



La gare : une fabrique de projets. Renouveau de l'équipement ferroviaire à travers la construction d'un modèle métropolitain international pour Tokyo au début du XXI^e siècle

Corinne TIRY-ONO

Professeur des Écoles nationales supérieures d'architecture (champ Villes & Territoire)

Architecte DPLG, docteur de l'EPHE

Chercheur au Centre de recherche sur les civilisations de l'Asie orientale (CRCAO, équipe Japon, UMR CNRS n° 8155)

Codirectrice de JAPARCHI, Réseau scientifique thématique des chercheurs francophones sur l'architecture, la ville et le paysage japonais (habilité par le Ministère de la Culture et de la communication)

APPEL A CANDIDATURES

A la lumière des expériences étrangères, que nous disent les résultats du programme de recherche Popsu 2 ?



Corinne TIRY-ONO

Professeur des Écoles nationales supérieures d'architecture (champ Villes & Territoire)

Architecte DPLG, docteur de l'EPHE

Chercheur au Centre de recherche sur les civilisations de l'Asie orientale (CRCAO, équipe Japon, UMR CNRS n° 8155)

Codirectrice de JAPARCHI, Réseau scientifique thématique des chercheurs francophones sur l'architecture, la ville et le paysage japonais (habilité par le Ministère de la Culture et de la communication)

PLATEFORME D'OBSERVATION DES PROJETS ET STRATÉGIES URBAINES (POPSU 2)

« À la lumière des expériences étrangères,
que nous disent les résultats du programme de recherche Popsu 2 ? »

Thème 4 : Le transport, les mobilités et les gares

RENDU FINAL / 30 avril 2017

Titre de la contribution :

« La gare : une fabrique de projets.
Renouveau de l'équipement ferroviaire à travers la construction d'un modèle
métropolitain international pour Tokyo au début du XXI^e siècle »

La gare : une fabrique de projets. Renouveau de l'équipement ferroviaire à travers la construction d'un modèle métropolitain international pour Tokyo au début du XXI^e siècle

Corinne Tiry-Ono, 30 avril 2017

SOMMAIRE

Introduction

I. Au cœur d'une politique nationale de renouvellement urbain : la gare, un instrument au service de la compétitivité métropolitaine et mondiale

1. Renouveler les métropoles japonaises : un enjeu national délégué au secteur privé
2. À Tokyo, conjuguer renouvellement et développement urbains sur une poignée de centralités emblématiques
3. La densification des pôles d'échanges, d'une stratégie économique à une vision urbaine partagée (par les secteurs public et privé)

II. Le projet Shinagawa-Tamachi, au croisement d'enjeux nationaux et métropolitains : émergence d'une nouvelle forme de pôle d'échanges ou ville d'étape modèle ?

1. Renforcer l'accessibilité internationale de la capitale par de nouvelles infrastructures de transport
2. Construire une figure de hub international (programme dédié et architecture ferroviaire signée)
3. Élaborer un projet d'urbanisme « modèle » pour la capitale en matière environnementale

Conclusion :

1. Un attracteur de densité et d'aménités urbaines
2. Un connecteur spatial et territorial
3. Un démonstrateur de la métropole en devenir

Annexes iconographiques (cas de Shinjuku, Shibuya, Shinagawa)

Repères chronologiques (cas de Shinagawa)

Acronymes

Bibliographie

Introduction

Du point de vue économique et financier, Tokyo, métropole de 13 millions d'habitants¹, fait indéniablement partie de l'échiquier des premières grandes villes mondiales à l'instar de Londres, Paris ou New York. Elle occupe cette position depuis le tournant des années 1980-1990, au moment où ce statut émerge, et parvient à la maintenir malgré la montée en puissance de la concurrence planétaire. L'une des particularités de Tokyo est de se situer à la charnière de deux groupes différents de villes mondiales, celles de l'Occident dont elle partage de nombreuses caractéristiques mais dont elle est éloignée géographiquement si ce n'est culturellement et celles, plus récentes, du continent asiatique auquel elle appartient de fait². Cette singularité l'incite à se constituer en un modèle distinct³.

Toutefois, du point de vue des autorités nipponnes, tant nationale que métropolitaine, *a contrario* de ses homologues occidentales, Tokyo serait mondiale sans être internationale. Ce constat s'appuie sur des indicateurs précis révélés par les différents classements des métropoles régulièrement publiés par les organismes compétents, étrangers ou japonais. Les principaux points faibles mis en avant par ces derniers concernent son niveau d'accessibilité internationale peu compétitif d'une part, et son déficit d'interaction urbaine propice à développer son attractivité d'autre part. Par exemple, en 2015, 88 villes seulement sont reliées à Tokyo par des vols internationaux directs (contre 329 pour New York ou 252 pour Paris, par exemple). De même, le nombre infime de résidents, visiteurs ou étudiants étrangers rapporté à la densité de population de la capitale, révèle sa nature peu cosmopolite⁴. Si le premier point relève du registre de la connexion et de son degré de performance, le second ressort davantage de la nature et de la qualité des lieux et services urbains attendues d'une métropole dite mondiale.

Au Japon, les grandes gares métropolitaines sont historiquement porteuses de renouvellement et de développement urbain et suburbain, des lieux de fortes concentration et intensité des flux humains et économiques. Fréquemment reconstruites pour faire face à l'accroissement des usagers, aux destructions naturelles ou artificielles, ou aux nouvelles techniques de

¹ Selon les périmètres considérés (chiffres 2015 arrondis) : 9 millions (le territoire administratif des 23 arrondissements), 13 millions (la métropole-département), 37 millions à l'échelle mégapolitaine.

² Cette singularité est soulignée par Hirô ICHIKAWA, directeur du think tank Mori Memorial Foundation / Institute for Urban Strategies, dans son article de 2011 « Realization of a Tokyo with high International Competitiveness. Strategy for Tokyo as a Leading World Metropolis » pour le Japan Economic Research Institute.

³ Actuellement, la production d'une littérature (japonaise) abondante sur « le » modèle tokyoïte, à l'horizon 2030 ou 2050, en atteste.

⁴ En 2015, respectivement (comparée à New York) : 350 863 (1 970 305), 8 874 000 (17 404 000) et 50 752 (134 157). Institute for Urban Strategies. The Mori Memorial Foundation (MMF) (ed.), *Global Power City Index. Yearbook 2015*, Tokyo, The Mori Memorial Foundation, 2015, 403 pages.

transport mises en œuvre, ces gares sont historiquement des lieux structurants de l'armature métropolitaine et le cœur de centralités urbaines. Les stratégies qui sous-tendent la transformation des grands équipements de transport ferroviaire au Japon — aujourd'hui tous du domaine privé — ont longtemps été exclusivement d'ordres foncier et commercial, les compagnies privées cherchant à tirer parti mécaniquement d'une localisation privilégiée (augmentation du capital) et de la massification des flux de voyageurs (augmentation de la rente). Dans les zones métropolitaines, elles s'appuient aujourd'hui encore sur une amélioration constante de l'offre de transport en termes de performance (rapidité, confort, qualité de service, connectivité), et une offre commerciale attractive, dans un contexte de **forte concurrence entre les opérateurs locaux**. Ce système économique vertueux a maintenu une forme d'équilibre dynamique endogène à l'échelle métropolitaine en période de forte croissance économique et démographique.

Depuis le début des années 2010, un niveau supplémentaire, exogène cette fois, se voit désormais intégré par certaines compagnies de transport ferroviaire dans le cadre de la politique nationale de revitalisation économique du pays. L'un des axes de cette politique s'appuie notamment sur le renforcement de la compétitivité internationale des métropoles, et en particulier de la capitale, dans le contexte de montée en puissance de la concurrence mondiale mais aussi régionale. Dans le cahier des charges des pôles d'échanges de transport ferroviaire au Japon et à Tokyo en particulier, qu'ils relèvent d'une création ou d'un renouvellement, **la dimension de l'internationalisation comme dynamique de projet est donc récente voire inédite**. Cette nouvelle dimension incite à identifier ce qu'elle recouvre précisément : est-ce un simple label, un programme particulier, une image utile au marketing urbain, une valeur urbaine spécifique, un outil de projet, etc. ? Il s'agit donc ici d'explorer en quoi elle redéfinit l'objet gare et son rôle dans les dynamiques de projets métropolitains contemporains.

I. Au cœur d'une politique nationale de renouvellement urbain : la gare, un instrument au service de la compétitivité métropolitaine

1. Renouveler les métropoles japonaises : un enjeu national délégué au secteur privé

Considérées par l'État comme les forces motrices de l'économie nationale, les grandes villes du pays sont désignées comme les territoires privilégiés pour opérer la revitalisation de l'archipel. Depuis le début des années 2000, elles sont le lieu d'application d'une stratégie

continue visant à stimuler leur renouvellement urbain à grande échelle et à le rendre visible rapidement. Celle-ci constitue l'armature d'une politique volontariste dénommée *Urban Renaissance* (UR), mise en place dès la première année du gouvernement Koizumi (2001-2006) et toujours d'actualité⁵. La fin du siècle dernier est en effet marquée par de nombreux phénomènes négatifs, dans différents domaines, qui ont des répercussions directes sur le dynamisme et l'image des grandes cités de l'archipel. L'éclatement de la bulle spéculative des années 1980, suivie de la baisse des prix du foncier dans la plupart des grandes villes, la diminution du nombre des résidents des centres et leur vieillissement⁶, par exemple, conduisent à des situations de déséquilibres socio-spatiaux importants. En 1995, le Grand séisme du Hanshin-Awaji a brutalement rappelé la vulnérabilité de la ville japonaise, tant de son bâti que de ses infrastructures, face aux catastrophes naturelles notoirement fréquentes dans l'archipel. La congestion récurrente des infrastructures de transport métropolitaines, routières ou ferroviaires, voire aéroportuaires dans le cas de la capitale, le morcellement du foncier qui freine toute opération d'aménagement de grande envergure, qu'elle soit à l'échelle de quelques parcelles, d'un quartier ou d'une infrastructure sont autant de situations de blocage pour les autorités. Du point de vue du gouvernement Koizumi, ce cumul de handicaps freine le développement des métropoles nippones et accentue un impact négatif en termes d'image « extérieure » et donc d'attractivité. En ce début du XXI^e siècle, face à l'internationalisation croissante de l'économie d'une part et la montée en puissance des métropoles asiatiques d'autre part, l'une des conséquences directes de ces maux est le manque d'attrait des grandes villes japonaises pour l'investisseur ou le cadre étranger. En réalité, ce « nouveau » contexte — ou du moins sa prise en compte frontale — se double d'une ambition « intérieure » explicite dans la présentation des objectifs de la politique dite UR, à savoir la **profonde transformation de la structure urbaine des cités japonaises**⁷. Cette tâche colossale n'est certes pas nouvelle mais, désormais, elle se veut rapide, intense et portée par le secteur privé⁸.

⁵ Le coup d'envoi de cette politique est la création du Bureau central de renouvellement urbain en 2001 suivi par la Loi sur les mesures spéciales pour le renouvellement urbain adoptée en 2002. L'expression *Urban Renaissance* est utilisée par le gouvernement et les acteurs concernés pour sa force évocatrice ; l'expression adéquate en matière d'urbanisme est *toshi saisei* (régénération ou renouvellement urbains).

⁶ La population nationale diminue depuis 2005 tandis que celle de la capitale continue d'augmenter très légèrement mais il est prévu qu'elle commence aussi à décroître à partir de 2020. D'après le *Livre blanc du Gouvernement Métropolitain de Tokyo*, 2015, p. 47 (consultable sur : http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/topics/h28/topi002_05.html).

⁷ La loi de 2002 stipule cinq grands objectifs : le premier a trait à la question de la structure urbaine, tandis que la question de la compétitivité mondiale n'arrive qu'en troisième position. D'après la version modifiée du 16 avril 2004 consultable sur le site Internet du Premier Ministre et de son Cabinet (www.kantei.go.jp).

⁸ Ces formules sont utilisées à plusieurs reprises dans le texte de la loi en question.

La politique de l'UR est placée sous l'autorité directe du Premier Ministre, avec le Ministère du Territoire, des infrastructures, du transport et du tourisme (MLIT) pour bras armé. Elle se concrétise par une véritable mécanique de déréglementations négociées entre l'État et le secteur privé qui se substitue en partie aux collectivités locales en matière d'urbanisme. Elle repose essentiellement sur la participation active de ce secteur (aménageurs et promoteurs) dans les opérations de modernisation des grandes cités de l'archipel, en contrepartie d'un assouplissement des règles de construction et d'une accélération des procédures d'urbanisme, que le MLIT négocie au cas par cas. La nature et la taille des sites pouvant bénéficier de ces mesures prioritaires sont assez diverses ; leur échelle est aussi une condition première (terrain d'un hectare minimum). En outre, dès qu'un projet est accepté par le comité *ad hoc*, il peut bénéficier d'aides financières destinées à la création d'équipements publics par exemple, ou d'avantages fiscaux. En définitive, c'est surtout l'affranchissement de certaines règles d'urbanisme (le dépassement des coefficients d'occupation des sols notamment), la rapidité des décisions rendues par l'administration pour la validation des plans d'urbanisme (six mois maximum), qui marquent une nouvelle ère de transformations « intenses » et « rapides » confiées aux grands propriétaires fonciers privés.

2. À Tokyo, conjuguer renouvellement et développement urbains sur une poignée de centralités emblématiques

Au milieu des années 2000, la métropole de Tokyo compte huit sites de renouvellement urbain classés prioritaires par l'UR à l'intérieur de périmètres précis. En 2007-2008, elle capte près d'un tiers des secteurs dits spéciaux (12 sur 37) et un peu plus de la moitié des projets labellisés (13 sur 25) de l'ensemble de l'archipel⁹. Ils sont exclusivement situés sur son territoire central, soit à l'échelle des 23 arrondissements et de ses neuf millions d'habitants. La majorité d'entre eux comporte d'importants nœuds ferroviaires et appartient à cette constellation de *fukutoshin* ou centres urbains secondaires désignés lors de la période d'urbanisation rapide du territoire. Mis à part le cas particulier de la baie, les périmètres de ces sites correspondent à ceux des zones désignées comme « commerciales et d'affaires » où les coefficients d'occupation du sol autorisés sont les plus élevés (600 % en moyenne, avec deux exceptions à 1000 % pour les centres d'affaires Marunouchi et Shinjuku). En 2011, à l'initiative conjointe de l'État et de l'autorité métropolitaine, ces mêmes sites sont labellisés « Aires de zones spéciales d'ensemble » ou « Sites stratégiques d'attraction des entreprises

⁹ *White Paper*, 2007, Tokyo, MLIT, p. 43.

étrangères ». Cette première qualification vise à encourager les projets de grande échelle, regroupant plusieurs parcelles. La seconde est destinée à y stimuler l'implantation des sièges régionaux de multinationales, en particulier asiatiques, en contrepartie d'avantages réglementaires et fiscaux similaires à ceux qu'offre le programme UR. L'ensemble totalise aujourd'hui 2 530 hectares et se décompose ainsi : aire centrale (les quartiers contigus Marunouchi-Otemachi-Yurakucho, Akihabara-Kanda, Akasaka-Roppongi, et une partie de la baie ; soit 1 990 ha au total), Shinjuku (220 ha), Shibuya (140 ha) et Shinagawa-Tamachi (180 ha).

Conjointement au lancement de la politique nationale de renouvellement urbain des métropoles, la capitale s'est dotée de l'ambition de « devenir une ville avancée sur le plan environnemental » qui « servira de modèle pour le monde » à l'appui de transformations urbaines planifiées. Au-delà des objectifs de revitalisation économique, ce désir de vertu et d'exemplarité traduit aussi une intention — voire une stratégie — de mise en visibilité de Tokyo sur le plan international, en tant que vitrine de l'innovation urbaine en matière de développement durable. En 2001, la publication par les autorités métropolitaines en charge du développement urbain de Tokyo d'un document cadre définissant une « vision » à l'horizon 2020 et au-delà, relaie les objectifs nationaux de revitalisation métropolitaine en termes qualitatifs. Deux objectifs majeurs sont avancés : d'une part renforcer la compétitivité internationale de Tokyo et y assurer sûreté et sécurité, d'autre part accorder une plus grande importance aux perspectives liées à l'environnement, à la nature (*greenery*) et au paysage urbain (*cityscape*)¹⁰. Ces deux objectifs sont en réalité intrinsèquement liés, le second servant le premier.

6 OBJECTIFS	7 STRATÉGIES DE BASE
1. Maintenir et développer un dynamisme urbain compétitif au niveau international	1. Améliorer l'infrastructure régionale de transport
2. Coexister avec l'environnement global/planétaire, qui est crucial pour le développement soutenable/durable	2. Constituer des centres qui accroissent la vitalité économique
3. Rénover de beaux espaces urbains riches en éléments naturels (végétal et eau)	3. Opérer la transition vers une ville à faible émission de carbone
4. Créer, exprimer et transmettre notre culture urbaine unique	4. Constituer des réseaux verts et bleus
5. Créer une ville où les habitants peuvent vivre confortablement , de manière sûre, et en paix	5. Créer des espaces urbains attractifs
6. Obtenir et coordonner la participation d'une variété d'entités, y compris les habitants, les municipalités, les entreprises, et les associations	6. Réaliser des conditions de vie améliorées
	7. Créer une ville hautement sûre et résistante aux risques

Extrait de : Tokyo Metropolitan Government / Bureau of Urban Development, *Urban Development in Tokyo*, TMG, Tokyo, 2016, p. 3 (trad. de l'auteur).

¹⁰ Voir la dernière édition : Tokyo Metropolitan Government / Bureau of Urban Development, *Urban Development in Tokyo*, TMG, Tokyo, 2016, p. 3.

À l'échelle locale, la réalisation concrète de cette ambition appelle à la mise en œuvre de « **pôles urbains compacts** (*compact city hubs*)¹¹ » **en plus grand nombre** à l'appui d'une **plus forte concentration des fonctions urbaines autour des gares ferroviaires** et d'autres lieux centraux. Elle fait donc appel directement aux compagnies de transport ferroviaire, à la fois grands propriétaires fonciers et opérateurs (privés) de ces gares. Branches de groupes multisectoriels actifs — entre autres — dans les secteurs de la promotion immobilière et du développement urbain¹², ces compagnies disposent en interne de puissants moyens, savoirs et compétences en la matière tandis que ces activités économiques sont dominantes sinon vitales pour certaines d'entre elles, à défaut d'une rentabilité de l'activité du transport proprement dite. Vis-à-vis de la politique de l'UR, elles sont aussi aujourd'hui des ressources incontournables en termes de localisation dans la mesure où les plus grands nœuds de transports collectifs donnent accès et forment le cœur des pôles économiques métropolitains. Les premiers quartiers remaniés de la sorte, livrés à la fin des années 2000, se situent dans l'aire centrale de la capitale. Quels que soient les programmes mis en œuvre (bureaux, commerces, hôtels ; logements et équipements dans une bien moindre mesure), ils se singularisent par une éclosion de tours haut de gamme et l'aménagement d'espaces ouverts soignés, agrémentés de plantations et de mobilier urbain. La rapidité de réalisation de ces opérations s'explique par l'antériorité chronologique de certains projets qui ont été labellisés en cours de conception¹³. Un deuxième ensemble d'opérations, plus récentes, se concentre davantage sur la densification des nœuds de transports proprement dits. Les deux premiers exemples significatifs, achevés en 2012-2013, sont la gare de Tokyu-Shibuya (1^e phase) et la gare centrale de Tokyo¹⁴, suivis de la nouvelle gare routière de Shinjuku en 2016. En 2011 encore, la loi de 2002 est révisée afin de sélectionner des territoires pouvant bénéficier du statut de « Zone spécifique de redéveloppement **urgent** de l'UR » dont l'attribut majeur est le renforcement de la **compétitivité internationale** de la capitale. Les catastrophes naturelle et nucléaire de 2011 ont eu aussi pour conséquence le départ d'une population résidente étrangère de la capitale. À Tokyo, quatre sites sont désignés dans un premier temps :

¹¹ Traduction anglaise officielle par le TMG.

¹² Ces modalités sont présentées en détail dans 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.

¹³ C'est le cas des premières opérations les plus emblématiques : Tokyo Midtown à Akasaka (propriété de Mitsui Fudosan, 10 ha, 560 000 m² de planchers, COS moyen de 670 %) et Marunouchi à l'ouest de la gare centrale (propriété de Mitsubishi Jisho, 110 ha, 6,4 millions de m² de planchers, COS moyen de 1 200 %), achevées autour de 2007.

¹⁴ Pour une présentation de ces projets, voir Tiry-Ono (Corinne), « Le renouveau des gares et quartiers de gare centraux de Tôkyô dans le contexte de l'*Urban Renaissance* au début du XXI^e siècle », dans Franck (Manuelle) et Sanjuan (Thierry), (dir.), *Territoires de l'urbain en Asie. Une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS éditions Alpha, 2015, p. 105-130.

Shinjuku, Shibuya, le centre et la baie. L'ajout en 2011 d'un vaste site ferroviaire jusqu'alors non prioritaire, localisé entre les gares de Shinagawa et Tamachi, à l'interface de la ville et de la baie, porte le nombre à cinq et augmente le potentiel de projets (184 ha au sein des 630 ha, désignés le long du faisceau ferroviaire du Tokaido, qui englobe plusieurs gares). Cette sélection supplémentaire est en lien avec de grands projets infrastructurels à l'échelle de la métropole et entre en cohérence avec le schéma de planification d'une « Mégalopole circulaire » fixé par le TMG depuis 2001 dont Shinagawa constitue le pôle sud. En 2014, l'ensemble des sites des deux catégories confondues représente 2 800 hectares. Pour ces sites particuliers, le TMG promeut le renouvellement urbain par l'introduction de fonctions supports pour renforcer **l'attractivité d'activités d'affaires internationales, améliorer la capacité de réaction en cas de catastrophes, sécuriser la distribution indépendante d'énergie, diminuer le poids environnemental, à travers des plans de développement de haute qualité qui utilisent les propositions du secteur privé**¹⁵. Parallèlement, tant la sélection de Tokyo en 2013 pour accueillir les JO de 2020 que la politique nationale de développement du tourisme international de masse initiée à partir des années 2000, constituent des stratégies complémentaires servant l'internationalisation de la capitale. Elles stimulent les projets de renouvellement urbain et participent aux projets de modernisation des pôles d'échanges dans la perspective d'une croissance des flux de voyageurs extérieurs.

2. La densification des pôles d'échanges, d'une stratégie économique à une vision urbaine partagée (par les secteurs public et privé)

Paradoxalement, à de rares exceptions près, ces compagnies de transport ne disposent pas du foncier nécessaire au développement de leurs propres équipements ferroviaires et commerciaux. Elles procèdent par conséquent à des reconstructions *in situ* suivant une logique d'optimisation de leur capital foncier au gré des modifications — le plus souvent à leur avantage — de la réglementation urbaine. Dans la plupart des cas, jusqu'à la mise en place des mesures incitatives de l'UR, il s'agit d'opérations quasi exclusivement immobilières, conçues et réalisées de manière autonome par rapport à l'échelle du quartier. Localement, elles se traduisent par une densification accrue de leurs équipements, en aérien et/ou en souterrain, initiant une verticalisation ponctuelle du paysage urbain de la capitale.

Il existe toutefois un cas de figure particulier : celui de l'ancien opérateur public (JNR), privatisé en 1987 (JR). Depuis la privatisation des Chemins de fer japonais, on peut distinguer

¹⁵ MLIT, *White Paper*, 2014, Tokyo, MLIT, p. 160-161.

deux vagues et types de projet de renouvellement des pôles d'échanges métropolitains hérités, en relation avec les modes de transformation urbaine des quartiers adjacents. Ils marquent successivement une mutation importante du rôle de l'ancien opérateur public dans les logiques et formes de renouvellement urbain des pôles d'échanges et quartiers de gare urbains.

La première vague de projets provient d'une stratégie essentiellement financière, orchestrée par le gouvernement, avec une faible participation de l'opérateur dans le processus de transformation urbaine. Cette stratégie a consisté à libérer du foncier par l'abandon de l'activité du fret ferroviaire en milieu urbain dense, la relocalisation des infrastructures et équipements dédiés au transport des marchandises, puis la vente de ce capital pour éponger la dette de l'ancienne compagnie nationale. Les grandes dimensions de ces terrains ainsi disponibles à l'urbanisation, et leur localisation dans les centres urbains le plus souvent, à proximité des gares de voyageurs, ont auguré une phase de renouvellement des gares et quartiers de gare métropolitains, et indirectement des métropoles elles-mêmes, par les promoteurs privés acquéreurs des terrains. L'urbanisation de ces anciens sites de fret a été opérée par les acquéreurs, provenant du monde de la promotion privée et extérieurs au domaine des transports, à partir de programmes de bureaux en grande majorité. Ces aménagements n'ont été guidés par aucune vision urbaine particulière de la part des autorités, et ont donné lieu à une densification générique rarement innovante et peu marquante sur le plan de l'image du renouvellement — la verticalité exceptée. Certains effets négatifs s'en sont même suivis. L'un des exemples les plus sévèrement critiqués *a posteriori* est celui de Shiodome à Tokyo où la verticalisation et la densification excessives du site freinent la ventilation naturelle de la ville depuis la baie et contribue à la formation d'îlots de chaleur dans le centre. Freiné par l'éclatement de la bulle économique au début des années 1990, ce processus d'« urbanisation sans vision » s'est poursuivi bon an mal an avec un quasi épuisement de cette manne foncière en une quinzaine d'années¹⁶.

L'urbanisation de ces sites et l'augmentation des flux de voyageurs en conséquence ont néanmoins profité aux nouvelles compagnies JR. **D'une part**, elles se sont employées à activer une stratégie commerciale dynamique en développant des espaces marchands à l'intérieur de leurs équipements de transport existants, en s'appuyant sur le modèle historique des compagnies ferroviaires privées (intégration de grands magasins et galeries commerciales,

¹⁶ Pour donner un ordre de grandeur : au début des années 2000, 98 % de ces terrains étaient vendus, représentant un peu plus de 9000 hectares au total à l'échelle du pays. Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRJT), « 20 Years After JNR Privatization. Work of JNR Settlement Headquarters (JNRSH) », *Japan Railway & Transport Review*, n° 47, 2007, p. 26-29 (28).

plus récemment de bureaux, hôtels et parkings)¹⁷. **D'autre part**, elles ont mis en place le principe pionnier de l'*ekinaka*, qui consiste à aménager des espaces commerciaux à l'intérieur des zones payantes de la gare pour attirer davantage de clientèle et la fidéliser. Dans le cas des sites de moindre fréquentation, c'est le principal sinon l'unique forme de transformation mise en œuvre à l'échelle de l'équipement existant — au-delà du renforcement de leur accessibilité physique par l'adjonction de systèmes de passerelles piétonnes notamment pour réduire les effets de coupure qui sont fréquents¹⁸.

Pour autant, dans un second temps, des opérations mixtes ont vu le jour, intégrant du logement et de l'espace ouvert par exemple. Il s'agit des opérations les plus tardives, qui se sont saisies des mesures incitatives de la politique de l'UR mises en œuvre à partir de la loi de 2002. **En retour**, ces dernières opérations ont aussi et surtout bénéficié aux compagnies de transport dans la mesure où elles ont permis « (...) la hausse des valeurs d'actifs par la promotion de zones de planification et de développement plus globales autour des gares. »¹⁹ évitant ainsi la mono-fonctionnalité du quartier d'affaires générique. Elles ont aussi été accompagnées d'une amélioration de l'offre de transport et de l'accessibilité aux pôles d'échanges.

¹⁷ Pour un aperçu de ce type de réalisation dans le cas de Tokyo, voir Tiry (Corinne), « Tokyo : le chantier de la Yamanote Sen », *Urbanisme*, n° 295, 1997, p. 21-25 et « Tokyo Yamanote Line: Cityscape Mutations », *Japan Railway & Transport Review*, n° 13, 1997, p. 4-11.

¹⁸ Rappelons que les gares de l'ancien réseau national sont des gares de passage, occasionnant des effets de coupure très importants dans le tissu urbain et le plus souvent un déséquilibre marqué en termes de développement urbain d'un côté (l'avant) et de l'autre (l'arrière).

¹⁹ « (...) to increase asset values by promoting more comprehensive area planning and development around the station. » Suzuki (Hiroaki), Murakami (Jin), Hong (Yu-Hung), Tamayose (Beth), *Financing Transit-Oriented Development with Land Values*, Urban Development Series, Washington (D.C.), World Bank Group, 2015, p. 119-120 (237 p.).

TABLEAU 1 : Évolution des surfaces de planchers par type de fonction dans les principaux quartiers de gares de Tokyo entre 1991 et 2011 (source : Tokyo Metropolitan Government / Bureau of Urban Development, *City View Tokyo*, 2015, p. 53-54).

NB : nous ajoutons les pourcentages des augmentations supérieures ou égales à 20 %.

(x 1000 m ²)	BUREAUX	COMMERCES	LOGEMENTS (individuels et collectifs)	EQUIPEMENTS (publics et privés : administration, éducation, culture, santé, social)	AUTRES (usines, entrepôts, équipements liés au transport, hébergement, équipements sportifs et récréatifs, installations d'approvisionnement et d'évacuation)
IKEBUKURO					
1991	726	708	79	146	505
2011	466	1 383	50	225	589
1991-2011	-	+ 48,8 %	-	+ 35,11 %	-
SHINJUKU					
1991	2 500	989	90	773	832
2011	3 577	1 277	99	804	1 357
1991-2011	+ 30,1 %	+ 22,5 %	-	-	+ 38,68 %
SHIBUYA					
1991	831	577	155	70	293
2011	1 162	869	75	146	499
1991-2011	+ 28,48 %	+ 33,6 %	-	+ 52 %	+ 41,28 %
SHINAGAWA					
1991	163	13	21	0	136
2011	1 581	29	143	10	243
1991-2011	+ 89,69 %	+ 55,17 %	+ 85,31 %	100 %	+ 44,03 %
TOKYO CENTRE					
1991	12 220	1 154	81	2 318	1 282
2011	14 875	1 740	217	3 291	1 358
1991-2011	-	+ 33,7 %	+ 62,67 %	+ 29,56 %	-

La deuxième vague de projets, en phase opérationnelle depuis 2003-2004, s'appuie cette fois pleinement sur l'UR et **la participation de l'opérateur y est désormais centrale voire motrice**. Ciblant un nombre important de sites ferroviaires, elle donne lieu depuis une dizaine d'années à des opérations de reconstruction et d'extension des grands pôles d'échanges métropolitains sans acquisition de foncier, faute de disponibilité. À quelques exceptions près, celles-ci se traduisent par une verticalisation accrue des nœuds de transport avec des programmes de bureaux et de commerces, sous la forme de « superblocs » exploitant tant les mesures incitatives de la politique nationale de renouvellement des centres urbains qu'un assouplissement général de la réglementation urbaine. À l'échelle de son territoire d'exploitation, la compagnie JR East a programmé ses opérations les plus importantes

jusqu'en 2020, en concordance notamment avec l'accueil à Tokyo des prochains Jeux olympiques (JO) (cf. tableau 2).

TABLEAU 2 : Données indicatives sur les grands projets immobiliers en cours de la JR EAST sur ses sites de gares (source : East Japan Railway Company, 2016 *Fact Sheets*, p. 9-10).

NB 1 : en gris, les gares des sites tokyoïtes classés « spécifiques » dans le cadre de l'UR.

NB 2 : les tours JR prévues à Shibuya sont en joint-venture avec la Tokyu Corporation et Tokyo Metro.

DATE DE LIVRAISON (réelle ou prévue)	SURFACE DE PLANCHERS NEUFS	COMMERCES	BUREAUX	HÔTELS	- NOMBRE DE NIVEAUX - HAUTEUR
2016					
GARE DE SHINJUKU (gare routière nouvel accès sud et tour Miraina)	111 000 m ²	13 000 m ² (dont 2000 m ² d' <i>ekinaka</i>)	75 600 m ²	0	32 168 m
GARE DE SENDAI (Accès est)	43 000 m ²	0	0	1 (280 ch.)	6
2017					
GARE DE TOKYO (galerie souterraine Marunouchi)	0	3 700 m ²	0	0	1
GARE DE ATAMI		2 600 m ²			?
2018					
GARE DE CHIBA	73 800 m ²	8 000 m ² (<i>ekinaka</i>)	0	0	7
GARE DE FUNABASHI (Accès sud)	9 800 m ²			1 (161 ch.)	?
GARE DE KAWASAKI	8 600 m ²				?
GARE DE URAWA (Accès ouest)	7 400 m ²				6
2020					
(nouvelle) GARE DE SHINAGAWA	7 600 m ²	500 m ²	0	0	2 30 m
GARE DE SHIBUYA (Tour est)	181 000 m ²				47 230 m
GARE DE YOKOHAMA (Accès ouest)	122 000 m ²	70 000	28 000		26
GARE DE TOKYO (Passage nord / Kitatsûro)	0	6 300 m ²			0
2027					
GARE DE SHIBUYA (Tour centrale & tour ouest)	95 000 m ²				10 & 13 61 m & 76 m

II. Le projet Shinagawa-Tamachi, au croisement d'enjeux nationaux et métropolitains : émergence d'une nouvelle forme de pôle urbain ou ville d'étape modèle ?

Désigné en 2004 parmi les sites bénéficiant des mesures spéciales de l'UR, la régénération de l'ensemble Shinagawa-Tamachi (630 hectares) n'est devenue véritablement prioritaire qu'après l'approbation par le MLIT en 2011 du projet de la ligne de train Maglev (« *Linear shinkansen* ») qui bénéficiera de son premier terminal sur ce site²⁰. La création de cette gare dédiée par la compagnie JR East est définie comme un point d'articulation entre réseau ferroviaire métropolitain (ligne circulaire Yamanote de la JR East) et régional d'une part, et comme le point focal de la vocation internationale future du pôle sud autour de Shinagawa d'autre part. En termes de phasage, la mise en service de l'équipement seul dès 2020 vise à l'intégrer en amont à la dynamique de l'événement des JO.

1. Renforcer l'accessibilité internationale de la capitale par de nouvelles infrastructures de transport

Initialement centré sur l'accueil d'une nouvelle technologie de transport rapide à l'échelle régionale, le Maglev, le projet du secteur Shinagawa-Tamachi intègre aussi le développement d'autres infrastructures de transport d'échelle métropolitaine : d'une part l'extension souterraine ouest-est du périphérique n° 4 (Chuokanjo) à partir de Shinjuku jusqu'à la baie, et d'autre part la construction d'une ligne de métro nord-sud, la « Downtown Through Line », destinée à relier les deux aéroports internationaux de la capitale, Narita au nord-est et Haneda au sud, en passant par le centre, sans rupture de charge²¹. Si l'extension du périphérique fait partie du schéma de planification du réseau autoroutier circulaire de la métropole de longue date, la liaison entre aéroports n'est devenue prioritaire qu'à partir du développement du trafic international à Haneda en 2010²². La création de ces trois nouvelles infrastructures de transport vise à **rehausser l'accessibilité aérienne, routière et ferroviaire, tant de la**

²⁰ Cette nouvelle ligne à sustentation magnétique reliera en principe Tokyo et Nagoya en 40 minutes dès 2027 (1h40mn minimum aujourd'hui par le train à grande vitesse *shinkansen*) puis sera prolongée jusqu'à Osaka en 2045. Voir <http://linear.jr-central.co.jp>

²¹ Il s'agit en réalité d'un tronçon entre la gare de Oshiage (où se situe la tour Skytree) et celle de Sengakuji (la station de métro la plus proche de Shinagawa, sur la ligne Asakusa), qui permettrait de connecter deux infrastructures ferroviaires existantes menant chacune à l'un de ces aéroports. L'ensemble formerait un arc nord-est / sud passant par le centre. Les temps de transport en commun entre Haneda et le centre (15 km), jusqu'alors de 27 à 36 minutes, seraient alors réduits à 18 minutes, entre Narita et le centre (55 km) de 53-55 mn à 36 minutes. MLIT, *White Paper 2014*, p. 187.

²² Haneda a toujours accueilli quelques vols internationaux, notamment depuis les JO de 1964, mais c'était un aéroport majoritairement domestique jusqu'en 2010. Voir http://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/company/en/corporate_profile/history/history.html

capitale que du pays. Leur croisement géographique — en souterrain — au niveau de l'accès sud de la capitale, détermine le fondement de la construction d'un méga-pivot intermodal du territoire métropolitain et national opérationnel avant 2030. Si des problèmes de congestion existent réellement sur cet axe historique du Tokaido qui relie la capitale aux grands centres économiques du pays, ce sont néanmoins des objectifs essentiellement macro-économiques qui sous-tendent ces projets, dans le contexte d'une compétition accrue des métropoles mondiales et notamment asiatiques. En particulier, le projet de la future ligne de métro nord-sud est argumenté par le MLIT de la manière suivante : « consolider la compétitivité géographique du centre de Tokyo, facilitant ainsi l'attraction d'activités de niveau mondial dans Tokyo et revitalisant l'économie du Japon »²³. Les effets d'une plus grande connectivité métropolitaine sont attendus à trois échelles distinctes : celles du centre de la capitale, de la capitale elle-même et, enfin, de l'ensemble du territoire national. **La dimension multiscalaire de ces projets macro-infrastructurels, pour certains des instruments directs de la stratégie de compétitivité internationale du gouvernement, confère au site de Shinagawa-Tamachi un statut distinct de celui des autres pôles d'échanges actuellement d'envergure métropolitaine sinon régionale.**

2. Construire une figure de « hub international »

Shinagawa se situe au 5^e rang du classement des gares les plus fréquentées de la capitale (cf. TABLEAU), dans la frange est de l'arrondissement central de Minato — arrondissement dont la population résidante est à nouveau en hausse depuis la fin des années 1990²⁴. Toutefois, contrairement aux autres grands pôles ferroviaires et d'activités de la capitale tels que Tokyo (gare centrale), Shinjuku ou Shibuya, le pôle de Shinagawa souffre d'un déficit d'image et d'un caractère métropolitain peu identifiable. C'est historiquement un lieu de passage où s'est développé un important parc hôtelier du côté de la ville tandis que sa face maritime est encore marquée d'installations industrielles en activité. L'opérateur ferroviaire majoritairement présent sur le site, la JR East, y dispose aujourd'hui d'un foncier exceptionnel : une bande de 13 hectares à urbaniser, après avoir libéré une partie de son faisceau jusqu'alors utilisée pour le stationnement et la maintenance des trains, et une fois que le déplacement de deux lignes locales (Yamanote et Keihin-Tohoku) à l'est du site sera achevé. Cette situation conduit l'opérateur à assurer le double rôle de maître d'ouvrage de la nouvelle gare et d'aménageur du

²³ MLIT, *White Paper 2014*, p. 187.

²⁴ 162 859 habitants en 1994, 184 108 hab. en 2004, 240 585 hab. en 2015. D'après Minato-ku, *Minato City Administrative Handbook 2015*, Tokyo, 2015, p. 10.

futur quartier desservi. Au surdéveloppement en cours des grandes gares de la capitale sur elles-mêmes se substitue ici un projet d'urbanisme dont la gare est une des composantes, en l'occurrence centrale et motrice.

TABLEAU 3 : Évolution du classement des douze premières gares de la compagnie JR East en nombre d'usagers quotidiens (entrants seuls) depuis 1999 et rang des gares de Shinagawa et Tamachi (source : d'après <http://www.jreast.co.jp/passenger/>).

NB (en grisé) : pour avoir un classement à l'échelle de la métropole de Tokyo, ne pas tenir compte des gares de Yokohama, Ômiya (ville de Saitama) et Kawasaki.

1999	2000	2005	2010	2015
1. SHINJUKU 756 772	1. SHINJUKU 753 791	1. SHINJUKU 747 930	1. SHINJUKU 736 715	1. SHINJUKU 760 043
2. Ikebukuro				
3. Shibuya	3. Shibuya	3. Shibuya	3. Shibuya	3. TOKYO 434 633
4. Yokohama				
5. TOKYO 376 960	5. TOKYO 372 611	5. TOKYO 379 350	5. TOKYO 381 704	5. SHIBUYA
6. SHINAGAWA 247 564	6. SHINAGAWA 253 575	6. SHINAGAWA 302 862	6. SHINAGAWA 321 711	6. SHINAGAWA 361 466
7. Shinbashi				
8. Omiya				
9. Takadanobaba	9. Takadanobaba	9. Takadanobaba	9. AKIHABARA	9. AKIHABARA
10. UENO	10. UENO	10. UENO	10. TAKADANOBABA	10. KITA SENJU
11. KITA SENJU	11. KITA SENJU	11. KITA SENJU	11. KITA SENJU	11. KAWASAKI
12. TAMACHI 162 393	12. KAWASAKI	12. AKIHABARA	12. KAWASAKI	12. TAKADANOBABA
	14. TAMACHI 154 714	17. TAMACHI 142 778	17. TAMACHI 149 477	18. TAMACHI 148 834

Le projet d'urbanisation s'appuie sur la mise en œuvre d'un « **hub international** » qui répond à la fois aux visées de l'UR, du TMG et de l'arrondissement de Minato qui s'est aussi doté d'un programme d'internationalisation pour la période 2015-2020²⁵. Le « hub international »

²⁵ L'arrondissement de Minato comporte un nombre importants d'ambassades et de multinationales dans sa partie ouest, ainsi qu'une population étrangère élevée par rapport aux autres arrondissements. Après la crise bancaire de 2008 et le séisme du Tohoku en 2011, cette population a commencé à diminuer. Pour contrer cette situation et se préparer aux JO de 2020, le « Minato Internationalization Master Plan » comporte des mesures visant à promouvoir l'internationalisation dans différents domaines (administratif, culturel, sanitaire, etc.). Voir Minato City, *Minato Internationalization Master Plan FY2015-FY2020. Digest Version*, Tokyo, 2015, 14 p.

constitue une vision à l'articulation de dimensions multiples : fonctionnelle (capter les flux internationaux en connectant le futur pôle d'échanges aux autres équipements de transport internationaux que sont les aéroports de Narita et Haneda), économique (attirer les entreprises et cadres étrangers avec une offre programmatique appropriée, notamment en termes d'équipements et de services ajoutés), environnementale (offrir des conditions optimisées en matière de qualité de l'air, de densité végétale, d'énergie renouvelable) et de résistance aux risques naturels. **Il ne se limite pas à la création d'un pôle d'échanges lié à la mise en service d'une nouvelle offre de transport, et/ou à un projet de quartier d'affaires générique issu d'opportunités foncière et réglementaire.**

En termes de programmation, ce projet de hub international s'appuie sur une orientation majeure précise définie par le MLIT à destination des métropoles : l'attraction et le montage d'activités du domaine des MICE (« Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions », équivalent du tourisme de réunions et de congrès en français) dans l'intention de capter les visiteurs du monde des affaires internationales²⁶. Le retard du Japon et de Tokyo en la matière est une préoccupation nationale : en 2010 (avant le séisme du Tohoku), le Japon et Tokyo sont loin derrière leurs concurrents asiatiques dans le domaine. Le rôle de la concurrence interne est également un frein dans la mesure où, en 2010, Tokyo ne capte que 23 % des événements internationaux qui ont lieu dans l'archipel, et à peine 12 % des participants²⁷. Il s'agit de promouvoir et développer ce type d'activités pour : « saisir les étrangers et leur apport pour le Japon, produire d'importants bénéfices économiques sur les lieux des événements et dans les environs, créer des opportunités d'innovations commerciales, et doper la compétitivité nationale et locale ainsi que l'image de marque. »²⁸ L'objectif est d'accéder en 2030 à la première place en Asie en tant que pays d'accueil des congrès internationaux (cet objectif fait partie de la Stratégie de revitalisation du Japon ou Abenomics), à partir notamment de localisations spécifiques : « rechercher une expansion qualitative et quantitative dans l'usage et la promotion de lieux uniques, pour se démarquer ou s'appuyer sur les caractéristiques régionales, en organisant des congrès ou réceptions dans des bâtiments historiquement significatifs, des espaces publics ou autres. »²⁹.

²⁶ MICE est l'acronyme de « Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions » qui regroupe toutes les grandes manifestations internationales liées au monde des affaires tels que congrès, conventions, foires, etc. le plus souvent couplées à des séjours d'agrément.

Par exemple, l'Association internationale des congrès et conventions (ICCA) a classé Paris au premier rang mondial en 2014 (avant les attentats terroristes) avec 214 événements MICE (voir <http://www.iccaworld.org>).

²⁷ Okuyama (Takaya), « Japan's Strengths and its Unique, Abundant Appeal as a MICE Destination », in MICE Research Institute, *MICE Japan*, Tokyo, 01.2012, p. 52-53 (téléchargé sur <http://www.mice-ri.or.jp>).

²⁸ MLIT, WP 2014, p. 145.

²⁹ MLIT, WP 2014, p. 145.

De ce point de vue, le cahier des charges architectural de la nouvelle gare de Shinagawa comprend des directives qui cristallisent une vision du futur pôle international à l'opposé des stéréotypes : un bâtiment transparent, de faible hauteur (30 mètres maximum), ouvert sur la ville, doté d'espaces généreux pouvant accueillir diverses manifestations ou événements, faisant office d'espace « public » en lien avec le futur quartier. Le choix d'un architecte indépendant, de stature tant nationale qu'internationale, est suffisamment rare dans le domaine pour être souligné : à l'architecture « *corporate* » des opérations de verticalisation des grandes gares métropolitaines est ici préférée une signature, certes, mais avant tout une écriture architecturale différenciée, visant à la fois le changement d'image recherché et la création d'un caractère unique pour ce futur pôle³⁰. Cette logique de différenciation est poussée jusqu'à l'utilisation du bois pour certaines parties structurelles de la future gare : un matériau encore aujourd'hui quasi inexistant dans l'architecture des grandes gares métropolitaines³¹.

3. Élaborer un projet d'urbanisme « modèle » pour la capitale en matière environnementale

Le site ferroviaire de Shinagawa a connu à la fin des années 1990 une première phase de transformation dans le cadre de la vente des dix hectares de son ancien site de fret, au sud-est de la gare éponyme, côté baie. Cette poche urbaine est à la fois caractéristique des opérations de densification verticale circonscrites aux limites de propriété des aménageurs privés acquéreurs des terrains, et d'une mise en œuvre des premières mesures incitatives de l'UR vis-à-vis du secteur privé. Parallèlement, la reconstruction de la gare de Shinagawa en 2003 pour accueillir un nouvel arrêt du train à grande vitesse du Tokaido (*shinkansen*)³², a indéniablement contribué au succès de l'opération d'urbanisation. Bien que non coordonnées, ces deux opérations ont amorcé une transformation du nœud en un centre d'activités mixtes de bureaux et logements collectifs (opérations Intercity en 1998 puis Grand Commons en 2003) à l'appui d'un urbanisme tridimensionnel³³ en raison de la coupure des rails et des risques liés aux catastrophes naturelles et à la montée des eaux. Sur les plans du confort des

³⁰ L'architecte japonais Kengo Kuma a été choisi par la compagnie JR East en septembre 2016. Il est aussi l'architecte du nouveau stade en construction pour les JO de 2020 (lauréat du second concours d'architecture après l'abandon du projet de Zaha Hadid par les autorités).

³¹ Une loi récente (2010) encourage l'emploi du bois dans les équipements, publics ou privés. Dans le cas des petites compagnies ferroviaires locales, sa matérialité contribue à l'identité locale dont les gares deviennent des repères. D'après *The Japan Times*, 24.08.2016.

³² Jusqu'alors, cette ligne à grande vitesse ne disposait que d'un terminal à la gare centrale de Tokyo.

³³ À l'aide d'un réseau aérien de passerelles piétonnes financé par les promoteurs privés et d'une morphologie de gare-pont.

piétons et de l'accessibilité locale, ce choix est stratégique dans la mesure où gare et accès aux tours sont au même niveau, créant un continuum spatial et s'affranchissant ainsi de la tranchée ferroviaire. Au niveau du sol, un parc urbain privé mais accessible au public a été aménagé au cœur de l'ensemble de bureaux et commerces, en contrepartie d'un supplément de droits à construire³⁴. Cette forme de négociation entre acteurs publics et privés est caractéristique des procédures de l'UR et bénéficie aux uns comme aux autres : délégation de l'aménagement de l'espace « public » et de sa végétalisation (financement, réalisation et entretien), réduction de l'emprise bâtie au sol, augmentation de la qualité esthétique et environnementale du quartier, mais aussi des capacités d'accueil en cas de catastrophe naturelle³⁵.

Avec cette seconde phase d'urbanisation le long du faisceau ferroviaire du Tokaido, un saut d'échelle quantitatif et qualitatif est à l'œuvre : d'une part avec la délimitation d'un vaste périmètre de projet qui englobe différents propriétaires fonciers / acteurs publics et privés, et d'autre part avec la mobilisation d'une réflexion intégrée sur les interfaces de projet à partir de la question environnementale. Il faut entendre ici la notion d'environnement au sens large, à savoir la prise en compte des caractéristiques physiques propres au territoire en projet (topographie, présence de l'eau, etc.) et leur articulation avec les directives métropolitaines visant une amélioration qualitative des espaces urbains. Celle-ci repose sur une idée (que nous nommons) de « confort urbain » qui se décline à différents niveaux : confort visuel à partir du traitement du paysage urbain (vues ménagées vers la baie), confort climatique à partir du traitement des bâtiments (morphologie et végétalisation) et des espaces publics (végétalisation, mobilité piétonne), confort sanitaire avec la création d'espaces ouverts, etc. Shinagawa fait notamment partie des quatre secteurs pilotes de haute densité bâtie (actuelle et à venir) désignés par le TMG en 2005 où des actions en faveur de la réduction des îlots de chaleur doivent être intégrées en amont des projets. Cela se traduit en général par une incitation à la mise en œuvre de revêtements de sols extérieurs absorbants, de toitures et façades végétalisées pour les édifices³⁶. Dans le cas particulier du futur quartier situé le long des rails, sont requis des couloirs de ventilation naturelle et la végétalisation des grands axes routiers (RN 15 et axe est-ouest), matérialisant cette notion de confort à la fois climatique et visuel. L'ensemble de ces préconisations est consigné par le TMG dans un document cadre publié en 2007 et révisé en 2014, sous la forme de visuels de principe, à l'attention des

³⁴ Mori no kôen, 0,5 hectare.

³⁵ Parcs, cours d'établissements scolaires, campus universitaires sont les espaces les plus fréquemment réservés à l'accueil des populations évacuées en cas d'urgence.

³⁶ D'après *TMG Environment White Paper 2013*, 2014, p. 23 (108 p.).

acteurs privés³⁷. En outre, dans le cadre de la politique de l'UR, des suppléments de droits à construire seront délivrés à ces derniers dès lors qu'ils réalisent davantage d'espaces ouverts et d'équipements culturels³⁸ — dont Shinagawa manque particulièrement en raison de son passé industriel.

Conclusion

À Tokyo, la mise en œuvre de cette politique des « pôles urbains compacts » déléguée au secteur privé produit-elle pour autant un type de forme urbaine unique, voire générique, se bornant à exploiter les avantages des mesures incitatives offertes par l'UR ? Y a-t-il un risque d'homogénéisation des centralités de la capitale et, partant, d'un effet contre-productif vis-à-vis de la différenciation — voire l'unicité — recherchée par rapport à ses concurrentes mondiales ?

Les trois opérations majeures réalisées à ce jour, même partiellement, à partir des gares de Tokyo (gare centrale), Shibuya et Shinjuku, permettent de saisir la nature des formes urbaines produites suivant les stratégies spécifiques déployées par les acteurs privés — à la fois opérateurs, aménageurs et promoteurs immobiliers — en réponse aux objectifs de la métropole et en particulier celui de son internationalisation.

La description du contexte des grands projets de transformation de Tokyo, centrée sur ses quartiers de gare, depuis une quinzaine d'années, a montré que l'articulation entre la politique nationale de revitalisation économique menée par l'UR et la vision urbaine poursuivie par la métropole, se situe au niveau de la dimension internationale de la capitale en jeu³⁹. Si la définition de cette dimension demeure ouverte, ce qu'elle déclenche comme mécanismes ou dynamiques de projet et la nature de ce qu'elle produit *a posteriori* semblent plus essentiels. À l'appui de l'appareil stratégique mis en œuvre pour leur production, les quelques réalisations visibles et praticables aujourd'hui donnent suffisamment de matière pour construire un portrait **en termes de dynamique de projet et de dispositif urbain** — et non exclusivement en termes d'objet construit ou de forme urbaine. Enfin, en quoi cet ensemble

³⁷ TMG, *Shinagawa eki – Tamachi eki shûhen. Machizukuri gaidorain 2014* (Autour des gares de Shinagawa et Tamachi. Orientations de projet), Tokyo, 2014, 100 p. Voir les visuels en annexe de la version intermédiaire (janvier 2017) de la présente contribution.

³⁸ Cette procédure nous a été confirmée par M. Yûki KANNAMORI, responsable du Département « Shinagawa and Large Scale Urban Developments » à la JR East (entretien du 28/04/2017).

³⁹ Et donc du pays car, au yeux des autorités actuelles mais aussi historiquement, la capitale représente l'archipel au point de lui être assimilée.

de projets récents permet-il de définir ou redéfinir ce qu'est une gare (d'échelle métropolitaine) au Japon ?

La plupart des quartiers sélectionnés sont centraux et déjà largement moteurs à l'échelle urbaine ou régionale ; la méthode de l'UR consistant finalement à « doper » des quartiers déjà dynamiques sur le plan économique, très accessibles et surtout identifiés pour leur fort potentiel à l'internationalisation et leur capacité à produire des effets d'entraînement⁴⁰. Les caractéristiques spatiales de ces quartiers correspondent aussi aux exigences nécessaires pour fabriquer cette forme de ville compacte et attractive ciblée par la politique de l'UR : densité bâtie élevée mais économe en terrain, concentration et mixité de fonctions économiques et sociales, forte accessibilité en transports en commun. Dans ce contexte, le modèle de la « ville compacte » à l'appui d'un *Transit-Oriented Development* (TOD), encouragé par le MLIT, fait de ces quartiers un support approprié. Pour le Gouvernement métropolitain de Tokyo (TMG), cette stratégie conforte la planification d'une structure polycentrique à l'œuvre depuis les années de haute croissance dans le but de décongestionner le territoire central de la capitale. Pour les opérateurs de transport, elle offre de nouvelles perspectives de renouvellement de leurs infrastructures et équipements — souvent vieillissants — allié à l'accroissement de leur capital foncier.

1. Un attracteur de densité et d'aménités urbaines

Notons tout d'abord que ces gares sont d'importants **réservoirs de droits à construire**, en aérien comme en souterrain. Classées dans les zones commerciales et d'affaires des plans de désignation de l'occupation des sols, en matière d'urbanisme, elles ont par conséquent un statut d'équipement commercial et tertiaire avant d'être des équipements de transport. Ce statut dote les plus anciennes d'opportunités de développement relatives à l'augmentation potentielle des coefficients d'occupation des sols de ces zones liée à la politique de déréglementation incitant le secteur privé à construire. La plupart des grandes gares de Tokyo, reconstruites dans les années 1950-1960, présentent des hauteurs bâties plafonnées à 31 mètres (norme de l'époque avant la réforme des COS de 1963) d'une part. Les gares de passage disposent également d'emprises ferroviaires à niveau ou en aérien qui sont autant de ressources constructibles d'autre part. Leur couverture ou leur enfouissement libèrent des surfaces à bâtir qui augmentent également le stock de droits à construire. Ce capital à bâtir permet de définir la gare comme **un objet à la fois producteur et attracteur de densité**

⁴⁰ Ce dernier aspect est clairement spécifié dans la loi (article 3, paragraphe 1b de la version modifiée en 2004).

urbaine. Rappelons qu'en termes de vocabulaire, l'expression « pôle urbain (*urban hub*) » est utilisée par les autorités métropolitaines. Elle transgresse celle de « pôle d'échange », inappropriée ici car trop restrictive à la question des flux (quelque soit leur nature : hommes, marchandises, informations).

La nature de cette **densité urbaine potentielle** est toutefois spécifique. Elle se définit surtout par le volume potentiel à bâtir en hauteur suivant la réglementation, réelle ou négociée, à l'intérieur des limites de l'emprise foncière ou par transfert à des parcelles voisines. Si le second cas de figure demeure exceptionnel (cas du bâtiment historique classé de la gare centrale de Tokyo ; formule envisageable dans le cas la nouvelle gare de Shinagawa), le premier est devenu récurrent depuis la fin des années 1990 : il occasionne ainsi une verticalisation de la gare, capable d'accueillir sinon de devenir elle-même une tour de grande hauteur. À Tokyo, la première gare-tour est érigée en 2000 par la compagnie Keio sur son site de Shibuya (95 mètres / 25 niveaux) ; les suivantes sont développées sur le même site par la compagnie Tokyu (tour Hikarie livrée en 2012, 182 mètres / 34 niveaux ; tour de 180 mètres / 33 niveaux prévue pour 2019), à Shinjuku par la JR East (tour Miraina de 168 mètres / 32 niveaux, en 2016). Les suivantes sont progressivement mises en chantier sur le site de Shibuya à l'horizon 2027 (cf. tableau 2 et annexes iconographiques).

En complément de cette faculté à l'hyper densification verticale, la gare est aussi **une source de valeur urbaine sous la forme d'aménités et de temporalités ouvertes.** La négociation de droits à construire supplémentaires vis-à-vis de la réglementation établie peut notamment porter sur une réduction de l'emprise au sol du bâti en contrepartie de l'aménagement d'espaces accessibles au public, qu'ils soient usagers de la gare ou non. Ces espaces sont par conséquent situés à l'intérieur des limites foncières de la gare. Ainsi, le processus de verticalisation aigüe des gares entraîne *de facto* une augmentation quantitative des espaces ouverts⁴¹. Ce processus attribue à la gare un rôle de **producteur de qualité urbaine ou d'urbanité**, qui contre balance voire rend acceptable son hyper densité tant des flux que des constructions d'une part. Il redéfinit aussi sa nature de lieu de passage en ménageant des **temps d'arrêt sans fonctions prédéfinies** d'autre part. L'exemple récent le plus significatif est celui de Shinjuku dont l'extension sur dalle au-dessus des voies ferrées (111 000 m² de surfaces de planchers comportant une gare routière et un programme mixte de commerces, services et bureaux) livrée en 2016, déploie plusieurs lieux de ce type, **propices à l'interaction urbaine** (même s'ils sont contrôlés). Une place-belvédère en partie couverte

⁴¹ Nous utilisons volontairement l'adjectif « ouvert » et non « public » en raison du statut privé de ces espaces (détenus, conçus et gérés par la compagnie ferroviaire).

d'environ 2 000 m², aménagée sous la gare routière⁴², plantée et munie de mobilier urbain individuel ou collectif, accueille de la restauration temporaire, offre des vues sur la ville, etc. Des terrasses et jardins en toiture sont accessibles et appropriables pour certaines activités collectives ou la simple déambulation, l'ensemble étant relié par un parcours végétalisé offrant différentes vues sur le quartier jusqu'à la découverte de son panorama au niveau le plus haut. Le projet d'ensemble prévu à Shibuya développe également ce type d'aménités et temporalités ouvertes, notamment par l'aménagement (projeté) d'une plateforme d'observation à son niveau culminant et le projet de réaménagement de la Shibuya-gawa en une promenade plantée. Cette rivière, longtemps canalisée et délaissée, est entièrement intégrée au projet d'ensemble du pôle urbain de Shibuya. Ces gares sont par conséquent aussi à définir comme des **attracteurs de qualité ou d'interaction urbaine**.

2. Un connecteur spatial et territorial

L'ensemble de ces opérations se caractérise par une augmentation significative des échelles de projets. Paradoxalement, l'hypertrophie produite par ce processus de surdensification des gares génère **un système de connections locales démultipliées**, tant physiques que visuelles. Plus le volume bâti est important, plus il déploie de dispositifs de liaisons et traversées piétonnes, qu'elles soient aériennes, à niveau ou souterraines. Déhiérarchisée, la gare est ainsi dotée d'accès multiples, si bien qu'elle offre **un degré de porosité élevé** vis-à-vis de son environnement proche⁴³. Les réseaux de galeries commerciales souterraines développés à la gare centrale de Tokyo ou à Shinjuku, connectent aussi les bâtiments les plus importants du quartier. En outre, pensée de manière dynamique, la verticalité produit **un effet de capillarité** : belvédères, terrasses, roof tops et autres espaces plantés aménagés en partie haute, contribuent à transformer les gares en lieux de promenade, de détente ou de découverte. Ils connectent ainsi l'usager à son territoire, à travers **une mise en visibilité du paysage urbain de la métropole**, et le visiteur avec le spectacle de la grande ville⁴⁴.

À l'échelle métropolitaine, les connexions des gares aux aéroports par le rail ou la route (services de bus express pour Haneda, le plus proche) participent à ce processus d'internationalisation. Elles deviennent ainsi des **relais métropolitains internationaux**, identifiables par la nature des programmes et services offerts : centres d'information touristique, restauration de cuisines régionales ou étrangères, équipements culturels dédié à

⁴² La nouvelle gare routière est située au 4^{ème} niveau.

⁴³ On pourrait même la comparer à une éponge, pour reprendre la métaphore chère à Bernardo Secchi.

⁴⁴ Jusqu'à l'icône paysagère nationale : le Mont Fuji devrait être visible depuis l'observatoire de la tour la plus haute prévue à Shibuya.

une audience internationale, etc. sans compter les commerces à destination d'une clientèle « mondiale » et une offre de bureaux ciblée.

3. Un démonstrateur de la métropole en devenir

Au-delà des stratégies économiques historiques des compagnies de transport ferroviaires, les réaménagements récents des grandes gares de Tokyo concourent à la vision urbaine des autorités métropolitaines. Renforcement de l'accessibilité de la métropole, développement de programmes appropriés à son rang mondial, transformation de la *skyline* à l'appui de nouveaux repères ou « *landmarks* » architecturaux, intégration d'éléments naturels, etc.

Dans la mesure où il agrège quantité d'enjeux de natures et d'échelles différentes, le projet du secteur Shinagawa-Tamachi se distingue des autres projets actuels de renouvellement des gares et pôles d'échanges de la capitale. À ce titre, il appartient à la catégorie des projets complexes et comporte d'autres dimensions et initiatives innovantes par rapport aux mécanismes de projet habituels. Aux deux leviers conventionnels de modernisation des pôles d'échanges de Tokyo, à savoir la hausse de l'accessibilité et de la connectivité d'une part, la diversification programmatique et la densification bâtie d'autre part, s'ajoute ici celui de l'internationalisation à l'appui de qualités environnementales déclinées à plusieurs échelles.

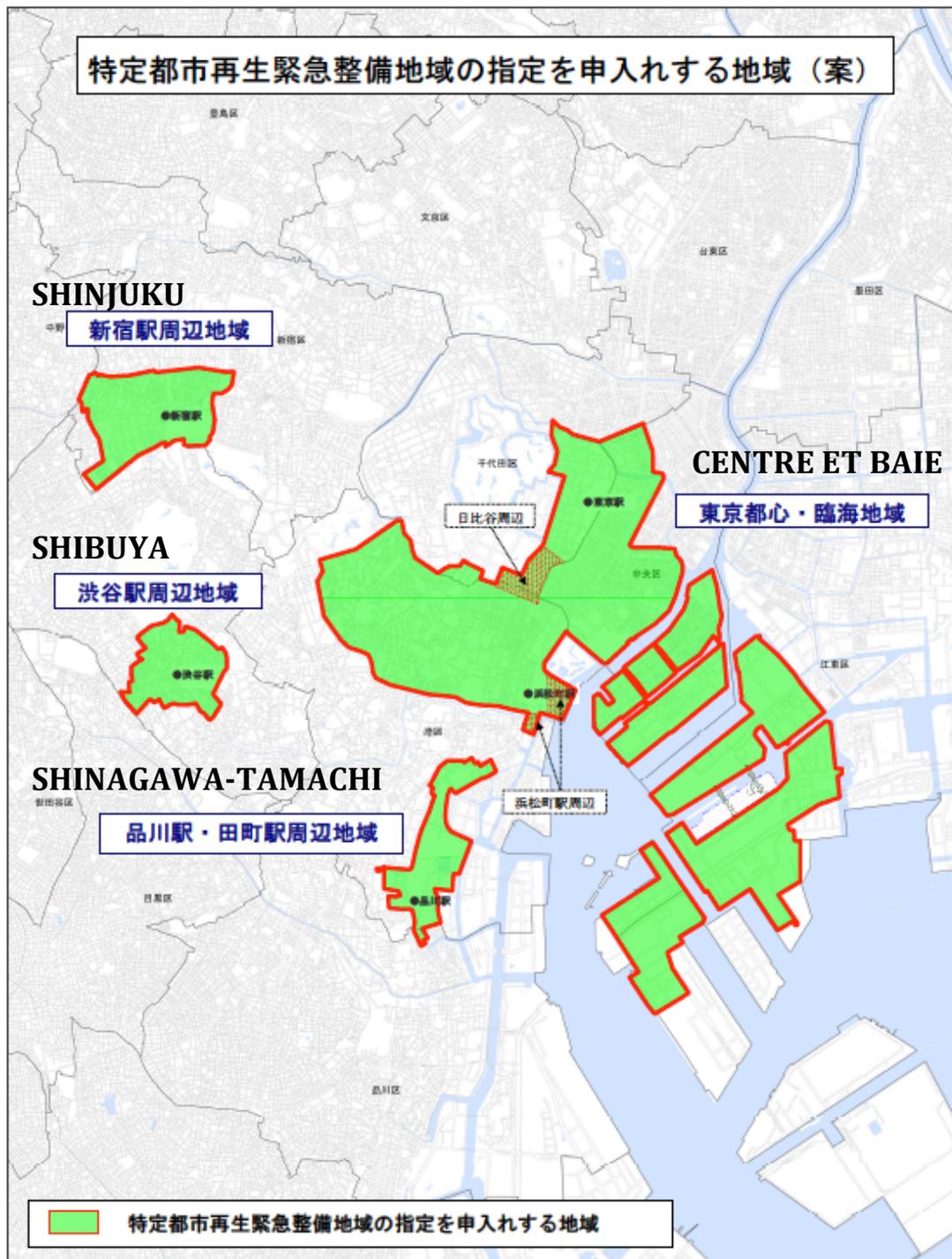
Dès lors que l'internationalisation constitue le programme déterminant du projet, on observe un **changement d'échelle du territoire de projet** du pôle urbain qui est ici intégré et moteur d'une stratégie macro-territoriale. Au périmètre circonscrit du nœud ou pôle d'échanges, formaté par différents facteurs endogènes (notamment l'emprise foncière des opérateurs de transport, la limite de la zone réglementaire des COS les plus élevés), se substituent ici plusieurs niveaux stratégiques. **Tout d'abord, une réflexion à l'échelle d'un ensemble territorial de très grande échelle (aéroport, baie)**, de la part des autorités nationales et métropolitaines, qui cherche à **mettre en réseau et en interaction ses différents éléments et potentiels**, qu'ils relèvent du domaine du transport, de l'énergie, de l'économie, etc. Ensuite, **une volonté d'articuler stratégie nationale** (déléguée au secteur privé) **et orientations portées par les autorités métropolitaines et locales**, à travers un ensemble de sites de projet distincts et clairement identifiés. Enfin, **une définition des sites de projet en lien direct avec les pôles d'échanges et les potentiels locaux** (trois gares ou pôles d'échanges / trois sites, même si deux sur trois sont classés prioritaires).

En définitive, toutes ces caractéristiques et facultés font de la grande gare tant une projection du modèle métropolitain visé qu'un lieu de renouvellement des pratiques et usages urbains

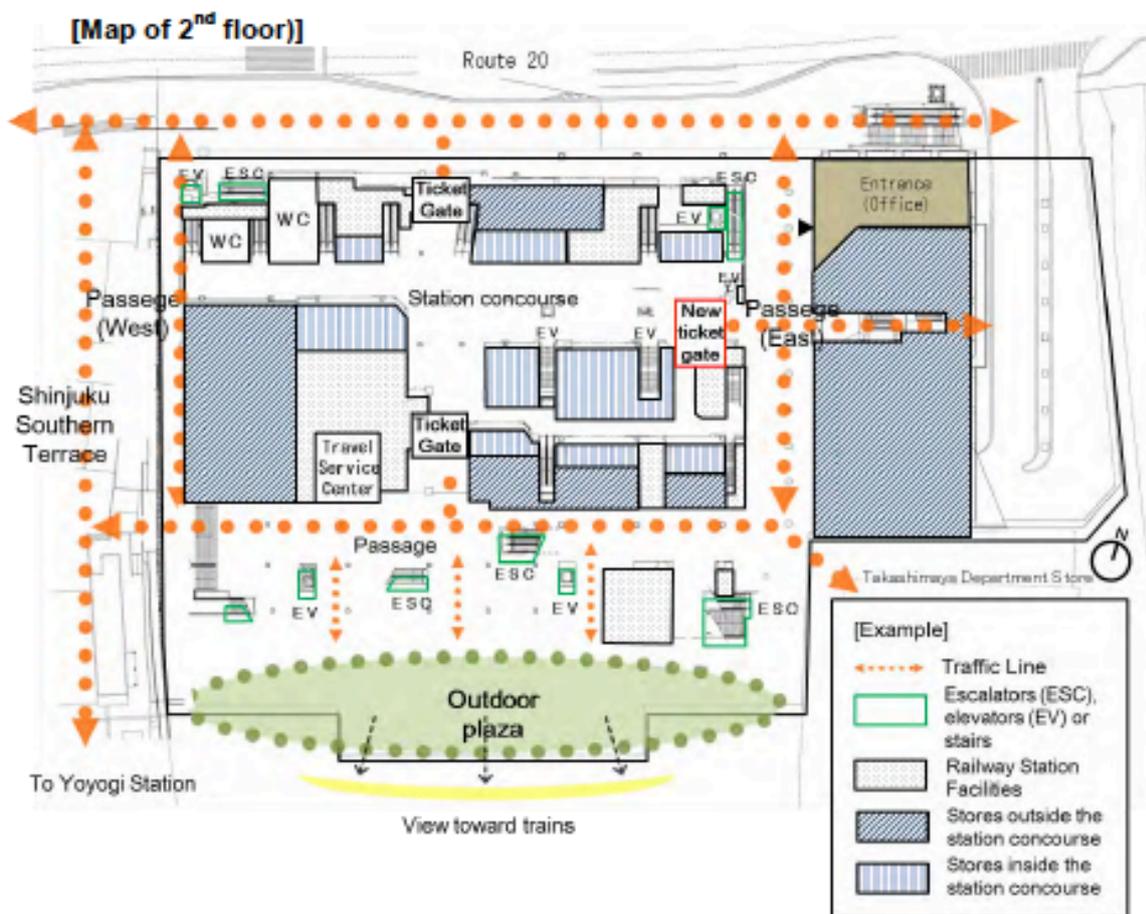
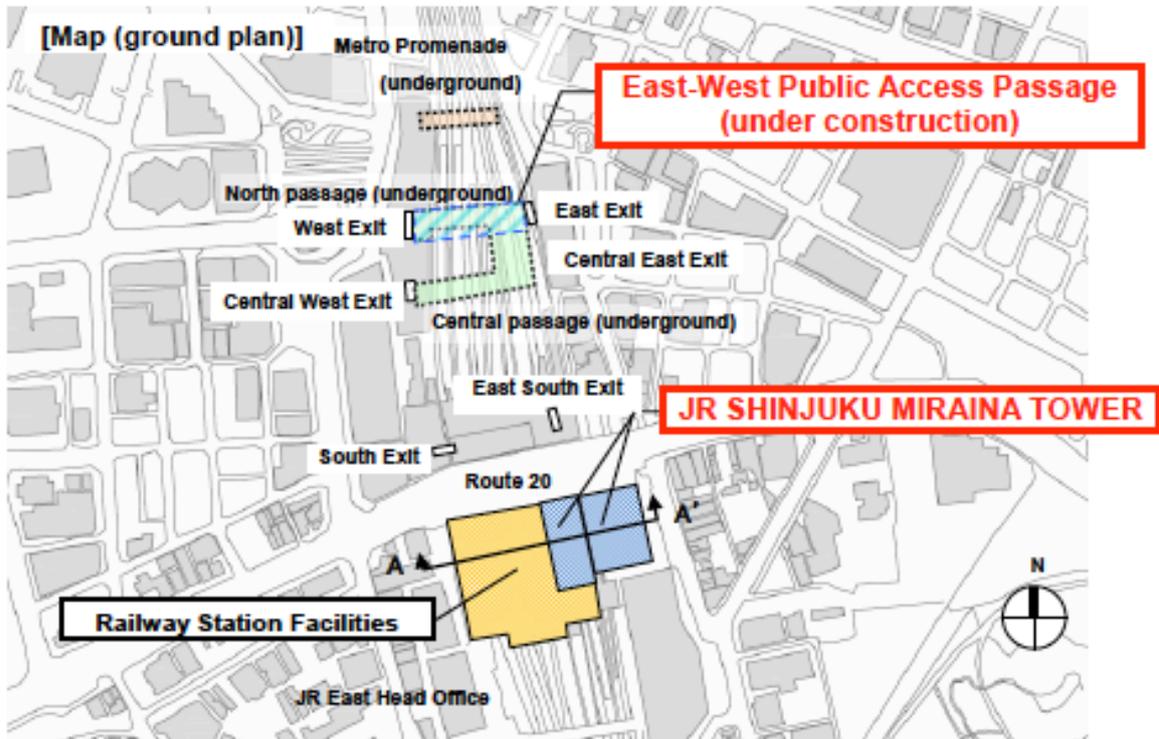
liés au transport. Dans ce sens, **la gare est devenue un élément clé de la construction d'un modèle de métropole internationale propre à Tokyo**. Si les codes morphologiques et esthétiques du stéréotype de la ville mondiale sont indéniablement utilisés, reproduits et mis en avant, à travers la typologie de la tour notamment, le principe des déréglementations négociées et ce qu'il produit en fonction de critères variés et le plus souvent contextuels, est cependant loin de créer un paysage urbain « mondial » générique, dès lors qu'on l'observe à l'échelle locale.

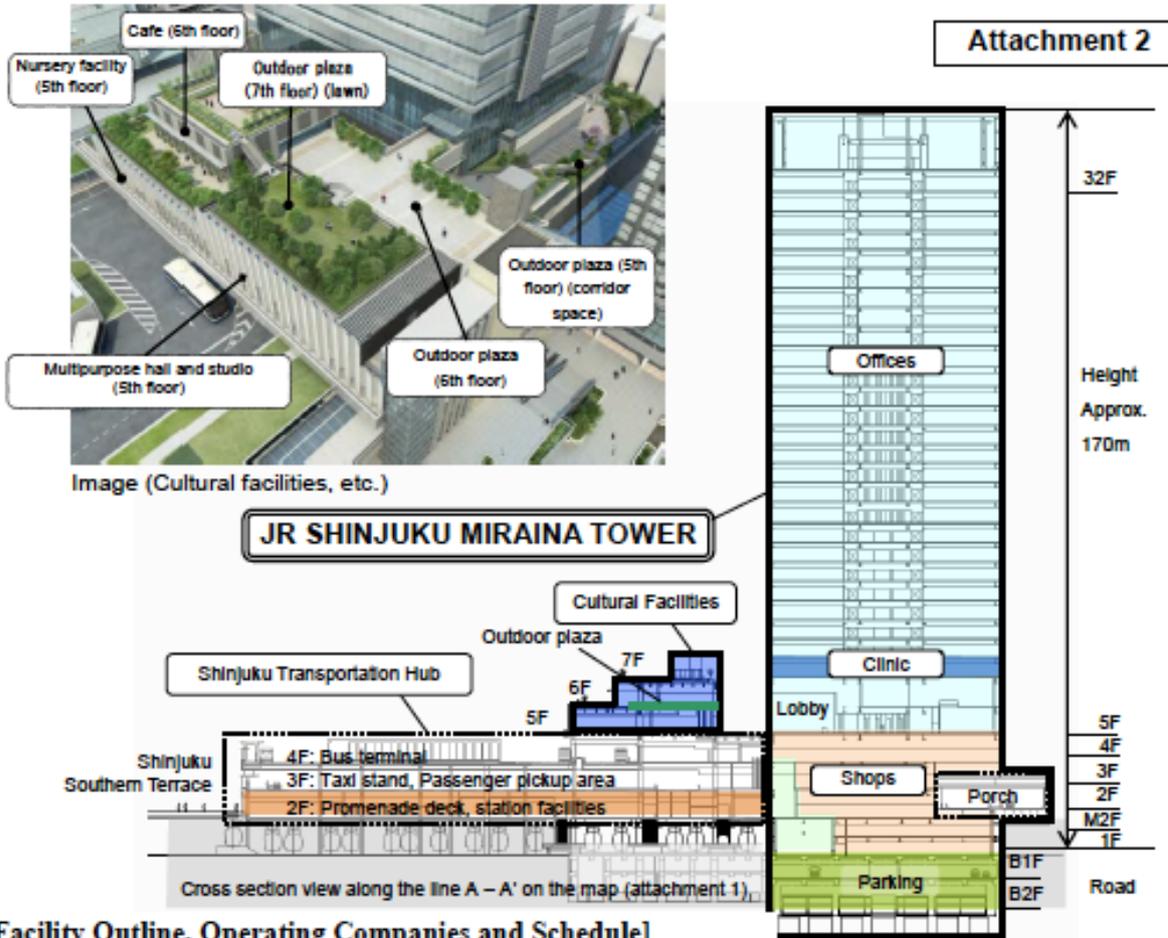
Lieux de convergence des intérêts publics et privés, les gares portent activement les dynamiques majeures de renouvellement de la capitale nipponne. Cette aptitude provient à la fois de leur **capacité intégrée de développement** et de leur **faculté à incarner bon nombre des dimensions attendues, voire à en produire d'autres** — contre toute attente, les gares (privées) ont réinventé la question de l'espace « public » dans la métropole japonaise. Les gares cristallisent ainsi une vision métropolitaine rénovée et constituent **les lieux privilégiés et identifiés de l'attractivité du « modèle » tokyoïte**.

ANNEXES ICONOGRAPHIQUES (cas de Shinjuku, Shibuya, Shinagawa)



GARE DE SHINJUKU, 2016



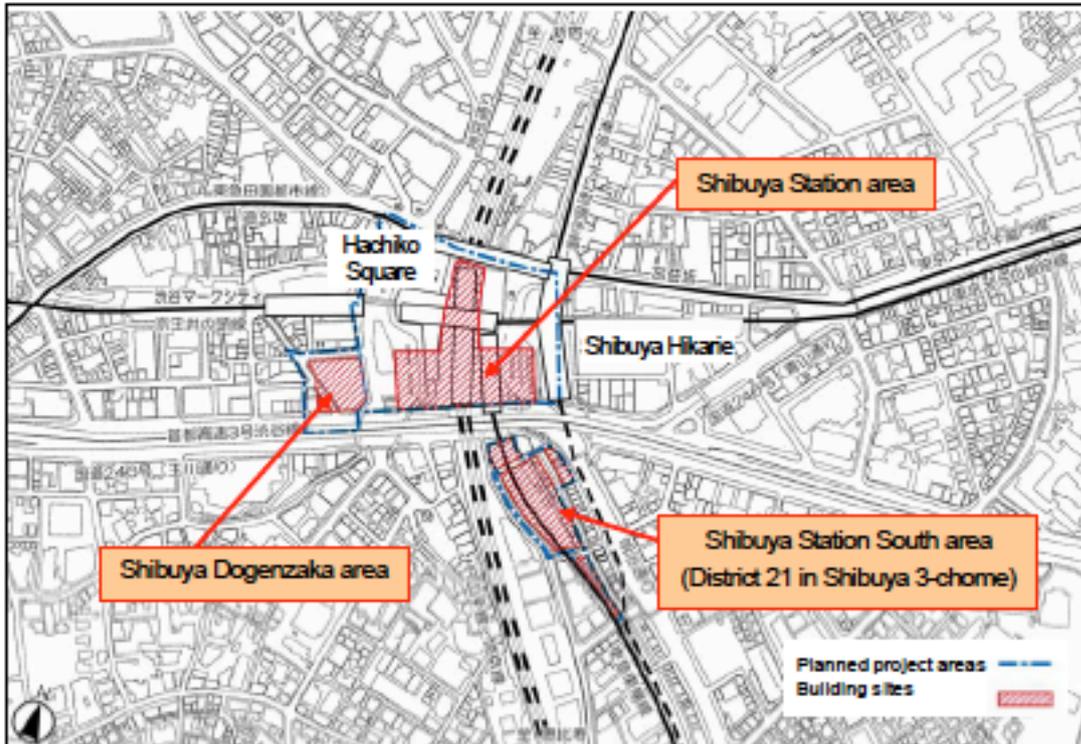


[Facility Outline, Operating Companies and Schedule]

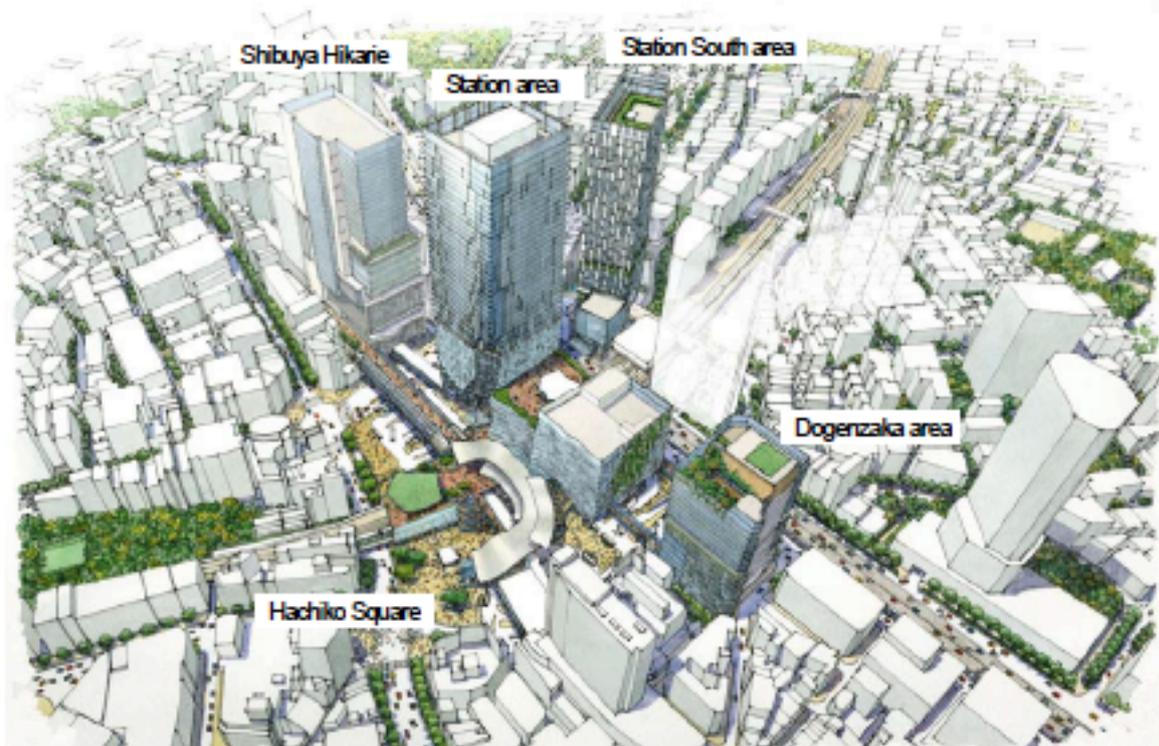
Name of building	JR SHINJUKU MIRAINA TOWER	
Location	Shinjuku 4-chome, Shinjuku-ku, Tokyo and Sendagaya 5-chome, Shibuya-ku, Tokyo	
Structure and size	Steel structure, partly steel-reinforced concrete 32 floors, 2 basement floors, height approx. 170m	
Total floor space	Approx. 111,000m ²	
Building use	Offices (5-32F)	: Approx. 77,200 m ²
	Retail facilities (1-4F including M2F)	: Approx. 9,400 m ²
	Cultural facilities (Shinjuku Transportation Hub upper 5-7F)	: Approx. 3,600 m ²
	Parking facility (B1F-B2F)	: Approx. 280 vehicles
Operating companies	Offices	: JR East Building Co., Ltd.
	Retail facilities, cultural facilities, etc	: LUMINE CO., LTD.
Design	<ul style="list-style-type: none"> • East Japan Railway Company Tokyo Construction Office and Tokyo Electrical Construction And System Integration Office • JR East Design Corporation 	
Construction	Offices and retail facilities	: Obayashi, Taisei and Tekken JV
	Cultural facilities	: Obayashi, Tekken, Taisei and Daiwa-Odakyu JV
Schedule	Began construction	: September 2013
	Opening of offices and retail facilities	: March 2016 (plan)
	Opening of cultural facilities	: April 2016 (plan)

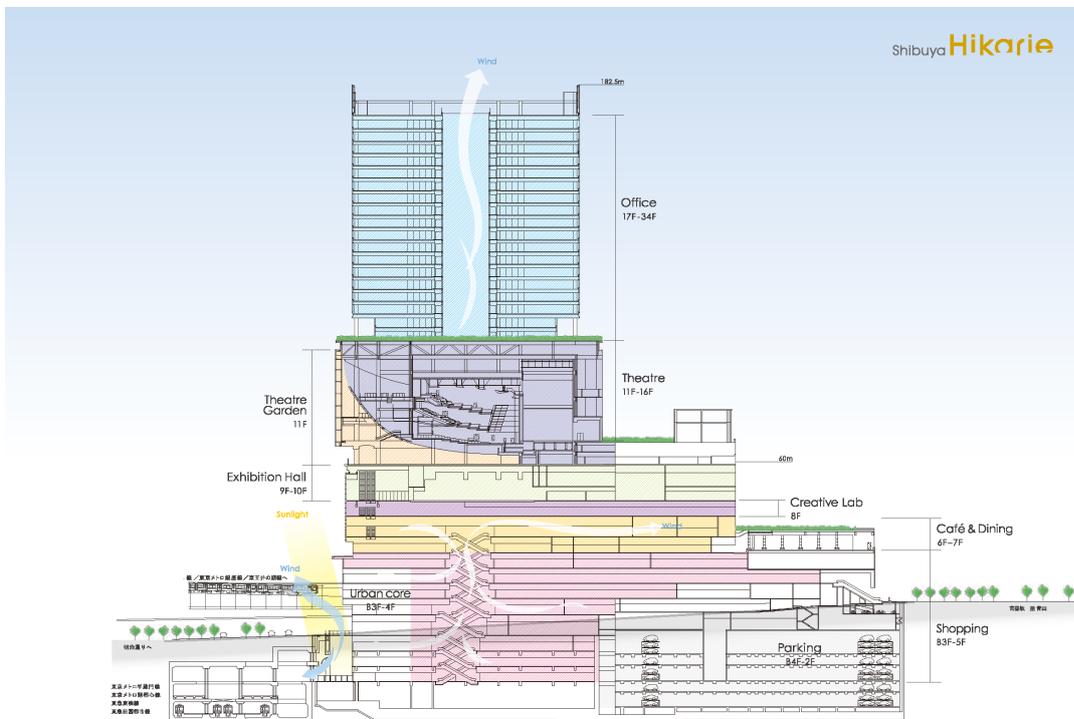
GARE DE SHIBUYA, 2012-2027

■ Planned project site



■ Image of completed project







(NOUVELLE) GARE DE SHINAGAWA, 2020-2027



REPÈRES CHRONOLOGIQUES (cas de Shinagawa)

	JAPON – TOKYO	SHINAGAWA
1987	Privatisation des chemins de fer	
1992-2006		Urbanisation de 16 ha au sud-est de la gare actuelle (vente terrain fret à différents promoteurs privés)
2001	Lancement de la politique de renouvellement urbain (dite <i>Urban Renaissance</i>) par le Gouvernement Koizumi	
2003		La gare de Shinagawa est reconstruite pour accueillir le Tokaido <i>shinkansen</i> , et devient la seconde gare de train à grande vitesse de la capitale
2004	Le site de Shinagawa-Tamachi (630 ha) est désigné comme « Priority Development Area for Urban Living Environment Development » par le MLIT.	
2006		TMG publie son “Basic Plan for the Improvement of Urban Living Environment in the Areas Surrounding Shinagawa ”
2007		TMG publie ses “Urban Development Guidelines for the Area Around Shinagawa and Tamachi Stations”
2011	Le MLIT approuve la construction du Maglev par JR Tokai	
	Le site des gares de Shinagawa et Tamachi est désigné « Special Priority Development Areas for Urban Renaissance” ou « Specified Urban Renaissance Urgent Redevelopment »	
2013	La candidature de Tokyo est sélectionnée pour accueillir les JO en 2020	
2014	Le projet de construction de la section du « Linear Chuo shinkansen » entre Tokyo et Nagoya par JR Tokai est approuvé par le MLIT.	Accord entre JR EAST et le gouvernement national, la Métropole de Tokyo, les collectivités locales et d’autres acteurs concernés, autour d’une vision (Global Gateway concept) pour le développement urbain du site (incluant l’urbanisation de 13 ha détenus par JR EAST et la construction d’un terminal pour le futur « Linear Chuo shinkansen »)
		Révision par le TMG des “Urban Development Guidelines for the Area Around Shinagawa and Tamachi Stations”
2015		Approbation par le Gouvernement (cabinet du Premier Ministre) et désignation du site en tant que « National Strategic Special Zone »
		L’architecte Kengo KUMA est désigné par JR East pour la conception de la nouvelle gare de Shinagawa

2016	JR East est partenaire officiel des futurs JO de 2020	
		Candidature « Climate Positive Project » de Shinagawa, portée par le TMG, est acceptée par le réseau C40 CITIES
2017		Publication de « guidelines » communes (JR East, agence UR et TMG) pour le secteur de la future gare.
2020	Accueil des JO	Mise en service partielle prévue de la nouvelle gare de Shinagawa, et utilisation du site pour des événements temporaires liés aux JO
2027		Mise en service prévue du « Linear Chuo shinkansen » jusqu'à Nagoya
2045		Mise en service prévue du « Linear Chuo shinkansen » jusqu'à Osaka

ACRONYMES

COS : coefficient d'occupation des sols

JO : Jeux olympiques

JNR : Japan National Railways

JR : Japan Railway

MICE : Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions (tourisme de réunions et de congrès en français)

MLIT : Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

TMG : Tokyo Metropolitan Government

TOD : Transit-Oriented Development

UR : Urban Renaissance

BIBLIOGRAPHIE

ARITA, Tomokazu, 2006. « Urban Redevelopment in Tokyo: An International View ». *The City Planning Institute of Japan (CPIJ) News Letter*, n° 25, n.p.

AVELINE-DUBACH, Natacha, (dir.), 2015. *Vieillesse et déprise urbaine au Japon*, CGET-La Documentation française, Paris, 106 p.

AVELINE, Natacha, 2003. *La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*. Paris, CNRS éditions, 238 p.

BOURDIER, Marc, PELLETIER Philippe, (dir.), 2000. *L'archipel accaparé: la question foncière au Japon*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2000, 312 p.

BRUMANN, Christophe, SCHULZ, Evelyn, (eds), 2012. *Urban Spaces in Japan. Cultural and social perspectives*, London, Routledge, 226 p.

CHRISTOFLE, Sylvie, 2006. « L'empreinte architecturale et urbanistique du tourisme de réunions et de congrès », in RIEUCAU J. et LAGEISTE J., (dir.), *L'empreinte du tourisme. Contribution à l'identité du fait touristique*, Paris, L'Harmattan, p. 201-224.

CHRISTOFLE, Sylvie, 2003. « Dynamiques, réseaux urbains et mondialisation dans le système des réunions et des congrès internationaux », *Netcom (Networks and communication studies)*, vol. 17, n° 1-2, p. 71-81.

- FUJITA, Kuniko, CHILD HILL, Richard, 2008. « Tokyo's Urban Redevelopment Projects and the Post-Developmental State ». Université de l'État du Michigan : https://www.msu.edu/user/fujitak/Tokyo's_redevelopment.pdf
- HEIN, Carola, PELLETIER, Philippe, (dir.), 2006. *Cities, Autonomy, and Decentralization in Japan*. Abingdon, Routledge, 199 p.
- ICHIKAWA Hirô, 2011. « Realization of a Tokyo with high International Competitiveness. Strategy for Tokyo as a Leading World Metropolis », Tokyo, Japan Economic Research Institute, 9 p.
- INSTITUTE FOR URBAN STRATEGIES. THE MORI MEMORIAL FOUNDATION (MMF) (ed.), 2015. *Global Power City Index. Yearbook 2015*, Tokyo, The MMF, 403 p.
- SAITO, Asato, THORNLEY, Andy, 2003. « Shifts in Tokyo's World City Status and the Urban Planning Response ». *Urban Studies*, vol. 40, n° 4, p. 665-685.
- SHIBATA Kinko, 2008. « Neoliberalism, risk and spatial governance in the developmental state: Japanese planning in the global economy », *Critical planning*, n° 15, p. 92-118.
- SHINKENCHIKU, 2015. 06. « Tokyo 150 projects. Urban Diversity Management », special issue of *Shinken-chiku Magazine*, 232 p.
- SORENSEN André, 2002. *The Making of Urban Japan. Cities and Planning from Edo to the 21st Century*, Routledge, London, 352 p.
- SORENSEN, André, MARCOTULLIO, Peter, GRANT, Jill, (eds), 2004. *Towards Sustainable Cities: East Asian, North American and European Perspectives*. Londres, Ashgate, 308 p.
- SUZUKI (Hiroaki), MURAKAMI (Jin), HONG (Yu-Hung), TAMAYOSE (Beth), 2015. *Financing Transit-Oriented Development with Land Values*, Urban Development Series, Washington (D.C.), World Bank Group, 237 p.
- TERRIN, Jean-Jacques, (dir.), 2011. *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse / Railway Stations and Urban Dynamics. High-speed Issues*. Marseille, Éditions Parenthèses, 217 p.
- TIRY-ONO, Corinne, 2015. « Modèles et règlements dans la conception des espaces ouverts du quartier des gares de Shinjuku à Tokyo », dans Lancret N. et Tiry-Ono C., (dir.), *Architectures et villes de l'Asie contemporaine. Héritages et projets*. Bruxelles, Mardaga, p. 103-125.
- TIRY-ONO, Corinne, 2015. « Le renouveau des gares et quartiers de gare centraux de Tôkyô dans le contexte de l'Urban Renaissance au début du XXI^e siècle », dans Franck M. et Sanjuan T., (dir.), *Territoires de l'urbain en Asie. Une nouvelle modernité ?* Paris, CNRS éditions Alpha, p. 105-130.
- TIRY-ONO, Corinne, 2014. « Stazioni dell'alta velocità in Giappone. Tipologia architettonica e urbana di un modello pragmatico ». *Trasporti e Cultura*, n° 38, p. 13-19.
- URBAN RENAISSANCE HEADQUARTERS, 2004. « Basic Policies for Urban Renaissance », Premier Ministre du Japon et son Cabinet, www.kantei.go.jp
- WALEY, Paul, 2007. « Tokyo-as-World-City: Reassessing the role of Capital and the State in Urban Restructuring ». *Urban Studies*, n° 44, p. 1465-1490.

* * * * *