

## Un modèle urbain nommé Tôkyô

*Marc Bourdier*

*Centre de Recherches sur le Japon Contemporain  
Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales  
11, rue Pierre et Marie Curie  
F - 75005 Paris  
France*

### 1. Introduction

"Le Japon se doit de créer une nouvelle civilisation par la fusion de toutes les autres. Nous avons partiellement réussi par cette mosaïque qu'est Tôkyô."<sup>1</sup>

Fascination ou rejet: tels sont les deux réactions extrêmes des visiteurs de passage et des hommes d'affaires pressés en mission à Tôkyô. Peu de repères pour s'orienter dans la ville, une activité intense 24 heures sur 24, le plus délabré jouxtant le plus clinquant, une ville en perpétuel chantier. Le temps et l'espace mélangés, tout ceci semblant ne répondre à aucun des critères de modes de développement urbain connus en Occident.

Sous les feux de la rampe depuis que le Japon s'est issé au rang de "Deuxième grand", Tôkyô, la gigantesque métropole, le centre des centres (politique, économique, commercial, financier), a ses partisans, ses détracteurs et depuis peu ses théoriciens. "Culture" diront les uns (en opposition à cette première tendance, voir Bourdier & Pelletier, 1987), "Nature" diront les autres (en opposition à cette deuxième tendance, voir Bourdier & Pelletier, à paraître)! Sans esquiver le débat, essayons de voir succinctement en quoi ce Tôkyô a, dans les faits, valeur de modèle aussi bien à usage interne (dans l'archipel nippon) qu'à usage externe, dans la sphère du "nouveau monde sinisé" (Vandermeersch, 1986) et même au delà.

### 2. Tôkyô: Ville nouvelle du XVII<sup>e</sup> siècle

Tôkyô, ou Edo comme on l'appelait autrefois, ne figurerait aujourd'hui sans doute sur aucune mappemonde si, en 1590, Tokugawa Ieyasu n'avait décidé, après avoir uniifié tous les fiefs du pays, d'en faire le siège de son gouvernement militaire. Dès lors, rasant colline et creusant canaux, Ieyasu n'eut semble-t-il qu'un seul but: la défendre. En 1603, il devient shôgun, fait d'Edo la capitale politique du pays, et entreprend de grands travaux d'infrastructures. La ville, née pour ainsi dire de la séparation des pouvoirs, accueille tout d'abord le militaire puis, quelques années plus tard le politique, reléguant ainsi le symbolique et l'officiel dans le lieu de la résidence de l'empereur et capitale d'alors: Kyôto. Les premières années de l'existence d'Edo ne sont cependant pas exemptes, loin s'en faut, de toute considération économique. La ville se situe dans la partie sud de la vaste plaine du Kantô, au carrefour d'importants axes

<sup>1</sup> Interview de Kôji Kakizawa (Député du Parti Libéral Démocrate) dans France Japon Eco, 2ème trimestre 1989, n° 39, Tôkyô, CCIFJ, p.10.

routiers (Tôkaidô, la route vers Kyôto, Kôshûdôchû, vers l'ouest montagneux et Oshûdôchû, vers le nord) et au fond d'une baie propice à l'installation rapide d'équipements portuaires bien abrités (Naito, 1975, 1987). Sur le plan urbain, les modèles empruntés à la Chine et qui avaient servi de base à la conception, aux 7ème puis 8ème siècles, des anciennes capitales de Nara (Heijô-kyô) et Kyôto (Heian-kyô) n'apparaissent plus dans toute leur clarté à Edo.

Les entorses faites aux modèles anciens (dans leurs dimensions cosmogonique et d'orthogonalité) sont évidentes. Ceux-ci sont remis en cause par le choix du site et par les contraintes topographiques qui lui sont liées. Le respect des directions bénéfiques et le croisement des axes à angle droit sont donc abandonnés parce que priorité est donnée, à travers le choix de ce site, au politique et à l'économique. En ce début de dix-septième siècle, les temps ne sont plus à reproduire une nouvelle ville sur le modèle des anciennes, mais bien de créer une ville nouvelle qui puisse rivaliser en prestige avec la capitale impériale. La "ville au pied / sous le château" (jôkamachi) d'Edo est née. On la présente souvent comme un des exemples archétypiques du modèle de ville militaire fortifiée japonaise. Or, il est intéressant de remarquer que c'est à partir du moment où l'archipel, après des décennies de guerres intestines fratricides, va vivre une période de plus de deux siècles et demi de paix et d'isolement quasi total au reste du monde (la politique du sakoku ou de "fermeture du pays") que ce nouveau modèle d'urbanisme d'Edo va se développer et servir de base à l'essor de ce qui est aujourd'hui la vaste métropole que l'on connaît.

Si l'on observe attentivement la manière dont s'organise le plan d'Edo-ville nouvelle on constate que seule la partie centrale (le château) est fortifiée (ce qui différencie donc celle-ci de ce qu'on a pu voir en Europe à l'époque médiévale). Au cœur de l'ensemble, le donjon, s'il est l'expression formelle des premières volontés urbaines d'ordre militaire ne sera pas reconstruit après l'incendie de 1657. L'espace urbain qui s'enroule autour de ce centre est caractérisé par une forte ségrégation socio-spatiale avec des quartiers pour les alliés et vassaux de shôgun à l'ouest sur la partie haute (la zone dite de Yamanote) et des quartiers réservés à l'est pour les marchands et les artisans (la zone de Shitamachi, littéralement "la ville basse") (Pelletier, à paraître), le tout peuplé dès 1721 de plus de 1,1 millions d'habitants. Jusque vers la fin du dix-neuvième siècle, Edo a été, sur le plan urbain, l'objet de l'application stricte d'un conservatisme rigoureux. Seules les nombreux incendies dont la ville fut le théâtre servirent de prétexte à l'étendre sans que ne soient remis en cause les principes de son organisation spatiale.

Que voilà une ville drôlement bien préparée pour servir de base à l'industrialisation du pays et au développement du capitalisme nippon! En d'autres termes et au risque de se répéter: un site propice au développement économique doublé d'un espace ségrégué et contrôlé socialement avec son centre réservé au(x) pouvoir(s) présent(s) et à venir, sa zone de faible densité et à dominante résidentielle à l'ouest et sa zone de forte densité à dominante artisanale et marchande à l'est (qui ne demande qu'à accueillir le futur prolétariat urbain).

### **3. Tôkyô: Capitale de l'empire**

Tout écolier japonais apprend aujourd'hui que son pays se différencie de tous les autres en ce qu'il n'est ni une république (fédérale, populaire ou non), ni une union (socialiste ou non), ni un royaume (uni ou non), etc., mais tout simplement le Japon.

Si la nomination communément admise depuis 1946: "Nippon koku" (le pays du Japon) ne précise plus à quel type de régime politique se confond celui du "pays du soleil levant", la définition ne fait pas de doute dans la Constitution de Meiji (1889): "L'Empire du Grand Japon" (Dai nippon teikoku) (Seizelet, 1990, 224).

Le début de l'ère Meiji (1868), dont on retient souvent la date comme celle du signal de l'ouverture de l'archipel vers l'extérieur, est aussi le moment du déplacement de la capitale impériale à Edo, rebaptisé Tôkyô à cette occasion. L'empereur occupe dès lors le centre de ce qui est déjà devenu une vaste métropole, centre que certains considèrent comme "vide" (Barthes, 1970), centre que l'on peut se permettre de considérer comme "sacrément" plein. N'abrite-t-il pas en effet celui que les politiciens et acteurs économiques de l'époque Meiji ont "remis" sur son trône, celui au nom duquel le Japon va se lancer dans une politique expansionniste et militaire qui le mènera à la défaite que l'on connaît, celui enfin qui représente, aujourd'hui encore l'autorité suprême: l'empereur?

Pendant ce qu'il est convenu d'appeler la période moderne japonaise (ères de Meiji, Taishô et début Shôwa) soit de 1868 jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale, la nouvelle capitale du grand Empire va être, sur le plan urbain, le support d'initiatives aussi nombreuses que variées. En quoi celles-ci remettent-elles fondamentalement en cause les structures de la ville? Laissons de côté les nombreux projets restés lettres mortes et retenons ceux dont les conséquences furent réelles sur les formes urbaines. Un premier plan important date de 1888: le Plan pour l'amélioration de la zone urbaine de Tôkyô (Tôkyô shiku kaisei). Il ne précise aucune utilisation différenciée du sol (Ishizuka, 1988, 12-13) et ne remet donc pas en cause la ségrégation ville haute / ville basse. Il confirme par contre la priorité déjà ancienne donnée à la construction des infrastructures. Sa présentation donnera lieu d'ailleurs à des prises de positions plus qu'explicites à ce sujet de la part d'Yoshikawa Akimasa, maire de Tôkyô à l'époque: "Routes, ponts et rivières en premier, maisons et adduction d'eau en dernier" (Inoue, 1988). Ce plan servira de modèle à travers tout l'archipel et est considéré comme la première tentative nipponne de planification urbaine moderne. Les effets de sa mise en application serviront à la réflexion qui aboutira au début des années vingt au vote de premiers documents législatifs à valeur nationale en matière d'urbanisme au Japon: La loi sur les constructions en milieu urbain (shigaichi kenchiku butsu hô) et la loi de planification urbaine (toshikeikaku hô) (Bourdier, 1991, 17-18).

Que retenir de ces deux documents essentiels (ils ne seront modifiés que 50 ans plus tard)? Ils font allusion, directement ou indirectement, aux quatre éléments fondamentaux de la planification urbaine que sont: le zonage, les alignements (kenchiku sen), le remembrement foncier (tochi kukaku seiri) et la récupération des plus-values (juekishia futan, littéralement: la charge des bénéficiaires) en cas d'aménagement urbain par la collectivité. Passons rapidement sur le zonage qui ne nécessite pas de commentaire particulier à ceci près que même aujourd'hui la redéfinition des limites de zones est le lieu de toutes les manipulations (Doi, 1986) et intéressons-nous aux trois autres éléments.

La définition des alignements, dont on sait que ceux-ci indiquent en règle générale comment la puissance publique établit ce qui va lui permettre de protéger (Tribillon, 1985, 9), ou d'étendre son domaine, est particulièrement floue dans le cas japonais et laisse les autorités locales relativement démunies face aux intérêts privés. La technique de remembrement foncier urbain, quant à elle, est plus subtile puisqu'elle implique tous les ayant droits, mais elle n'en est pas moins autant perverse en ce sens qu'elle dé-

possède les petits propriétaires au profit des gros. Enfin, dans une même logique, les techniques de récupérations des plus-values en cas d'opération publique d'aménagement pénalisent plus ceux qui jouissent des nouveaux équipements construits que ceux qui en profitent (Bourdier, à paraître en 1992). Ces grands principes, ainsi définis légalement, seront expérimentés pour la première fois et en vraie grandeur au lendemain du tremblement de terre meurtrier qui frappe Tôkyô et Yokohama le 1er septembre 1923.

La Plan de reconstruction de la capitale impériale (Teito fukkô keikaku), dont la réalisation s'étendra sur sept années, met l'accent sur le développement des voies de communications et sur la construction d'équipements collectifs. Les logements publics construits à cette occasion brillent autant par leur caractère innovant que par leur nombre limité (Bourdier, 1987). Les méthodes employées en matière de planification urbaine ainsi que l'architecture des bâtiments construits laissent supposer que l'influence occidentale directe est grande. Si ceci peut être vrai pour des réalisations antérieures (avenue de Ginza, 1872-1877); quartier d'affaires de Marunouchi, 1890-1911; gare de Tôkyô, 1914), tout en précisant que ces opérations ponctuelles n'ont en rien affecté la structure d'ensemble de la ville (Berque, 1991), ceci n'est plus exact lors de la reconstruction de la capitale après le séisme de 1923. La ville renaît une fois de plus de ces cendres, seuls les quartiers populaires sont restructurés (3000 ha remembrés) pour un plus grand contrôle social, et les autorités publiques favorisent les intérêts privés dont les représentants, qui cumulent pour la plupart responsabilités politiques et économiques, sont tout autant visionnaires éclairés que spéculateurs avisés. La reconstruction de Tôkyô au milieu des années vingt confirme comment les éléments fondamentaux de la planification urbaine moderne contemporaine sont en place dès cette époque.

#### 4 . Tôkyô: "Capitale du Capital"<sup>2</sup>

Pour se développer, le capital industriel a besoin tout d'abord de terrains. Au regard de l'histoire, au Japon, ceux-ci ont été en majeure partie fournis par l'Etat. Redistribution de terrains existants ou même construction, avec les deniers publics, de terres pleins gagnés sur la mer, puis cession au privé. Le groupe Mitsubishi est ainsi devenu propriétaire de vastes parcelles à Nagasaki, à Yokohama et à Tôkyô dès la fin du dix-neuvième siècle. Le cas de Tôkyô confirme aussi l'analyse classique: L'Etat et les collectivités locales financent les infrastructures, coûteuses, que les entreprises privées utilisent pour se consacrer à des activités plus profitables. Ces activités plus lucratives n'ont pas qu'un simple caractère industriel. Les noms des lignes de transports ferroviaires les plus importantes qu'empruntent chaque matin des millions de travailleurs en déplacement pendulaire vers Tôkyô rappellent que très tôt le Capital japonais a su mettre ses œufs dans plusieurs paniers: ligne Odakyû, ligne Tôkyû, ligne Seibu.

Le modèle de développement de ces infrastructures ferroviaires est intéressant à observer: à un bout, la gare d'arrivée dans Tôkyô avec un gigantesque grand magasin (Shinjuku, Shibuya, etc.); à l'autre bout, des cités jardins "à la japonaise" devenues aujourd'hui le lieu de résidence des plus fortunés (Den-en chôfu, etc.); entre les deux extrémités, la propriété quasi exclusive des abords immédiats des voies puis la construction de lotissements mis en vente par la suite. Le tout exempté d'impôt à cause du caractère "public" des opérations.

<sup>2</sup> Expression empruntée à Philippe Pelletier, 1991.

La période dite de "Haute croissance économique" (1955-73) qui suit l'après Deuxième guerre mondiale accentue dans des proportions considérables les processus de concentration urbaine et industrielle. L'espace devient matière première, Tôkyô se transforme à un rythme accéléré pour servir de support logistique à cette croissance économique. Les terre-pleins de la baie ont, pour l'essentiel, été construits pendant cette période (plus de 2500 hectares). L'industrie y occupe alors l'essentiel des surfaces. Pour des raisons de rapidité d'exécution, la méthode de construction retenue consiste dans le comblement et non pas dans l'asséchage par pompage (Flüchter, 1975). Au bas prix des terrains ainsi réalisés (il eût été globalement plus coûteux de s'installer sur la terre ferme) s'ajoute la qualité de la localisation par rapport aux transports aussi bien maritimes que terrestres. Notons enfin que la nature, à l'origine publique, de la propriété foncière de ces terre-pleins permet, comme par le passé, et toujours au nom des "intérêts" du pays, de négocier plus aisément les baux à construction ou même les cessions par terrains (Bourdier, à paraître).

En fait, l'urbanisme<sup>3</sup> est entre les mains du privé. Lorsqu'en 1970 le Premier Ministre Tanaka Kakuei lance sa politique d'aménagement du territoire, la spéculation foncière se déchaîne. Les grandes entreprises, déjà solidement installées, tiennent le haut du pavé et saisissent l'occasion pour rafler les parts du marché foncier, en particulier à Tôkyô et dans les zones métropolitaines (Bourdier & Pelletier, 1989). C'est l'époque de "l'accaparement général" (sô kaishime). L'inflation des années quatre-vingts qui lui succède ne fait que renforcer la tendance à la concentration de la propriété foncière en un nombre de plus en plus restreint de mains. Les collectivités locales n'ont plus les moyens de l'urbanisme qu'elles désirent parfois. Et l'Etat ne trouve rien de mieux que de dénationaliser certaines entreprises publiques. L'ensemble fait d'une agglomération comme Tôkyô le lieu d'un dynamisme à l'image de celui de son économie. La sage patience et les importantes capacités d'investissement des gros promoteurs privés font disparaître sous la rénovation les quartiers les plus typiques de la capitale (l'immobilière Mori et l'opération Ark Hills). Les promoteurs de logements publics sont obligés de composer avec le privé pour pouvoir encore construire du neuf en ville (l'immobilière Mitsui et l'opération Okawabata, River City 21). La construction des nouvelles infrastructures routières devient quasiment impossible en site urbanisé, la charge foncière représentant 99% du montant global des opérations. Il ne reste plus aux autorités de Tôkyô, pour déconcentrer la ville et planifier l'avenir, qu'à se retourner vers la récupération des derniers terrains publics en friche ou vers la construction de nouvelles îles artificielles (Bourdier, 1988).

Tel est le but de la création de la Zone 13 en plein milieu de baie, dont le programme d'équipements évolue au gré des rapports de forces entre le Gouvernement métropolitain et l'Immobilière Mitsubishi. Le premier verrait d'un bon œil la programmation d'activités mixtes (logements, loisirs, bureaux) et une conservation totale de la maîtrise foncière sur l'île artificielle. La seconde estime que son propre projet de construction de 60 tours de bureaux sur les terrains qu'elle occupe dans la zone de Marunouchi est amplement suffisant pour satisfaire une bonne part de la demande en mètres carrés de bureaux dans la capitale. Au secteur privé les investissements qui rapportent, au secteur public les autres!

3

On entendra ici le mot "urbanisme" dans le sens que lui donne Tribillon, 1991, 6.

## 5. Tôkyô: l'amibe contagieuse

Depuis le début de la décennie 1980, le discours japonais sur la ville se structure: abondante littérature dans les rayons des librairies, nombreuses initiatives gouvernementales, colloques, rencontres, etc. Les vertus de la planification urbaine nipponne sont l'objet de toutes les sollicitudes. Elles sont tout d'abord vantées par les spécialistes. Pour certains d'entre-eux, le modèle urbain classique européen n'est plus au goût du jour. Le Paris haussmannien, longtemps considéré comme forme à imiter, est aujourd'hui responsable de la sclérose des villes européennes où règnent les forces du droit et de la centralisation. Seul un modèle de type japonais, souple, adaptable et efficace, qui repose sur l'autonomie des acteurs, qui privilégie les relations humaines et où le taux de criminalité est le plus bas du monde pourra permettre aux villes débordées par leur population, de faire face au XXIème siècle (Ashihara, 1986, 1987).

Ce n'est pas la première fois que l'urbanisme nippon est considéré comme un modèle. Du temps de la grande époque du militarisme japonais, Taïpei, Séoul, et certaines villes chinoises ont eu à subir une colonisation qui a eu des conséquences jusqu'au niveau de l'urbain. Aujourd'hui, l'économique a remplacé le militaire et Tôkyô, le grand chaos (selon l'expression de Shinohara, 1987, 104), la "ville amibe" (Bourdier, 1988) est à nouveau cité mais cette fois-ci comme le *nec plus ultra* urbain du futur. La génération spontanée au service de l'urbanisme aurait en plus fait ses preuves puisqu'elle serait la forme spatiale qui aurait permis, puis supporté, la réussite économique nipponne. Tel était en substance le message à faire passer à l'occasion de la célébration, à Tôkyô, de l'année internationale des sans-abris patronnée par l'Organisation des Nations Unies en 1987. Personne ne peut dire aujourd'hui encore si les visiteurs venus de toute l'Asie, et dont le mégapolisme comme art de vivre est déjà une réalité quotidienne, ont été séduits par sa version japonaise.

Ceci étant, l'ensemble s'inscrit bien dans une stratégie plus longue de formation aux problèmes urbains mise au point par L'agence de Coopération Internationale japonaise (Kokusai kyôryoku jigyôdan) et destinée aux cadres administratifs des pays dits en voie de développement. L'Agence organise aussi à la demande des pays intéressés des missions d'experts qui conseillent sur place les responsables locaux. Elle pave ainsi la voie aux grandes entreprises de construction japonaises qui n'hésiteraient pas à repartir à la conquête de certains marchés à risque dès lors qu'elles seraient aidées par leur gouvernement. Rappelons que depuis le Japon si les rapports nord-nord sont pour l'essentiel traités par le privé, les rapports nord-sud (peut-être vaudrait-il mieux, à l'échelle de la zone concernée, parler ici de rapports est-ouest) sont pris en charge par le gouvernement sous forme d'aide publique au développement particulièrement bien ciblée, avec pour objectif principal le développement des infrastructures (Beaux, 1991, 140).

De technique réservée aux seuls spécialistes, le discours est d'ailleurs repris maintenant officiellement par les responsables politiques. "Conciliation, coordination, coopération, compromis": tels sont les mots clefs (voir Note 1). Si l'urbanisme au Japon opère suivant un triple mouvement dialectique qui oppose: le planifié et l'accompli, le local et le global, le volontarisme et l'opportunisme, Tôkyô nouveau modèle à imiter et à exporter, ne peut cacher, sous des apparences chaotiques, un ordre urbain très précis. Tentons de dire que cet urbanisme s'articule autour d'un axe, incontournable, généré par le système impérial ou tennôcratie (de tennô = empereur). L'on comprendra alors mieux qu'il puisse transcender l'apparante dichotomie entre secteur

public et secteur privé, qu'il puisse ne pas toujours être palpable, qu'il puisse enfin être bien loin de ce à quoi l'on est en droit de rêver: un urbanisme démocratique.

## BIBLIOGRAPHIE

- ASHIHARA, Y. (1986), Amêba toshi, *Kakureta chitsujo* (La ville-amibe, *L'ordre caché*) (Chûô Kôron Sha, Tôkyô).
- ASHIHARA, Y. (1987), L'ordre caché de la ville japonaise, *Cahiers du Japon*, no. spécial (Japan Echo, Tôkyô), 61-65.
- BARTHES, R. (1970), "L'empire des signes" (Ed. Skira, Genève), réédité chez Flammarion, coll. Champs, Paris).
- BEAUX, G. (1991), Pour une politique européenne et française face au Japon, *Rapport du Conseil Economique et Social* (Documentation française, Paris).
- BERQUE, A. (1991), Acclimater la ville au Japon, *communication au colloque 'La Traduisibilité des cultures'* (Bunka no hon'yaku kanôsei) à Kyôtô, Kokusai Kôtô Kenkyûjo, 9-11 septembre 1991.
- BOURDIER, M. (1987), Production du logement et usage de l'habitat: les premiers logements sociaux publics au Japon, *La qualité de la ville - Urbanité française, urbanité nipponne I* (Berque, A., dir.) (Maison franco-japonaise, Tôkyô), 272-327.
- BOURDIER, M. & PELLETIER, P. (1987), Ville, esthétisme et néo-culturalisme, *La qualité de la ville - Urbanité française, urbanité nipponne I* (Berque, A., dir.) (Maison franco-japonaise, Tôkyô), 311-317.
- BOURDIER, M. (1988), Les grands projets de la Baie de Tôkyô, *France Japon Eco* (Chambre de Commerce et d'Industrie Française du Japon) (1988) 34, 36-39.
- BOURDIER, M. (1991), Nihon kenchiku shi ni okeru dôjunkai apâto no yakuwari, 1924-33 (Le rôle de la Dôjunkai dans l'histoire de l'architecture japonaise), *thèse de doctorat* soutenue à l'Université de Tôkyô en juin 1991, inédit.
- BOURDIER, M. (à paraître), Urbaniser la mer - Les acteurs institutionnels de la maîtrise de la ville, *La maîtrise de la ville - Urbanité française, urbanité nipponne II* (Berque, A., dir.) (Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris).
- BOURDIER, M. & PELLETIER, P. (1989), La question foncière au Japon, repères, *Revue de Géographie de Lyon*, 64 (1989) 4, 180-188.
- BOURDIER, M. & PELLETIER, P. (à paraître), La nature n'est plus ce qu'elle était..., La maîtrise de la ville - Urbanité française, urbanité nipponne II (Berque, A., dir.) (Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris).
- BOURDIER, M. & PELLETIER, P. (à paraître début 1992), Le rural fait le lit de l'urbain ou l'accaparement des terrains péri-urbains au Japon, *L'archipel accaparé ou la question foncière au Japon* (Bourdier, M. & Pelletier, P., dir.).
- DOI, H. (1986), Todôfukken betsû no mita tochi kisei chiiki shitei no jichi jôkyô no hikaku bunseki (Analyse comparative de la politique de réglementation d'utilisation des sols dans chaque département - le cas des zones de planification urbaine), *Chiri kagaku*, 41 (1986) 3, 165-177.
- FLÜCHTER, W. (1975), "Neulandgewinnung und Industriensiedlung vor den japanischen Küsten" (S. Schöningh, Paderborn).
- INOUE, T. (1988), Speech to symposium, *Centennial Anniversary of Modern Urban Planning Legislation in Japan*, Tokyo International Symposium of 8 November 1988.
- ISHIZUKA, H. & ISHIDA, Y. (1988), "Urban Studies, Tôkyô: Urban growth and planning, 1868-1988" (Tôkyô Metropolitan University, Center for Urban Studies, Tôkyô).
- NAITO, A. (1975), Edo no toshi kôzô, *Edo jidai zushi* (La structure urbaine d'Edo, *L'époque Edo en images*) 4 (1975) 160-170 (Chikma Shobô, Tôkyô).
- NAITO, A. (1987), L'architecture urbaine d'Edo (Naitô Akira), *Cahiers du Japon*, no. spécial (1987) (Japan Echo, Tôkyô), 26-35.
- PELLETIER, P. (1991), La Machistique - ou le poids du politique dans la constitution des villes japonaises, *communication au 6ème congrès de l'European Association for Japanese Studies*, Berlin, 16-19 septembre 1991.
- PELLETIER, P. (à paraître), La structuration socio-spatiale des villes japonaises, *La maîtrise de la ville - Urbanité française, urbanité nipponne II* (Berque, A., dir.) (Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris).

- SEIZELET, E. (1990), "Monarchie et démocratie dans le Japon d'après-guerre" (Maisonneuve et Laroze, Paris).
- SHINOHARA, K. (1987), D'anarchie en bruit aléatoire, *La qualité de la ville - Urbanité française, urbanité nipponne I* (Berque, A., dir.) (Maison franco-japonaise, Tôkyô), 103-108.
- TRIBILLON, J.-F. (1985), "Vocabulaire critique du droit de l'urbanisme" (Editions de la Villette, Paris).
- TRIBILLON, J.-F. (1991), "L'urbanisme" (La Découverte, coll. Repères, Paris).
- VANDERMEERSCH, L. (1986), "Le nouveau Monde sinisé" (PUF, coll. Perspectives Internationales, Paris).