

# — LE SKYLINE DE TOKYO : ENTRE VERTICALISATION OPPORTUNISTE ET EFFET DE COMPOSITION

Raphaël Languillon-Aussel, Docteur,  
chercheur post-doc  
Université de Chuo  
JSPS  
UMR 5600 EVS  
Boursier de la Fondation Palladio

Courriel :  
rlanguillon@gmail.com

## RÉSUMÉ

Le *skyline* se définit comme la silhouette urbaine verticalisée par les processus de métropolisation à l'œuvre dans les villes globales. Sa nature est double : objet d'étude scientifique émergent ; réalité opérationnelle récente des politiques publiques et des règlements d'urbanisme. Son existence et sa prise en compte sont loin d'être une évidence et posent question. Pourtant, le retour des tours en Europe et en Asie orientale ainsi que les conflits qui en résultent rendent de fait nécessaire son étude et sa codification.

Fruit des réflexions en cours du programme de recherche Skyline financé par l'Agence Nationale de la Recherche, cet article fait le point sur la construction d'un éventuel *skyline* à Tokyo, entendu comme réalité opérationnelle. Il aborde en particulier les enjeux économiques, politiques et sociaux non seulement de la verticalisation mais aussi de l'aménagement d'un *skyline*, entité plus vaste qu'une tour et plus englobant qu'une simple juxtaposition d'objets et de bâtiments.

## MOTS CLÉS

Skyline, Tokyo, tours, urbanisme, composition, verticalisation.

## ABSTRACT

The skyline is defined as an urban silhouette verticalized by metropolization processes in global cities. Its nature is double: it is a emerging scientific object; it is also an very new operational reality in public policies and urban planning regulations. Its existence and its taking into account are far to be evidences, and ask questions. The return of towers in Europe and Pacific Asia as well as conflicts caused by this phenomenon make the study and codification of skylines necessary.

As a result from the debates, which took place within the Skyline research program financed by the French Agence Nationale de la Recherche, this paper analyses the building of an eventual skyline at Tokyo, taken as an operational reality. It particularly deals with economic, politic, and social issues not only of verticalization, but also of the skyline planning, which is more than just a tower or a simple juxtaposition of objects and buildings.

## KEYWORDS

Skyline, Tokyo, towers, urban planning, composition, verticalization.

—

## — LE SKYLINE, OBJET DE RECHERCHE ET RÉALITÉ OPÉRATIONNELLE RÉCENTS

La tour est apparue bien avant que n'émergent les réflexions sur le *skyline* et la silhouette des espaces urbains (Appert et Montès, 2015). Le gratte-ciel fait son apparition dans le dernier quart du 19<sup>ème</sup> siècle aux États-Unis. Il faut néanmoins attendre les années 1960 pour assister à une première généralisation en Amérique du Nord et en Europe, avant que la crise de 1973 n'y mette un coup d'arrêt. Au Japon, pour des raisons de régulation de la hauteur dans un contexte ultra sismique, le premier gratte-ciel n'apparaît qu'en 1968, à Kasumigaseki – le quartier des ministères (Languillon, 2015). On est très loin d'une forêt de tours qui barrent l'horizon, mais déjà l'irruption de la très grande hauteur pose question.

Le mouvement de métropolisation des années 1990 conduit à un regain de construction des tours, en particulier en Europe, alors que l'objet émerge à très vive allure dans les villes du golfe et en Asie-pacifique. Tokyo, elle aussi, se verticalise à marche forcée au tournant des années 2000<sup>1</sup> (Aveline, 2006). Malgré ces mutations rapides et spectaculaires, il est tout aussi frappant de constater que la notion de « *skyline* » souffre d'une absence significative de conceptualisation dans nombre de politiques publiques mais aussi de travaux académiques. Sa nature est double : objet d'étude scientifique récemment réinterrogé en particulier par le programme de recherche *Skyline* ; réalité opérationnelle des politiques publiques et des règlements d'urbanisme encore timidement pris en compte.

Pour R. Allain, « *le skyline ou silhouette de la ville est la représentation en coupe du volume urbain. À grande échelle, on parle de profil ou de ligne des toits* » (Allain, 2004, p. 113). Pour G. Gassner, « *a skyline is a specific way of observing and representing the city, namely one that points out the heights of the built environment, which is emphasised most from a low and distant viewpoint. [...] A city has infinite number of skylines, depending on the viewpoint and the viewing direction. Some of them might be conceived as representing a city's spatial, social and cultural characteristic, all of them abstract the city*<sup>2</sup> » (Gassner, 2009, p.75).

Ces définitions, relativement récentes, insistent sur la dimension paysagère et ont pour point commun d'associer le *skyline* à la silhouette de la ville, ce

**1** On ne peut pas développer ce point ici, mais la verticalisation du bâti à Tokyo dans les années 2000 est le résultat, en partie, de la déflation des prix fonciers.

**2** « *Le skyline est une façon spécifique d'observer et de représenter la ville, qui insiste comme son nom l'indique sur les saillances de l'environnement bâti, mis en lumière la plupart du temps depuis un point de vue rasant et éloigné. [...] Une ville possède un nombre infini de skylines en fonction du point de vue et de la direction du regard. Certains d'entre eux peuvent être considérés comme représentatifs des caractéristiques spatiales, sociales et culturelles d'une ville. Tous la résument* » (traduction personnelle).

qui explique son caractère quasi-infini de compositions en fonction du point de vue<sup>3</sup>. Au regard des débats qui se sont déroulés au sein du programme de recherche ANR *Skyline* (2013-2016), ces définitions trop larges doivent être précisées, en particulier dans la distinction entre le skyline et la silhouette. Si celle-ci réfère au profil de la ville se détachant de l'horizon, le *skyline* serait plutôt la silhouette verticalisée par les processus de métropolisation à l'œuvre dans les villes globales. Point de *skyline*, par conséquent, sans métropolisation : le *skyline* est la silhouette « augmentée » par le jeu du capital globalisé. En ce sens, plus que la silhouette simple, le *skyline* cristallise les tensions autour de l'utilisation et de la territorialisation de ce capital : il est l'objet de luttes habitantes et, sans doute aussi, de lutte des classes (la dimension de lutte des classes ne sera néanmoins pas abordée ici).

Cet article, issu d'une partie des échanges et des débats conduits au sein du groupe de recherche pluridisciplinaire *Skyline* financé par l'Agence Nationale de la Recherche, a pour objectif de présenter quelques éléments de réflexion avec le cas de Tokyo. Ville plutôt basse jusqu'aux années 1980, cette dernière a connu depuis le tournant des années 2000 une forte verticalisation du tissu non seulement de ses centres décisionnels, mais aussi de ses espaces résidentiels.

Notre principal questionnement est ainsi de voir comment est régulé le *skyline* de Tokyo, et quels enjeux réglementaires l'irruption de la grande hauteur a introduits dans l'aménagement des espaces centraux de la capitale japonaise. Il s'agit donc ici d'analyser les mécanismes et les raisons de cette verticalisation, avant d'aborder les éléments culturels de régulation de la hauteur, afin de montrer en quoi le local influence les logiques globales.

## — L'IRRUPTION ET L'ENCOURAGEMENT DE LA HAUTEUR À TOKYO

### UN PROFIL RAPIDEMENT VERTICALISÉ

Jusqu'aux années 1960 et la réforme du code de la construction établi précédemment en 1919, la hauteur quasi-générale des bâtiments était de 100 *shaku*, soit 30,3 mètres. La destruction de nombre de quartiers de Tokyo lors des bombardements américains des années 1940 avait déjà ouvert la voie à l'apparition de bâtiments plus élevés, mais ce n'est qu'en 1968 qu'apparaît le premier véri-

---

**3** On renvoie également le lecteur aux travaux précurseurs de K. Lynch sur la ville et ses représentations, notamment par le biais des *skylines* et des paysages urbains iconiques (Lynch, 1960).

table gratte-ciel à Kasumigaseki. Haut de 156 m, il est resté longtemps le seul bâtiment de cette taille. Pris en charge par Mitsui Real Estate, il est en réalité le fruit des encouragements insistants que le gouvernement central a émis afin de tester la nouvelle réglementation qui substitue les Coefficients d'Occupation du Sol (COS) à la simple limitation de la hauteur. Expérimentation isolée, donc, mais considérée alors comme un succès qui avalise la loi.

La première vague de verticalisation touche timidement Tokyo au tournant des années 1980, lorsque le gouvernement métropolitain décide d'aménager le vice-centre de Shinjuku en nouveau quartier d'affaires. Les tours, symbole de l'avènement de la ville globale, sont alors largement encouragées dans le plan masse du quartier qui obéit aux logiques de l'urbanisme sur dalle. La bulle des années 1985-1991 voit se multiplier les tours pour des raisons de rationalisation des coûts du foncier, que ce soit les bâtiments crayons (ainsi appelés du fait de leur grande hauteur et de leur étroite emprise au sol) ou les tours de bureaux. C'est à cette époque qu'apparaît le « projet Manhattan », produit par la société immobilière Mitsubishi Jisho, afin de transformer le *Central Business District* (CBD) de Tokyo en nouveau Manhattan<sup>4</sup>.

Malgré cette effervescence, le profil de Tokyo reste majoritairement bas, et les opérations de verticalisation se cantonnent à des quartiers bien identifiés, dont Shinjuku. Le projet Manhattan est par ailleurs abandonné, et celui du front de mer à Odaiba est nettement revu à la baisse (Scoccimarro, 2007). Les investissements immobiliers, pris dans la frénésie de la Bulle, portent essentiellement sur des immeubles de petite et moyenne hauteur (*figure 1*), de qualité médiocre, qui peuvent, si besoin, être rapidement détruits afin de laisser place à la seule valeur valable au cours de cette période : le foncier. De cette inconstance du bâti, Ashihara en retient une image : la « ville amibe » (Ashihara, 1986). À cette époque, l'inconstance du capital et les bouffées de chaleur de la finance désarticulent le paysage urbain en micro-opérations déconnectées les unes des autres : le *skyline* est inexistant dans les plans d'urbanisme.

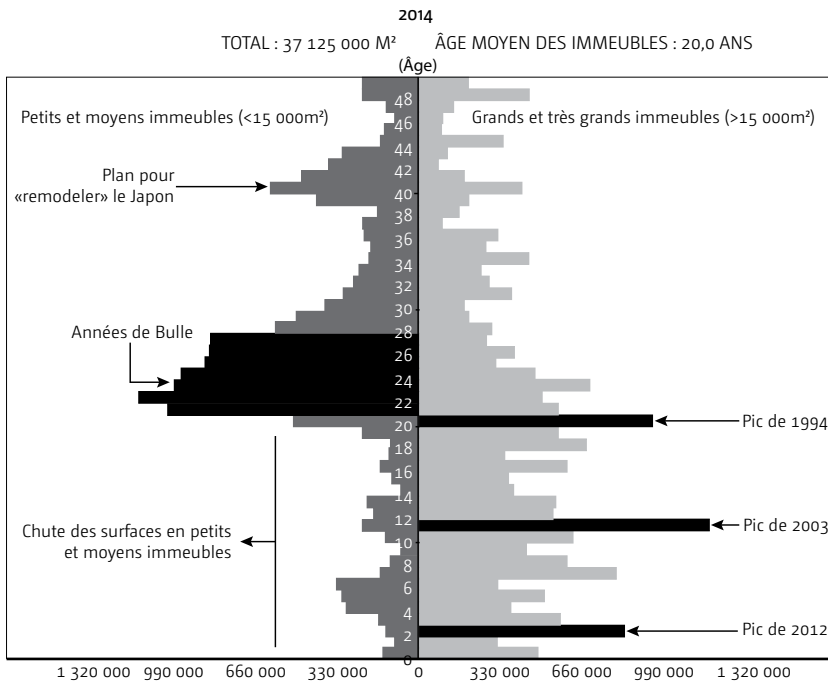
À la suite du dégonflement de la Bulle en 1991, l'économie japonaise entre dans plus d'une décennie de chocs structurels, de crises et de réformes. Néanmoins, c'est aussi à partir de cette époque que le tissu se verticalise, avec

---

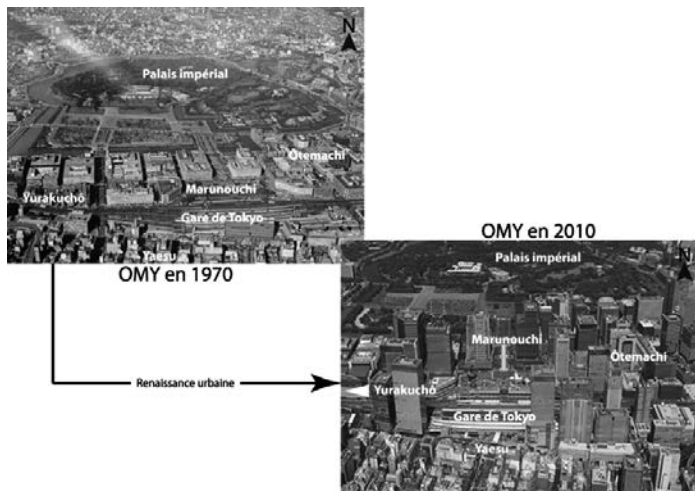
<sup>4</sup> Le « projet Manhattan » était un plan conçu par Mitsubishi Jisho en réaction au projet du gouvernement métropolitain d'urbaniser la Baie de Tokyo et d'en faire un téléport. L'objectif de la compagnie était d'inonder le marché en surfaces immobilières afin de faire échouer le projet du gouvernement métropolitain, qui avait pour vocation de devenir un « vice-centre » (expression traduite du japonais « fukutoshin ») et donc qui risquait de concurrencer le centre d'affaires historique de Marunouchi. Mitsubishi prévoyait pour ce faire d'y construire une soixantaine de tours de plus de 200 mètres de haut.

l'apparition de tours résidentielles de luxe sur le front de mer, de tours de bureaux haut de gamme à Marunouchi (*figure 2*), Roppongi (Minato-ku) et Shinjuku, puis de tours mixtes à partir des années 2000, en particulier sur le front de mer et vers Nihonbashi, ainsi qu'à proximité de nombreuses gares de la ligne circulaire ferroviaire de la Yamanote.

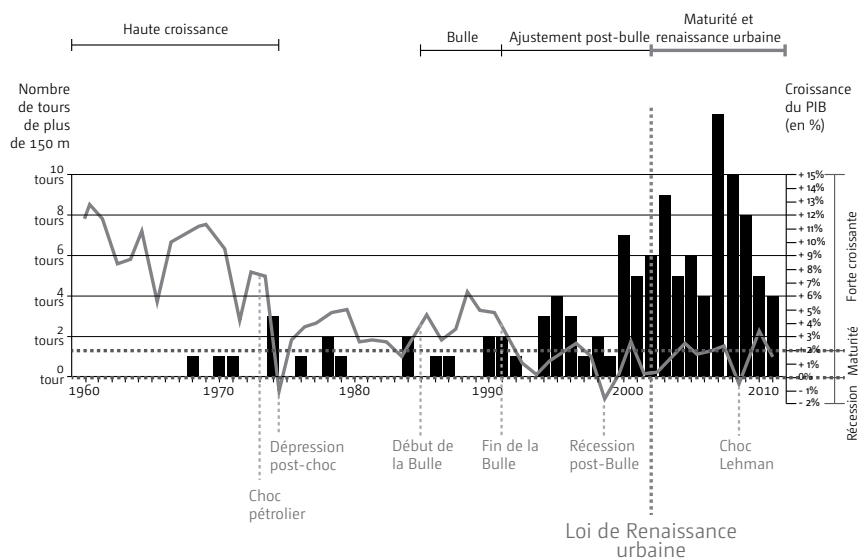
Le contraste est saisissant entre la dégradation brutale des indicateurs économiques du Japon (faillites bancaires, déflation, décroissance, érosion du pouvoir d'achat, chute des prix fonciers, baisse importante des prix immobiliers) et la multiplication de projets immobiliers de grande envergure (*figure 3*). À Marunouchi par exemple, on remarque la substitution d'un stock immobilier bas et de piètre qualité par un stock immobilier majoritairement constitué de surfaces de bureau dans des tours de plus de 150 m de très bonne facture technique et de haut *standing*. Ce phénomène ne se limite pas à Marunouchi, il est général à Tokyo : la plupart des surfaces livrées après le dégonflement de la Bulle se localisent dans des tours de grande hauteur (*figure 1*).



**Figure 1** : Pyramide des âges des surfaces immobilières en fonction de la taille des bâtiments livrés à Tokyo en 2014. (source : Xymax Real Estate Institute, 2014 ; réalisation : auteur)



**Figure 2 :** Verticalisation de Marunouchi entre 1970 et 2010 : de bâtiments bas à la multiplication des tours de très grande hauteur. (photographies : Mitsubishi Jisho ; composition : auteur)<sup>5</sup>



**Figure 3 :** Mise en regard de l'érosion du taux de croissance du PIB japonais et de la livraison de tours de plus de 150 m à Tokyo. (source : Rafael Perez, 2014 ; réalisation : auteur)

<sup>5</sup> OMY : acronyme des trois quartiers Ôtemachi-Marunouchi-Yurakuchō, formant le cœur historique du centre d'affaires de Tokyo.

## LA LOI DE RENAISSANCE URBAINE DES ANNÉES 2000

La verticalisation du tissu urbain dans un contexte de crises économiques latentes peut apparaître comme un non-sens économique tant les méga-projets urbains et les tours constituent des risques économiques importants au regard des sommes investies et des perspectives urbaines incertaines quant à leur rentabilité. Mais il fallait bien trouver et assurer des débouchés aux immenses capitaux japonais brutalement amputés de la spéculation foncière après 1991<sup>6</sup>. Dans ce cadre, deux périodes se sont enchaînées : une plutôt « spontanée », et l'autre encadrée par la puissance publique.

À la suite du dégonflement de la Bulle, l'immobilier de bureau est entré dans une certaine accalmie en raison d'une offre excédentaire correspondant à ces investissements rapides et de mauvaise qualité mis en lumière dans la figure 1. Les capitaux disponibles, encore très importants, à la recherche de nouveaux débouchés conformément aux logiques d'accumulation du capital et de réinvestissement des surplus capitalistiques (Harvey, 2012), se sont orientés vers l'immobilier résidentiel. Or, pour être rentables, ce genre d'opération doit être volumineuse, d'où la multiplication de tours résidentielles très bien situées pour les classes supérieures et les classes moyennes supérieures : le front de mer, en raison de ses immenses réserves foncières non-exploitées, Minato-ku, Chûô-ku, puis Shinagawa-ku. La titrisation introduite quasiment de force par les États-Unis à la fin des années 1990, a ouvert l'immobilier résidentiel de luxe au capital étranger (Aveline *et alii*, 2012).

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, un contexte déflationniste était un atout pour ces investissements, car des prix moins élevés permettaient un retour des populations dans les espaces centraux de la métropole qui avait été vidée lors de la Bulle (Scoccimarro, 2007 ; Pelletier, 2008). Le contexte a donc été particulièrement favorable à l'émergence de tours résidentielles haut de gamme à destination des plus aisés, dont le soucis premier n'était pas les effets de composition du paysage urbain mais la privatisation de vues spectaculaires sur la Baie de Tokyo, sur la tour de Tokyo ou certains jardins célèbre comme celui du Hamarikyu par exemple.

Au tournant des années 2000, une seconde période a fait son apparition : celle du retour des grands projets urbains de complexes et de tours mixtes de bureau. La raison en est double : d'une part, le marché résidentiel commençait à ne plus offrir les mêmes niveaux de rentabilité au fur et à mesure de sa croissance ; d'autre part, le stock de bureaux médiocres hérités de la Bulle a vieilli à une vitesse accélérée. Son renouvellement était une des conditions pour que Tokyo reste compétitive à l'échelle de l'Asie-pacifique, en particulier

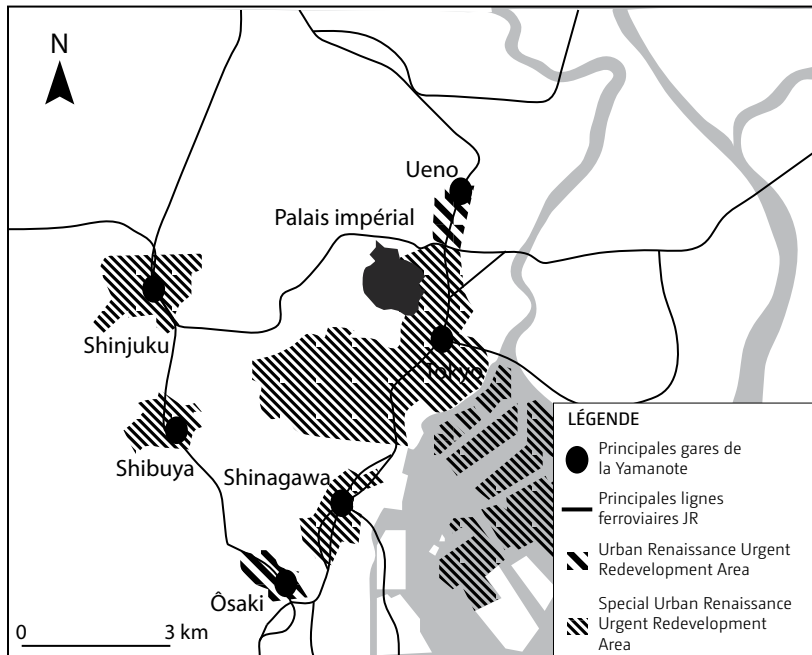
---

6 La verticalisation est aussi un moyen de lutter contre la déflation des prix fonciers.



à la suite de la montée en flèche des métropoles chinoises.

Afin d'apporter au secteur privé les garanties nécessaires à son intéressement aux opérations de rénovation urbaine de grande ampleur, la puissance publique a édicté une loi, dite Loi spéciale de renaissance urbaine (*Toshi saisei tokubetsu sochi hô*). Votée en 2002, elle a été révisée en 2011 à la suite du choc Lehman de 2008. Elle instaure progressivement un zonage qui dérégule les codes de la construction et le droit de l'urbanisme dans les espaces centraux des grandes métropoles japonaises, tout en apportant des avantages financiers comme des prêts à taux préférentiels. À Tokyo, les espaces concernés sont bien ceux de l'hyper centre (*figure 4*) : Marunouchi, Nihombashi, le front de mer, Shinjuku, Shibuya et une grande partie de Minato-ku.

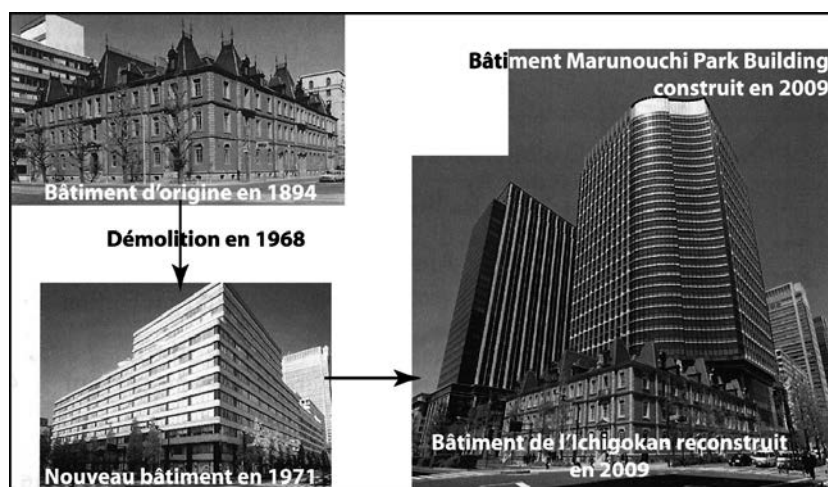


**Figure 4** : Le zonage de la Loi de renaissance urbaine à Tokyo. (source : MLIT, 2011 ; réalisation : auteur)

## DÉRÉGULER LA HAUTEUR POUR ENCOURAGER LA CONSTRUCTION

À l'intérieur du zonage spécial (qui comprend deux types de zones, assez similaires, l'une étant juste plus incitative et plus dérégulée que l'autre)<sup>7</sup>, la grande hauteur est encouragée par deux innovations majeures. Des bonus de COS sont accordés dans le cas où l'entreprise qui réalise l'opération assure des « équipements publics » ou à vocation « publique », comme des espaces verts en pieds de tour, des incubateurs d'entreprises, des crèches ou encore des espaces d'exposition (ce ne sont là que des exemples). Ainsi, Mitsubishi Jisho a bénéficié d'un bonus de COS en restaurant le bâtiment historique de brique rouge qui occupait sa parcelle avant d'être détruit dans les années 1960 pour y bâtir un immeuble fonctionnel assez peu amène (figure 5). On voit bien l'écart de hauteur entre le bâtiment de 1971 et celui de 2009.

L'autre innovation a été, comme aux États-Unis, d'introduire des *Floor area transfer* (FAR), technique permettant de vendre de la hauteur potentielle non utilisée sur certaine parcelle à d'autres bâtiments se situant sur des parcelles adjacentes. C'est le cas à Marunouchi, où le bâtiment historique de la gare



**Figure 5** : La verticalisation et les bonus de COS à la suite de la restauration du bâtiment historique de Marunouchi Ichigokan. (source : photographie de Mitsubishi Jisho ; composition : auteur)

**7** Le zonage de l'*Urban Renaissance Urgent Development Area* (URUDA) est créé en 2002 et dérégule le code de l'urbanisme et celui de la construction pour encourager le secteur privé à réaménager les espaces concernés. Le zonage *Special Urban Renaissance Urgent Development Area* (SURUDA) est créé en 2011 en complément du premier et accentue les dérégulations afin de relancer la renaissance urbaine qui s'essouffle à la suite du choc Lehman de 2008 (entre autres causes) (Languillon, 2013).

de Tokyo a été préservé en échange d'un FAR : la hauteur potentielle a été vendue par Japan Railways East (la compagnie ferroviaire en charge de la gare) à Mitsubishi Jisho. La première a pu restaurer la gare avec l'argent ainsi obtenu, et la seconde a pu construire plus de surfaces de bureau (et donc, indirectement, plus de hauteur) pour ses tours alentours. Ce procédé explique que les bâtiments les plus hauts du quartier se trouvent à proximité de la gare de Tokyo.

## — LES RÈGLES IMPLICITES QUI RÉGULENT LA HAUTEUR ET LES EFFETS DE COMPOSITION

Le *skyline* de Tokyo constitue la transcription plus ou moins aléatoire du croisement de deux logiques : l'une économique, avec l'aménagement de tours de grande hauteur et l'autre règlementaire, avec les codes de l'urbanisme et de la construction qui régulent la grande hauteur ou, au contraire, l'encouragent. Néanmoins, la spécificité du contexte culturel japonais introduit un autre paramètre dans la formalisation du *skyline* : le *ma*.

### UNE NOTION JAPONAISE DE L'ESPACEMENT : LE MA

Le *ma* est une notion clé de l'espace et du temps au Japon. Le dictionnaire japonais Kokugo Jiten le définit comme un intervalle entre deux choses qui se joutent ou qui se suivent. Augustin Berque le considère comme un intervalle dans l'espace-temps concret, ce qui suppose un contexte spatio-temporel qui articule et permette aux éléments de dialoguer et de donner tout son sens à l'espacement qui, par nature, n'existe que par les liens qu'il tisse entre les choses, sans quoi il n'est plus que vide. Le *ma* repose ainsi sur des interrelations spatio-temporelles que le lieu ou le milieu englobent et recontextualisent. Par-là, sa dimension mésologique est essentielle à son expression dans l'espace et le temps (Berque, 2004). Il permet également d'aménager des transitions entre les éléments urbains.

En japonais, on retrouve la valeur du *ma* dans de nombreuses expressions : du voisinage *chikama* (le « *ma* proche » littéralement), à l'éclaircie *harema* (l'intervalle lumineux), en passant par l'intimité amoureuse *fukama* (ce qu'il y a entre les amants). C'est à partir du *ma* que le philosophe Hamaguchi Eshun fonde la notion de culture de l'entre-lien *awai no bunka* (*awai* étant une lecture rare du caractère *ma*), qu'il oppose à la notion occidentale d'individualisme (Hamaguchi, 2003).

La notion d'entre-lien repose sur l'idée que le sens accordé à l'objet résulte du dialogue avec le contexte et l'environnement spatio-temporel, alors qu'en Europe le sens des objets serait plus intrinsèque, en particulier suite à l'invention

de la perspective qui permet à la ville de mettre en scène la figure du Prince à travers la mise en évidence des bâtiments qui en exprime la puissance.

Ainsi, là où l'intervalle est écrasé par la perspective en Europe, il est investi d'une valeur particulière au Japon, opposition qui rappelle encore une fois que si la ville européenne repose sur la matérialité du bâti, la ville japonaise repose bien sur le flux des interrelations lové dans les intervalles et les espacements. De cette particularité des espacements urbains, découlent deux spécificités : l'importance du décentrement d'une part, l'importance des vides comme liants urbains d'autre part, qui tous deux régulent implicitement une part non négligeable du bâti et se retrouvent dans les effets de composition du *skyline*.

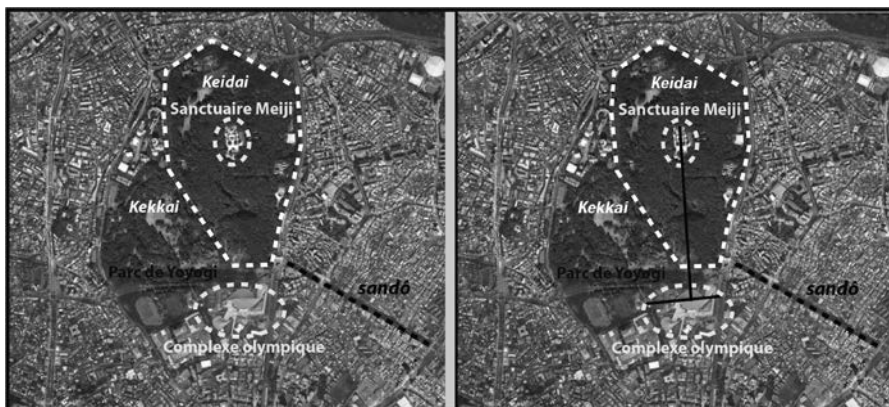
### LES DÉCLINAISONS DU MA DANS L'ESPACE URBAIN JAPONAIS

S'agissant de l'importance des vides, un exemple tout à fait éclairant nous est fourni par les relations entre le gymnase olympique bâti en 1964 par Tange Kenzo et le sanctuaire Meiji<sup>8</sup> du parc de Yoyogi. Il se structure de façon très classique (*figure 6*). Le cœur du sanctuaire, qui accueille les bâtiments shintô, est entouré d'un parc boisé qui sert d'espace tampon avec le reste de la ville, délimité par une barrière spirituelle invisible appelée *kekkaï*. Pour accéder au sanctuaire, une voie sacrée (*sandô*) permet d'inscrire progressivement la spiritualité dans l'espace urbain. Cette voie a été rattrapée par l'urbanisation, et est devenue une des plus grandes avenues commerciale du Japon, Omotesandô (mot-à-mot « la voie sacrée de l'envers »), où se localisent une partie des boutiques de luxe de la capitale.

En dehors du *kekkaï*, mais à proximité de celui-ci, a été érigé en 1964 le complexe sportif de Yoyogi, sur un ancien terrain militaire occupé par les Américains et récupéré à l'occasion des Jeux Olympiques de Tokyo. A priori, le complexe olympique n'entretient aucune relation avec le sanctuaire. La figure 6 montre néanmoins, avec les mises en évidence des lignes de fuite, que le complexe dialogue avec le sanctuaire. L'espacement est ici non pas une distance, mais permet une résonance discrète entre le complexe religieux et le temple de l'olympisme qui entretiennent dès lors une réciprocity symbolique forte grâce au *ma*.

---

**8** Ce dernier a été bâti au début du 20ème siècle, pour honorer la mémoire de l'empereur Meiji mort en 1912, et de son épouse, morte en 1914.



**Figure 6** : Le sanctuaire Meiji et le gymnase de Yoyogi – lignes de fuite, composition et influence du ma. (réalisation : auteur)

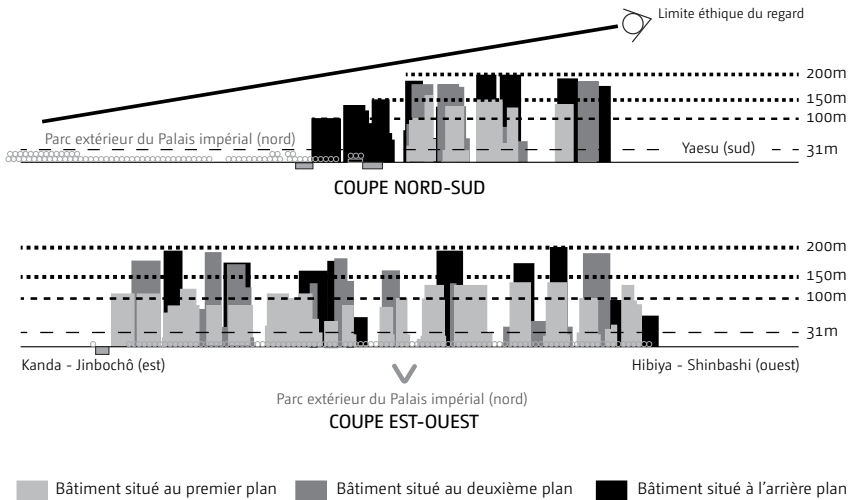
### **SKYLINE RESPECTUEUX ET SKYLINE FOSSILE : LE RÔLE DU MA DANS LA FORMATION DU SKYLINE DE TOKYO**

Si le *ma* joue un rôle discret dans l'articulation des formes urbaines, il est amené à revêtir des formes plus spectaculaires dans les effets de composition des *skylines*. Les années 1980 et 1990 n'ont pas donné lieu particulièrement à des réflexions collectives sur les régulations des *skylines*. Les débats ont surtout porté sur la dérégulation des hauteurs du bâti, et donc sur les tours, ou encore sur la rénovation urbaine menée à grande échelle (Waley, 2013). Néanmoins, avec le développement du *skyline* en tant que ressource économique à la fois pour les prix immobiliers et pour la fréquentation touristique, des tentatives de formalisation apparaissent à Tokyo. On peut citer deux exemples.

Il est intéressant de voir comment s'articule le CBD de Marunouchi avec le parc du palais impérial juste à proximité (*figure 7*). Qualifié de « vide » par Roland Barthes (Barthes, 1970), ce centre hautement symbolique abrite la famille impériale depuis la restauration Meiji. Si l'empereur a perdu son caractère divin après la seconde guerre mondiale, il reste un référent socio-politique fort au Japon. La ville s'organise d'ailleurs en spirale à partir de son palais. Longtemps invisible, l'empereur ne peut pas, traditionnellement, être vu : l'accès visuel direct à ses appartements que permettraient des tours trop élevées serait donc en porte-à-faux avec la tradition japonaise. Pour marquer une déférence vis-à-vis du souverain, les entreprises qui ont aménagé les abords du palais ont donc respecté un gradient de hauteurs, qui s'abaissent au fur et à mesure que l'on s'approche (*figure 8*). Le *ma* fait ici s'incliner le bâti en une sorte de révérence au souverain.



**Figure 7** : Le CBD de Marunouchi, à proximité du palais impérial (au premier plan). (source : Mitsubishi Jisho, 2013)



**Figure 8** : Coupe du CBD de Marunouchi à proximité du palais impérial. (source : Mitsubishi Jisho, 2008 ; réalisation : auteur)

S'il n'est pas question du *ma* à proprement parler, le cas alternatif de Nihonbashi est tout aussi intéressant des processus d'exploitation et de structuration des *skylines* en tant que composantes à part entière des opérations d'urbanisme et des paysages tokyoïtes. Nihonbashi est un quartier d'affaires secondaire aménagé par la rivale de Mitsubishi Jisho, à savoir Mitsui Fudôsan. Ancienne ville-basse bourgeoise (par opposition à la ville haute aristocratique à Marunouchi), le bâti était limité jusqu'à une période très récente à 100 *shaku*, soit 30,3 mètres. Lorsque Mitsui a décidé de réaménager une partie du quartier avec cinq tours de grande hauteur, la rupture a été nette, d'autant que la technique utilisée, le remembrement foncier, a permis de raser et de reconstruire le bâti sur de très larges parcelles.

Afin de rendre le projet visuellement cohérent et de faciliter son acceptation par les commerçants de l'ancienne ville-basse, les urbanistes de Mitsui ont décidé d'inclure par un jeu de façade l'ancienne silhouette du bâti détruit. Ainsi, des éléments architecturaux communs aux cinq tours rendent visibles l'ancienne hauteur des 31 mètres par un revêtement spécial et des éléments communs qui suggèrent cette hauteur historique et patrimoniale. C'est ce que l'on pourrait appeler un « *skyline fossile* » : fossile car il a été inscrit dans le bâti actuel alors qu'il a disparu avec la destruction du bâti ancien ; *skyline* car il a bien été aménagé par une opération de grande taille typique des investissements globalisés. Dans l'optique des Jeux olympiques de 2020 et de l'ouverture accrue du Japon au Monde, en particulier aux investisseurs et aux touristes étrangers, cette continuité esthétique par le biais du *skyline* fossile revêt aussi un autre objectif : celui de rendre l'espace cohérent, lisible et compréhensible pour des yeux non-japonais, par un effet de continuité architectural qui contraste avec le chaos urbain tokyoïte (la ville amibe) et introduit un simulacre de perspective et donc, par là, un simulacre d'urbanisme occidental. L'impression de vague familiarité dans les codes participe de cette globalisation des expériences urbaines qui rend plus facile le déracinement et la circulation des individus.

## — LA TOUR, OBJET DÉINCARNÉ ? LE CAS DU TOKYO SKYTREE

Le *skyline* n'est pas simplement une juxtaposition de tours. Il s'agit d'un objet pensé et construit, par des réglementations officielles ou des codes tacites. Néanmoins, les tours, en tant que composantes d'un tout, jouent un rôle important dans l'aménagement et la valorisation du *skyline*. Elles en sont même, les marqueurs essentiels sans lesquels il est difficile de parler de *skyline*, à quelques rares exceptions près (par exemple la vue de Sydney, signifiée par l'opéra, ou le musée Guggenheim à Bilbao).

À Tokyo, les tours ont longtemps été soit d'une banalité déconcertante (ainsi en va-t-il pour la plupart des tours construites à Shinjuku dans les années 1970-1980), soit d'un incroyable individualisme dans le sens où leurs concepteurs n'ont eu aucune considération pour le contexte et l'insertion de l'objet autrement que fonctionnelle. L'archétype en est certainement la mairie de Tokyo, édifiée en 1991 à Shinjuku par Tange Kenzo et dont la déconnexion est telle avec le quartier que son « forum » en hémicycle, pensé comme une place « publique » au sens d'agora, est déserte la plupart du temps. Le principe actif n'est certainement plus le *ma*, mais plutôt le « moi »<sup>9</sup>.

Les tours de la seconde vague des années 2000-2010 rompent avec ce constat. Le cas du Skytree est emblématique. Trônant seule dans le tissu en apparence désorganisé de la ville-basse populaire de Sumida-ku, c'est le second bâtiment le plus haut du monde en 2015 après le Burj al-Khalifa, avec 634 mètres. Néanmoins, par ses caractéristiques techniques et esthétiques, le Skytree s'insère au mieux dans le contexte culturel et spatial de cette partie de Tokyo. Citons quatre éléments.



**Figure 9** : Le dialogue entre la tour du Skytree et la pagode du Senso-ji : un autre effet du *ma* contribuant au skyline au sein de la ville basse. (photographie : auteur, 2014)

<sup>9</sup> Voir sur ce point les travaux portant sur l'architecture « auto-référentielle », concept qui apparaît pour la première fois chez Peter Eisenman, architecte new-yorkais et fondateur de l'*Institute for Architecture and Urban Studies* à New-York (Eisenman, 2004).



Son profil, en forme de sabre japonais planté dans le sol, est incurvé sur l'un de ses côtés, alors que le côté opposé est plus droit. Sa structure interne, également, s'inspire des techniques parasismiques traditionnelles, avec l'insertion d'une colonne centrale dont les mouvements, en cas de séisme, contre-balancent ceux de l'enveloppe extérieure, réduisant l'oscillation de l'ensemble. Cette technique est utilisée dans les pagodes bouddhiques à cinq étages, dont on trouve un exemple tout près avec le temple du Senso-ji. C'est, dernier élément, avec ce temple que le Skytree communique visuellement, inscrivant dans le ciel de Tokyo deux points culminants qui se font échos : celui de la tour et de son antenne de télécommunication et celui de la pagode du sanctuaire et la coiffe de son pilier central (*figure 9*).

## — LE SKYLINE : CRISTALLISATION POLITIQUE, RESSOURCE ÉCONOMIQUE

Longtemps ignoré d'abord par la spéculation, ensuite par l'absence d'intérêt économique, le *skyline* est à présent à Tokyo l'objet d'un intérêt croissant mais encore timide. Si le *ma* permet d'expliquer une première logique d'articulation des objets entre eux, la perspective, notion proprement européenne, n'est pas suffisamment ancrée au Japon pour faire émerger la nécessité d'une prise en compte des paysages urbains à l'échelle mésologique comme le requiert pourtant le *skyline*.

Néanmoins, de récents enjeux imposent sa nécessaire prise en compte aux aménageurs. Avec l'ouverture du Japon et de Tokyo à l'étranger, il devient à présent non seulement une ressource économique pour le tourisme (valeur esthétique et « caractère » d'une métropole), mais il permet aussi aux regards extérieurs de mieux lire et comprendre la ville. Le *skyline* est donc autant le marqueur d'une « typicité », un objet de *marketing* territorial, une ressource économique et une clé de lecture et d'entrée dans une ville étrangère aux codes du visiteur.

Dans cette course à venir au *skyline* (et non plus seulement aux tours), les enjeux politiques associés sont en cours de durcissement. Le *skyline*, en tant que produit de l'investissement capitaliste des sur-produits du capital, est l'objet de luttes internes : luttes habitantes, bien sûr, mais aussi luttes des classes, avec confiscation des points de vue sur la ville, sur certains monuments, certains parcs emblématiques prisés de tous et pourtant accessibles à de moins en moins de Japonais « ordinaires »<sup>10</sup>. Le *skyline* cristallise à présent

---

**10** Augustin Berque, déjà dans les années 1980, faisait état du scandale de la confiscation de la vue sur le jardin du Kioshikawa Korakuen par Toyota qui a construit à ses abords la tour de son siège social tokyoïte (le siège social national se trouvant dans la ville de Toyota, près de Nagoya).

les tensions déjà préexistantes au sujet des tours entre ce que Ludovic Halbert appelle la « *ville d'exception* » (Halbert, 2010) et ce que l'on pourrait appeler la « ville ordinaire ».

Enfin, le *skyline* est aussi l'objet d'enjeux géopolitique dans la course des grandes métropoles à la hauteur. Le Skytree en est un exemple flagrant, puisque sa taille, 634 m, avait été revue à la hausse lorsque la ville chinoise de Guangzhou avait inauguré une tour de 600 m. Les caractéristiques du *skyline*, comme sa hauteur, sa densité, le renom des architectes comme des maîtres d'ouvrage des tours sont amenés à devenir les nouveaux enjeux dans la compétition que se livrent les grandes métropoles globalisées.

## — BIBLIOGRAPHIE

Allain, R. (2004). *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris : A. Colin.

Apper, M. et Montès, C. (2015). Skyscrapers and the redrawing of the London skyline: a case of territorialisation through landscape control. *Articulo* [en ligne], special issue 2015-7 Tales of the City. Disponible sur : <https://articulo.revues.org/2784>

Ashihara, Y. (1986). *Kakureta chitsujo. Nijûisseiki no toshi he mukatte*. Tokyo : Chûôkôronsha. Traduction française (1994). *L'ordre caché. Tokyo, la ville du XXI<sup>ème</sup> siècle* ? Paris : Hazan.

Aveline, N. (2006). Tôkyô, métropole japonaise en mouvement perpétuel. *Géoconfluences* [en ligne]. Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient3.htm> .

Aveline-Dubach, N., Ai, H., et Asami, Y. (2012). New Patterns of Investment under Real Estate Securitization: Evidence from the Tokyo Market (discussion paper n°111). Center for Spatial Information Science, The University of Tokyo.

Barthes, R. (1970). *L'Empire des signes*. Paris : Skira.

Berque, A. (2004). *Le Sens De L'espace Au Japon - Vivre, Penser, Bâtir*. Paris : Arguments.

Berque, A. (1993). *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*. Paris : Gallimard.

Eisenman, P. (2004). *Eisenman Inside Out: Selected Writings, 1963-1988*. Yale : Yale University Press.

Gassner, G. (2009). Elevations, Icons and Lines: The City abstracted through its Skylines. In J. Davis et al. (ed.), *Researching the Spatial and Social Life of the City: CitiesLAB 1* (pp. 68-86). London: London School of Economics and Political Science.

Halbert, L. (2010). *L'avantage métropolitain*. Paris : PUF.

Hamaguchi, E. (2003). *Awai no bunka to hitori no bunka* (Culture de l'entre-lien et culture de l'individu). Tokyo : Chisenshokan.

Harvey, D. (2012). *Rebel Cities. From the right to the city to the urban revolution*. Londres : Verso.

Languillon, R. (2015). Le skyline de Tokyo, entre constructions opportunistes et ordre caché. *Métropolitiques* [en ligne]. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Le-skyline-de-Tokyo-entre.html>

Languillon, R. (2013). Crise immobilière et privatisation de l'aménagement à Tokyo.

*Métropolitiques* [en ligne] Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Crise-immobiliere-et-privatisation.html>

Lynch, K. (1960). *The image of the City*. Cambridge/London: The MIT Press.

Pelletier, P. (2008). *Atlas du Japon. Une société face à la post-modernité*. Paris : Autrement.

Perez, R. (2014). The historical development of the Tokyo skyline: timeline and morphology. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 13(3), 609-615.

Sassen, S. (1991). *The global city. New York, London, Tokyo*. Princeton : Princeton University Press.

Scoccimarro, R. (2007). *Le rôle structurant des avancées sur la mer dans la baie de Tokyo. Production et reproduction de l'espace urbain*. Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, France.

Waley, P. (2013). Pencilling Tokyo into the map of neoliberal urbanism. *Cities*, 32, 43-50.