

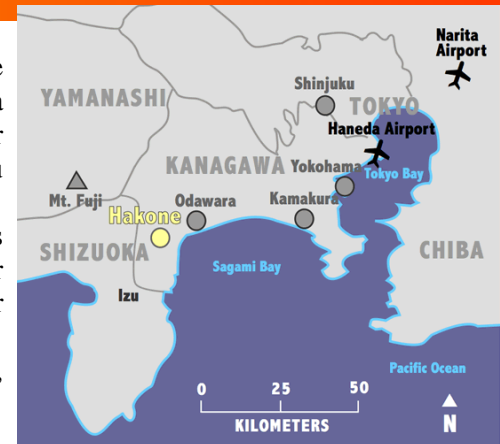


Le Téléport de TOKYO

Le Japon n'est pas doté de grands bassins fluviaux, le développement portuaire s'est donc produit sur le littoral. Pour parvenir à accueillir toutes les activités portuaires, la construction de terre-pleins par comblement a donc été nécessaire. Mais ces comblements ont peu à peu dépossédé les habitants de Tokyo.

Ce n'est qu'à partir des années 70 qu'une politique va diversifier les modes d'occupation du sol. Des parcs maritimes sont alors créés pour améliorer le cadre de vie, ils participent aussi à redonner toute leur importance aux questions environnementales.

L'exemple du Téléport illustre cet esprit de reconquête environnementale, réussie notamment grâce à la mobilisation des habitants.



Contexte :

Le port de Tokyo est à la fois ancien, puisqu'il a joué un rôle essentiel dans le développement de la ville d'Edo (ancien nom de Tokyo) à partir du 16^{ème} siècle, et récent, puisqu'il n'obtint son statut de port international qu'en 1941.

Pendant la période de « Haute croissance » (1955-1975) qui va faire du Japon une grande puissance économique et concentrer toujours plus d'activités et de population dans la région de Tokyo, les plans d'agrandissement du port vont se succéder. Le port va s'adapter à l'innovation technologique en construisant un premier terminal à conteneurs en 1967. Durant cette période de croissance, alors que la pollution s'intensifie, que l'urbanisation s'étend, les ressources naturelles s'amenuisent de manière profonde et rapide alors que jusqu'à la seconde guerre mondiale l'environnement naturel était d'une extrême richesse dans cette baie. Notons que la construction de vastes terre-pleins par comblement, déjà initié pendant l'époque Edo, s'est accélérée pendant les années 1960. Les matériaux choisis pour ces comblements parviennent de différentes sources : gravats de chantiers divers, ordures ménagères, ...

Aujourd'hui, la superficie totale de ces terre-pleins représente 4 500 hectares divisés en une trentaine de blocs s'enfonçant toujours plus loin dans la baie. Une digue a aussi été construite afin de protéger les zones urbaines de la montée des eaux en cas de typhon.

Avec la construction de ces terre-pleins et de cette digue, les habitants de Tokyo se sont trouvés complètement dépossédés de la mer, elle devenait inaccessible, voire invisible. La mer, mise en quarantaine, a alors été considérée comme source de désastres potentiels, et non plus de bienfaits. La baie était devenue un lieu précieux non par les possibilités qu'offrait l'océan, mais parce que potentiellement constructible.



L'évolution de la construction de terre-pleins à Tokyo



Les premières initiatives d'aménagement :

Si les activités industrielles occupaient la moitié des terre-pleins jusque dans les années 70, l'industrie va reculer et même être quasiment éliminée de la zone maritime de Tokyo à partir des années 80. Les terre-pleins se tournent vers d'autres usages, comme l'accueil d'infrastructures urbaines et participent aussi à l'extension du réseau de transport routier et de l'infrastructure aéroportuaire.

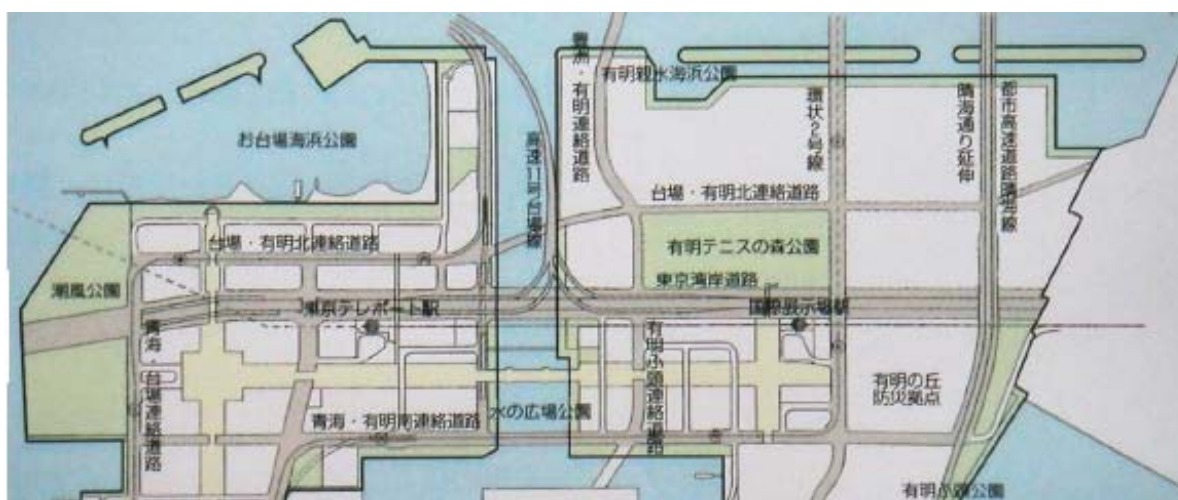
Avec ces changements, de nombreuses polémiques et discussions sur l'avenir de la baie, déjà amorcées dans les années 60, s'intensifient. Les citoyens font entendre leur voix par l'intermédiaire d'associations et de mouvements d'habitants et prennent part aux projets de la ville, ce fut notamment le cas lors du lancement du projet du Téléport de Tokyo.

En effet, à partir de 1985, un nouveau plan d'urbanisme avait été projeté sur une île artificielle de 480 hectares, située au centre du domaine maritime de Tokyo. L'objectif était d'en faire le Téléport de Tokyo « port des mers, des airs et de l'information » afin que la capitale devienne un point de référence au cœur de l'économie mondiale comme Londres ou New York. L'année suivante, ce secteur était désigné comme un des sept centres secondaires de Tokyo désormais planifié comme ville multipolaire. Le programme reprenait une formule très classique en ce qui concerne le redéveloppement des waterfronts en le divisant en quatre zones fonctionnelles : un centre d'affaires, une zone de loisirs et de commerces, une zone résidentielle et un centre national d'expositions. Mais ce projet va soulever de nombreuses critiques, les habitants vont alors devenir les véritables acteurs de ce nouvel aménagement.

Les acteurs :

En effet, ce sont les habitants qui vont dénoncer ce premier projet. Ils considèrent que le projet n'a pas d'autre ambition que l'extension du centre-ville et que ce projet est conduit par des ambitions politiques et économiques au détriment de la qualité de l'environnement et de la prise en compte des problèmes urbains.

En réaction, les citoyens vont donc élire en 1995 comme gouverneur le candidat qui s'oppose au projet. Le dégonflement brutal de la bulle spéculative va participer aussi à ralentir l'opération, mais sans pourtant conduire à son abandon.



Zone du téléport à Tokyo

Les principes d'aménagement :

Le projet final du Téléport, prenant en compte les revendications des habitants, sera un véritable succès populaire et cela pour différentes raisons :

- Tout d'abord, les parcs, promenades, espaces publics, généreux en surface et bien aménagés ont été pensés bien avant que les constructions n'aient été projetées.
- De plus, les moyens d'accès ont été améliorés considérablement. Maintenant deux monorails et deux lignes de train desservent toute cette zone, deux lignes de métro ont été prolongées et plus de vingt gares ont été aménagées auxquelles s'ajoutent des liaisons par bateaux-bus.
- Un effort a été fait pour améliorer les liaisons entre la ville et ce secteur portuaire notamment en constituant des réseaux de parcs et espaces verts. Il est possible aujourd'hui de traverser tout le domaine maritime à pied ou en bicyclette, en passant de terre-pleins en îles artificielles à travers parcs et promenades plantées.

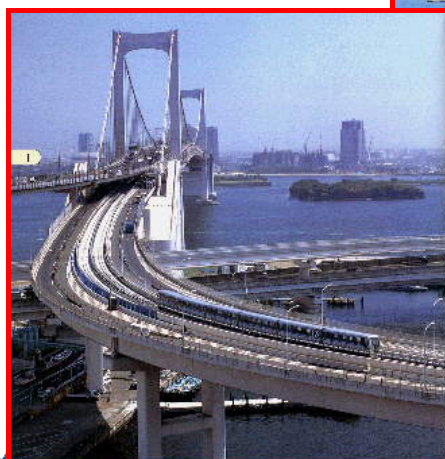
La création des parcs urbains sur la zone du Téléport est portée par une politique d'ensemble, née dans les années 1970 à Tokyo. C'est en effet à partir de 1975 qu'une commission en charge de mettre en valeur les parcs maritimes présente un programme prenant en compte la protection globale de l'environnement tout en intégrant des activités récréatives et en tenant compte de l'essor du port et de la ville.

Les fruits de cette politique ont aboutit à la création de 42 aménagements, ce qui représente 310 hectares de terrains et 474 hectares de plans d'eau accessibles, qui se répartissent :

- En parcs littoraux, dont l'objectif est la restauration du littoral en coexistence avec des activités de loisirs
- En 19 jardins portuaires, dont les objectifs sont d'améliorer la qualité de l'environnement urbain et de rendre le port plus proche
- En 16 promenades ou voies plantées formant un réseau piétonnier dont l'objectif est de relier entre eux les différents parcs et jardins



Un monorail



The Rainbow bridge

Deux larges promenades en croix constituent l'ossature de ce Technoport. Larges de 80 mètres, ces deux esplanades, nommées « Symbole Promenade » forment le plus grand espace libre réalisé à Tokyo et se termine en belvédère au-dessus d'une plage reconstituée, face à la ville. Au bord de l'eau, un parcours enchaîne un îlot fortifié vestige de l'époque Edo, une plage bordée de pins, une allée plantée, puis un parc, jusqu'à une terrasse arborée offrant un point de vue sur les installations d'un terminal de conteneurs et il s'achève dans un jardin japonais séparant la zone portuaire du secteur tertiaire. Le tout représente 4,5 kilomètres de cheminements, proposant divers angles de vue sur la ville et le port. Comme dans tout jardin ou site célèbre du Japon, les références et les allusions paysagères sont nombreuses.



Parcs urbains sur le site du technoport



Nous pouvons aussi relever la présence de nombreux autres parcs qui viennent conforter cette offre en parcs maritimes à Tokyo : le parc de Minatagoaka, le parc des oiseaux, le parc littoral de Kasai, le parc d'Obaiba... :



Parc de Minatagoaka



Parc littoral de Kasai



Parc d'Obaiba

Bilan :

Ainsi, c'est à partir de l'artificialité la plus complète, puisque le sol de ces parcs a été créé ex-nihilo, qu'il aura été possible de retrouver la nature et le contact avec la mer, de renouer avec des pratiques anciennes (comme ramasser des coquillages, pêcher, jouer du paysage maritime) ou d'en découvrir de nouvelles (comme le surf, le farniente sur la plage). L'originalité de ces parcs aura été de réussir à associer protection de la nature et loisirs. Ces parcs sont, en satisfaisant la sensibilité écologique moderne, un grand succès auprès des citoyens.