

# Les problèmes de planification de Tokyo

Autor(en): **Wright, H. Myles / Yamamoto, K.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **37 (1965)**

Heft 12

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125917>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Les problèmes de planification de Tokyo

H. Myles Wright et K. Yamamoto

27

Les problèmes de planification de Tokyo sont immenses et presque aussi impossibles à résoudre que l'on peut s'y attendre en examinant le cas superficiellement et à distance. Le problème de l'accroissement de la population domine tous les autres. Il y a plusieurs «Tokyos», tout comme il y a plusieurs «Londres»; la plus grande unité de planification est la «région de la capitale», superficie délimitée en 1956 par le Ministère de l'intérieur japonais pour l'étude des migrations générales de population et d'emplois provenant de Tokyo proprement dit. La région de la capitale (qui n'est pas une région administrative) englobe du terrain éloigné d'environ 65 miles du centre, avec une population de 19,8 millions de personnes en 1955. La région immédiatement inférieure en ce qui concerne l'ampleur est Tokyo-to, région du gouvernement métropolitain. Sa population, en octobre 1955, était de 8,03 millions d'hommes; en mars 1961, elle avait atteint 9,76 millions, soit une formidable augmentation d'environ 320 000 personnes par an. La superficie de Tokyo-to est d'environ 700 miles carrés. Par conséquent, la région métropolitaine a une densité brute d'environ 14 000 personnes au mile carré, soit 22 personnes à l'acre. Le troisième, et le plus petit des «Tokyos», est le «Ward Area». C'est, principalement, la partie centrale et la plus ancienne de Tokyo, comprenant environ le tiers de la région du gouvernement métropolitain. La région de 220 miles carrés contient 8,3 millions de personnes – plus des cinq sixièmes de la population de la région du gouvernement métropolitain. Sa densité brute est donc de 38 000 personnes au mile carré, soit 60 personnes par acre (à titre de comparaison, l'ancienne région du «Conseil du comté de Londres», avec ses 26 000 personnes au mile carré, n'avait guère plus de la moitié de la superficie et deux cinquièmes de la population de la «Ward Area» de Tokyo). La plus grande partie de cette superficie a un éventail de densité brute de 80-180 personnes par acre, et comme la majorité des habitations sont toujours des structures en bois à un seul étage, il est évident qu'elles sont très serrées les unes contre les autres. Les habitants s'entassent encore davantage: 300 000 de plus chaque année. Cette augmentation continue de la population du centre de Tokyo est l'une des choses qui le différencient beaucoup des cités géantes de l'Occident. – De 5 à 10% des personnes occupées à Tokyo font maintenant un trajet de 15 miles pour venir travailler dans les districts centraux – particulièrement dans les bureaux. On dit que cela représente une grande augmentation depuis 1945 (la comparaison avec Londres est difficile

parce que, au Japon, les personnes occupées comprennent, entre autres, les étudiants – qui sont jeunes et nombreux). Toutefois, les Londoniens envieront le billet de saison à 1 £ pour un trajet de 35 miles, et ne seront pas surpris en apprenant qu'aux heures de pointe, les trains de banlieue transportent trois fois leur charge officielle. – Le processus le plus proche d'un «urbanisme compréhensif» que Tokyo a jusqu'à présent est décrit comme «land readjustment» (réaménagement foncier). Après le tremblement de terre de 1923, puis après les raids incendiaires d'avant 1945, un réseau de rues beaucoup plus larges, bordées de bâtiments résistant au feu, a été construit dans les districts dévastés (le procédé est comparable plutôt aux projets de la Queen-Victoria-Street et de Kingsway, à Londres, qu'à une reconstruction parfaitement contrôlée). A l'intérieur des grilles des rues principales, la reconstruction s'est faite morceau par morceau, parcelle par parcelle. – A l'extérieur de la région centrale, les magasins sont situés presque exclusivement en rubans le long des rues principales. Cette situation est particulièrement déprimante lorsque l'on se souvient de la réputation des chauffeurs japonais en ce qui concerne la vitesse et l'audace, et si l'on tient compte du fait que le nombre des voitures s'est multiplié par 2½ en six ans. 56 000 personnes ont été tuées ou blessées à Tokyo en 1959. Il est effrayant de constater que 490 000 voitures soient responsables d'un chiffre aussi élevé de victimes (nous ne pouvons pas faire de comparaison précise avec Londres, parce que nous ne savons pas à quel point les blessés doivent être atteints pour figurer dans les chiffres de Tokyo. Les chiffres de Londres, pour 1959, étaient les suivants: voitures: 638 249 dans la région du Conseil du comté de Londres, et 2 493 000 dans la région sud-est; accidents: tués: 912, blessés graves: 12 023, blessés légers: 61 206). – En 1948, une ceinture verte fut créée qui entourait presque totalement le «Ward Area». A un ou deux endroits, elle avait 4 miles de largeur et, presque partout, au moins un mile. Les dernières revisions montrent que la ceinture verte a rétréci de moitié, par suite des besoins en terrains à bâtir. Un document officiel japonais déclare, avec véracité, que les demandes pour pénétrer dans la ceinture verte provenaient d'un «immense accroissement de population et également de la spéculation foncière exubérante qui en résulte». – Tokyo est limité par la Baie de Tokyo et, sur trois côtés, par des montagnes et traverse, avec une vigoureuse vitalité, deux phases de croissance et de changements qui ont été sépa-

*L'Association suisse pour le plan d'aménagement national*, Section du Valais, a édité dernièrement le premier volet d'un ouvrage de M. Henri Roh, directeur de la Société valaisanne de recherches économiques et sociales. Cet ouvrage vise à apporter une contribution à des sujets d'actualité tels que la planification, l'aménagement et le développement régional. Il cherche à éclairer le débat, à le porter sur la place publique, à susciter l'intérêt de l'opinion pour ces problèmes importants.

Dans son avant-propos, l'auteur écrit: «Rien ne pourra être atteint en effet dans le domaine de la rationalisation des activités économiques et sociales sans l'appui du peuple. On a vu les plus nobles idées échouer pour ne pas avoir été suffisamment expliquées et présentées aux intéressés du haut en bas de l'échelle politique.»

L'étude est répartie en trois tomes dont le premier fait le sujet de notre article. Les autres volets de ce triptyque ne sont pas encore sortis de presse; ils traiteront de l'aménagement du territoire et du développement régional.

Avant de poser les problèmes à étudier, l'auteur donne des définitions succinctes.

---

rées par un demi-siècle dans les cités occidentales. Il est encore dans la phase de l'agglomération compacte de population à l'intérieur du centre et près de celui-ci. La population de la ville intérieure augmente, comme nous l'avons dit, de 300 000 personnes par an, ce qui contraste fortement avec l'efflux provenant des districts centraux de, disons, Londres ou Manchester. Parallèlement, la phase des banlieusards et de l'automobile ne fait que commencer. Il n'y a pas de système d'urbanisme effectif, et les promoteurs fonciers semblent profiter des occasions pleinement. – Dans la région de la capitale de 62 miles autour de Tokyo, 13 villes satellites sont prévues pour recueillir le surplus de population, et quatre ont déjà été désignées. Toutefois, des millions de personnes sont déterminées à vivre et à travailler dans la ville intérieure. Il est évident qu'il existe un écoulement de population, mais le gain net est toujours de près de 1000 personnes par jour. Ni la tradition japonaise, ni les conseillers américains d'après guerre, ne conseilleront vraisemblablement une attaque de front contre les propriétaires et les promoteurs fonciers, sauf pour les raisons les plus pressantes. (*Towards a Plan for Tokyo*, dans *Town and Country Planning*, Londres, avril 1962.)

«Planifier, selon le professeur Oulès de l'Université de Lausanne, consiste dans la coordination du développement des divers facteurs et secteurs de l'économie et des différentes composantes de la politique économique, afin d'avoir une vision d'ensemble qui seule permet de tenir compte des diverses interdépendances.»

La planification est donc la technique économique la plus synthétique et la plus efficiente. Il apparaît déjà nettement qu'elle est applicable à n'importe quel type d'économie qui désire régulièrement progresser dans le plein emploi.

Aménager, selon M. Claudius-Petit, ancien ministre de l'Urbanisme, consiste à rechercher dans le cadre géographique du pays une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques.

Développer consiste à provoquer une politique de croissance de certains secteurs économiques, de certaines régions.

A la question: pourquoi planifier, aménager et développer, l'auteur répond que la nécessité de la planification, de l'aménagement et du développement tient à trois causes:

1. Aux progrès techniques et aux mutations qu'ils provoquent dans les activités professionnelles;
  2. A l'accroissement de la population et au développement du bien-être;
  3. A la disparité des développements régionaux, soit à l'intérieur d'un même pays, soit sur le plan international.
- Après s'être attardé quelques pages sur ces causes, l'auteur en arrive à la première partie de son étude: la planification, qu'il vise à définir par rapport à la prospective.

Selon le professeur Goetschin, il n'y a pas antinomie entre les deux concepts. En fait, la prospective est une sorte particulière de prévision. Or, pour sa part, M. Pierre Massé, directeur actuel du Plan français, dit que: «La prévision suppose ce qui sera dans le prolongement de ce qui a été; elle considère l'avenir comme une simple projection du passé, tandis que la prospective explore le futur comme une terre inconnue; elle est une attitude selon laquelle aucune projection du passé ne peut constituer un avenir.»

M. Henri Roh s'arrête au concept de prospective pour bien souligner qu'il s'agit au fond de construire l'avenir et que cette construction n'est possible qu'en planifiant. L'auteur en vient alors à distinguer les différentes sortes