



HAL
open science

Le commerce dans la ville vernaculaire comme créateur d'ambiances urbaines. Le cas de Tokyo

Marta Alonso Provencio

► To cite this version:

Marta Alonso Provencio. Le commerce dans la ville vernaculaire comme créateur d'ambiances urbaines. Le cas de Tokyo. *Ambiances in action / Ambiances en acte(s) - International Congress on Ambiances*, Montreal 2012, Sep 2012, Montreal, Canada. pp.705-708. halshs-00745002

HAL Id: halshs-00745002

<https://shs.hal.science/halshs-00745002>

Submitted on 24 Oct 2012

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.

Le commerce dans la ville vernaculaire comme créateur d'ambiances urbaines. Le cas de Tokyo

Marta ALONSO PROVENCIO

UNIL, Institut de Géographie – Études Urbaines, Suisse
marta.alonsoprovencio@unil.ch

Abstract. *Many occidental megalopolises have experienced a dramatic polarization between a vibrant and intense town center and a suburban sprawl eventually magnified and encouraged by large retail centers linked to highway hubs. On the opposite, Tokyo's compact megalopolis has succeeded in the display of a city-region scheme with a polycentric structure (Frey, 1999). Outside the railway ring of the Yamanote line, there are suburban centralities accumulating almost the same variety of urban functions that the inner city center. As a consequence of an urban planning deeply tied to vernacular logics, these peripheral centers exemplify today a way of sustainable urban metabolism that manages to create attractive urban ambiances.*

Keywords: *Tokyo, ambience, mobility, central places, retailing*

Les centralités urbaines de l'urbain tokyoïte

Les références aux villes japonaises dans la littérature européenne spécialisée dans le domaine de l'urbanisme sont limitées. Pourtant Tokyo apparaît comme un modèle très proche des concepts récents de l'urbanisme durable tels que la ville passante, compacte, dense, hyper desservie par les transports collectifs, aux espaces publics animés et à une échelle suffisamment humaine pour encourager les pratiques de proximité. Les commerces de types micro-cluster, localisés principalement autour des structures de transport, constituent des fonctions urbaines étalées dans le temps et de façon graduelle dans l'espace de l'urbain qui enrichissent l'espace public et lui accordent une urbanité certaine.

La complexité de lecture de l'urbanisme de Tokyo : approche à plusieurs amorces

Si peu d'auteurs étrangers se sont intéressés à l'inextricable modèle urbain de Tokyo, c'est parce que son urbanisme vernaculaire reste difficile à lire à travers les critères d'analyse occidentaux. Dans cette recherche on s'intéresse à la question de comment les centralités marchandes contribuent aux ambiances urbaines tokyoïtes. Déjà en 1999, la Préfecture de Tokyo avait mis en place un « plan stratégique de sortie de la crise » ayant pour but le rapprochement domicile-travail. Ce plan devait permettre le renforcement de la mixité des fonctions (Aveline, 2000) comme dans le cas des centralités marchandes analysées. Avant d'aborder le sujet des ambiances – nous introduirons les caractéristiques principales – topographie, parcellaire – et les éléments structurants des cartes mentales des habitants, nécessaires pour comprendre l'organisation du tissu urbain par une approche morpho-historique (Muratori, Rossi) combinée à l'analyse sensible (Lynch, 1960).

Topographie et rapport aux risques

La topographie tokyoïte est l'un des facteurs majeurs de la polarisation démographique des classes urbaines (Sorensen, 2010). L'exposition aux risques d'inondation par la topographie ainsi que les risques d'incendie ont modelé la croissance d'Edo (ancienne Tokyo). Reflet d'une hiérarchie profondément enracinée, les classes dominantes vivaient dans les collines, la maison du shogun et les demeures des nobles se situaient dans les zones élevées moins vulnérables. Dès lors, dans les parties basses de la ville 下町 (shitamachi), plus exposées aux risques et destinées aux classes pauvres, on trouvait les canaux par lesquels étaient convoyées les marchandises, les échanges commerciaux prenant place autour des ponts. Avec les transformations technologiques de l'après-guerre, Tokyo a subi des transformations notables dans ses fonctions urbaines. Cependant sa morphologie demeure fidèle au schéma urbain d'Edo.

Parcellaire

D'une part, morphologiquement dans le parcellaire des 23 区 «ku», ou divisions administratives de Tokyo, il est presque impossible de tracer des lignes de force structurantes ou des orientations des parcelles. La configuration du développement urbain d'Edo n'a pas suivi une « trame » d'urbanisation, et l'orientation ne répond pas non plus à des critères d'ensoleillement. Berque (1982) parlait déjà d'une « cellularisation », qu'il justifiait comme une forme d'appropriation de l'espace en le miniaturisant, logique qui serait propre à la société japonaise. En tout cas, le morcellement extrême du parcellaire est dominant et confus : les parcelles détenues par des particuliers comptent une surface moyenne de 211 m² ; la proportion de ces micro-terrains atteint 75% et 61% dans certaines zones (Aveline, 2004). D'autre part, l'énorme perméabilité du tissu urbain de cette mégalopole obéit à la connectivité piétonne dans le sens de ville passante (Mangin, 2004). Cela est dû au fait que le risque d'incendie forçait traditionnellement à construire les bâtiments (qui étaient en bois) séparés les uns des autres par des venelles. Cette absence totale de mitoyenneté est une caractéristique vernaculaire qui perdure jusqu'à aujourd'hui.

Le rôle structurant des commerces et transports



Figure 1. Emprise au sol des commerces et services autour des gares périphériques de Jiyugaoka et Shimokitazawa, et à partir du plan d'usages du sol (土地利用現況図), Municipalité de Tokyo, 2006

L'analyse de l'apport des centralités marchandes aux ambiances urbaines ne serait complète sans une lecture sensible (Lynch, 1960) des bordures, repères et quartiers et de leur insertion dans l'urbain. Les points de référence se trouvent dans les anciens domaines du shogun, où se trouvent les bâtiments administratifs ou les équipements symboliques (parc Ueno, Yoyogi, Palais Impérial). Contrairement aux villes occidentales, les noms de rues à Tokyo ne sont pratiquement pas utilisés, l'orientation se faisant à partir de ces points de repère. Ainsi les cartes sensibles des habitants sont jalonnées par la gare (lieu de centralité), la ligne du

réseau de transports collectifs à laquelle elle est reliée, et ensuite par les commerces environnants. Le fait d'avoir des cartes mentales totalement polycentrées est caractéristique des Tokyoïtes. Les usagers peuvent connaître très bien l'espace urbain défini autour de chaque centralité, mais sans le réseau ferroviaire ils sont sans repères pour parcourir la ville d'une centralité à une autre.

L'« ekimae » : une centralité définie par le commerce et la tradition locale

Depuis la période Edo, les intersections à Tokyo ont été considérées comme des centralités, non seulement en tant que nœuds dans le système de transports, mais aussi comme des espaces publics à fort caractère commercial, où l'animation et la convivialité étaient inter-nées. Le réseau ferroviaire s'est implanté sur les voies les plus plates en longeant les cours d'eau, et par conséquent près des ponts où les échanges marchands s'effectuaient. Les gares se sont donc juxtaposées à des ponts, fait facilement vérifiable par le suffixe terminologique 橋 *bashi* = pont dans leur nom : il existe trente-et-une gares qui ont conservé le nom du pont à-côté duquel elles se situent. Historiquement la topographie a favorisé la localisation du commerce dans les vallées. La plupart des gares « *bashi* » se trouvent au fond d'une vallée où circulait traditionnellement un cours d'eau, et actuellement les infrastructures de transports. Plus on s'élève sur les flancs de la vallée, plus on s'éloigne de la centralité, mais aussi des risques d'inondation. On retrouve dans ces zones plus élevées la prédominance de la fonction logement. Cette coïncidence des ponts avec des gares est à l'origine de la structure urbaine japonaise, en quelque sorte précurseur des *Transit Oriented Developements* (T.O.D.) : des rues marchandes 商店街 « *shotengai* » qui rayonnent à partir des gares et constituent des centralités de proximité autour des interfaces modales des transports (駅前 *ekimae* = quartier autour de la gare).



Figure 2. Promiscuité des commerces dans une venelle de l'ekimae de Nakameguro, Tokyo, 2010

Ces *ekimae* tokyoïtes sont caractérisées par une ambiance urbaine très locale, qui définit clairement les bornes du quartier avec la gare comme point focal, les gradients de densité autour des gares, la topographie et un commerce structurant qui ne se base pas sur une grande enseigne entourée de boutiques satellites, mais plutôt sur une accumulation de petites surfaces. Dans ces enveloppes spatiales des gares, on reconnaît également une transition graduelle dans la mixité, la prépondérance du commerce autour de la gare s'atténue au profit du logement au fur et à mesure que l'on s'en éloigne. Des lignes de force rayonnent concentriquement dans chaque *ekimae*, des lignes d'attraction du commerce autour des rues « *shōtengai* » où se polarisent l'animation et l'intensité qui sont injectées aux alentours, ainsi que l'ambiance lumineuse et graphique propre à ces micro-clusters commerciaux. Finalement les rues étroites (d'environ quatre mètres) confèrent une intimité des ambiances urbaines à ces centralités, tandis que le morcellement parcellaire et l'absence de mitoyenneté à cause des risques d'incendie sont à l'origine d'une marchabilité d'un *ekimae* hyper perméable qui favorise les pratiques de proximité et dynamise la vie de quartier.

Conclusion : le commerce comme fonction structurante et créatrice d'ambiances

Un des principes de la durabilité des formes urbaines à Tokyo serait la fonction commerciale en tant que fonction structurante de la compacité et créatrice d'ambiances. On a vu que l'urbanisme tokyoïte a adapté les règles internes du vernaculaire local. Ces codes de géographie urbaine sont dans l'imaginaire collectif : la topographie, les risques et le rapport avec la hiérarchie sociale traditionnelle ont une influence très marquée sur l'environnement bâti, influence non réglementée mais vivement ancrée dans la tradition locale.

La durabilité de la forme urbaine de Tokyo réside en partie dans la réussite d'une structure polycentrée et hyperdense où, contrairement aux villes européennes et américaines, les individus qui logent en périphérie (en dehors des exigences du travail) ne font pas des déplacements pendulaires autour de la ville centre, mais autour de leur gare excentrée.

Les *ekimae* constituent de fortes centralités commerciales ancrées aux flux de mobilité et dans les temporalités de la mégalopole où la voiture est encore permise, mais avec un trafic très lent, caractéristique de l'urbain dense et informel, et qui contribue aussi à sa durabilité. L'absence de réglementation sur les fonctions urbaines et leur compatibilité dans l'espace a induit, comme dans la ville médiévale en Europe, la superposition des fonctions, qui se partagent spontanément le tissu urbain, engendrant une mixité non réglementée qui agit ainsi comme créatrice d'ambiances et est fortement ancrée dans la production collective de la ville et de son image.

Le *genius loci* de ces centralités réside aussi dans une architecture non patrimonialisée, mais néanmoins identitaire, grâce à son caractère éphémère qui sait réagir avec rapidité aux flux et répondre aux demandes urbaines. L'architecture locale, comme l'urbanisme, est d'une immense plasticité, avec des murs fins faits de matériaux peu solides : bois, papier et structures légères. Tokyo, la ville amibe, comme l'appela Ashihara (1989), très adaptable et aux caractéristiques fortement liées à la culture et à l'anthropologie du lieu, pourrait être la ville la mieux adaptée aux défis de la durabilité et de la ville compacte du XXI^e siècle.

Références

- Ashihara Y. (1989), *The Hidden Order: Tokyo Through the Twentieth Century*, Kodansha International
- Aveline N. (2000), Yûichirô Itô. Informations sur la régénération de Tokyo. *Ebisu*, n° 24, pp. 147-150
- Aveline N. (2004), *Le Japon*, Belin
- Berque A. (1999 [1982]), *Vivre l'espace au Japon*, Paris, P.U.F Espace et liberté, Frey H.
- Lynch K. (1960 1^e éd. Taylor & Francis Designing the City), *The Image of the City*, The MIT Press
- Mangin D. (2004), *La ville franchisée*, Éditions de la Villette
- Sorensen A. (2001), Subcentres and satellite cities: Tokyo's 20th century experience of planned polycentrism, *International Planning Studies*, 6(1), pp. 9-32

Auteur

Marta Alonso Provencio est Architecte diplômée de l'ETSAM (2009) et membre du SIA-Vaud (2011). Elle a été chercheuse Mombukagakusho pendant deux ans à Tokyo dans le laboratoire de Kazuyo Sejima à l'Université de Keio. Actuellement elle rédige une thèse en études urbaines sous la direction du Pr. Antonio da Cunha à l'Université de Lausanne, Suisse.