



INTRODUCTION	4
EQUIPEMENTS DE SHINKIBA : PREMIÈRE APPROCHE INTUITIVE	6
LES ÉQUIPEMENTS COMME SERVICES :	8
QUELS USAGES ET QUELS BESOINS ?	8
RAYONNEMENT: QUELLE AIRE D'INFLUENCE POUR L'EQUIPEMENT ?	12
UN EQUIPEMENT PEUT-IL ETRE AUTONOME?	20
COMMENT PENSER LES SYSTEMES D'EQUIPEMENTS?	20
LES EQUIPEMENTS DANS L'AMENAGEMENT :	24
EQUIPER AVANT D'AMENAGER/AMENAGER AVANT D'EQUIPER?	24
FINANCER LES EQUIPEMENTS :	30
QUELS ACTEURS, QUELLE GESTION?	30
CONCLUSION	33
BIBLIOGRAPHIE	34

INTRODUCTION

Le Larousse définit la notion d'équipement comme une « action d'équiper, de pourvoir quelqu'un de ce qui est nécessaire : Procéder à l'équipement d'une troupe », mais aussi comme l'action « d'aménager un endroit, de pourvoir quelque chose du matériel nécessaire : Voter les crédits pour l'équipement d'un terrain de jeux », et comme « l'ensemble du matériel d'une entreprise, d'un laboratoire, etc., de l'infrastructure d'une région, d'un pays ». L'équipement est ici synonyme d'aménagement, d'installation, et regroupe des catégories de fonctions très larges.

En réalité, la notion d'équipement est complexe. Elle regroupe tout un panel d'activités, de services aux personnes ou/et aux entreprises, qu'ils soient publics ou privés. D'après le CDU (Centre de Documentation de l'Urbanisme), les équipements constituent ainsi « l'ensemble des installations, réseaux et bâtiments assurant à la population locale et aux entreprises les services collectifs dont elles ont besoin ». Elle distingue deux types d'équipements : les « équipements d'infrastructure (au sol ou en sous-sol) : voiries, réseaux de transport ou de communications, canalisations » et les « équipements de superstructure (bâtiments à usage collectif) : bâtiments administratifs, centres culturels, équipements sportifs, écoles... ». En droit français, ils sont également souvent définis selon une classification qui distingue les équipements constitués en réseaux (réseaux électriques, voies de circulation, réseaux de communication...) de ceux qui ne le sont pas (aéroports, ports, ponts, gares, musées, espaces verts, parkings, halles et marchés, salles de spectacles...).

Les équipements peuvent être définis comme tout ce qui accompagne l'habitation de l'homme sur un territoire, ce qui lui permet d'utiliser la ville, et de la faire vivre. Ils regroupent les activités autres que l'habitat, les services autres que ce qui se rapporte aux logements. Ils regroupent diverses dimensions et rayonnements. Les équipements se caractérisent par leur variété, même au sein d'une même fonction. Par exemple, les équipements commerciaux regroupent les grands centres commerciaux comme les superettes. Pour une même fonction, les équipements peuvent donc être différents. Ils sont donc tout ce qui fait la ville, qui la fait fonctionner et qui permet de l'utiliser, de la pratiquer. Les équipements sont en quelques sortes la ville.

En France, les équipements renvoient souvent à la puissance publique alors qu'ils concernent aussi le privé. Il existe peu de termes pour traduire leur diversité : on utilise le terme d'équipements, d'infrastructures pour désigner le contenant, et le contenu se traduit par la fonction : commerces, transports, enseignement. A l'inverse, la langue anglaise multiplie les appellations pour les différents types d'équipements : *facility*, *Appliance* (commodité), *equipment* (matériel, outillage), *facility*, *amenity* (aménagements), [*commercial, cultural, health care, educational, etc.*] *facilities* (équipements commerciaux, culturels, sanitaires, scolaires), *community/public facilities/amenities* (équipements collectifs), *utilities, main services* (équipements d'infrastructure), *community facilities* (équipements de quartier), *public facilities* (équipements publics), *private facilities* (équipements privés). Dans le code de l'urbanisme japonais, onze groupes d'équipements collectifs urbains sont définis. Ils peuvent être retenus par les documents de planification : équipements de transports, espace public, voirie, réseaux d'eau, de gaz, d'électricité et assainissement, voie fluviale, équipements scolaires et culturels, établissements médicaux et sociaux (art. 11)

Afin de cerner la diversité des équipements et leurs dimensions, nous avons dressé un tableau croisant leurs fonctions, leurs utilisateurs, leurs rayonnements et les questions que ces croisements supposent.

Il en est sorti cinq grandes questions qui donnent une première approche du rapport entre les équipements et l'urbanité, leur impact sur la ville et la façon dont ils sont aménagés. Nous les considérerons en prenant en compte la situation de Shinkiba.

- Les usages. La notion d'équipement est liée à une notion de service, étroitement liée à celle d'utilisateurs.
- Le rayonnement, l'attractivité. L'équipement constitue une aménité, et favorise l'attractivité d'un site. Selon son importance, son aire d'influence varie, et croise plusieurs échelles.
- L'associativité, la logique combinatoire. Les équipements ont un degré d'autonomie les uns par rapport aux autres, et peuvent s'articuler plus ou moins aisément. Ils sont par ailleurs susceptibles de fonctionner en réseau pour une même fonction, selon une logique de chaîne.
- Equiper avant d'aménager ? L'insertion des équipements dans la ville relève de stratégies d'aménagement, qui en font des supports d'urbanisation ou des aménagements secondaires. Elle pose la question du séquençage des opérations.
- Acteurs. Les équipements sont financés, gérés et entretenus par divers acteurs, qui diffèrent selon les lieux.

EQUIPEMENTS DE SHINKIBA : PREMIÈRE APPROCHE INTUITIVE



Situation de Shinkiba.

*Source : Shinkiba
redevelopment
consortium.*



*Museum of the Future
of Science, Odaiba,
Michael Braxenthaler ;*

*Kasai Rinkai Park,
Vapour.*

Source : GoogleEarth.



site d'étude.

Source : GoogleEarth

Face à la grande diversité des équipements, nous ne traiterons pas les équipements peu susceptibles d'intéresser Shinkiba. Par contre, nous serons intuitivement plus portés vers le type d'équipements que l'on trouve ou pourrions trouver sur le site, sans faire de diagnostic pour l'instant. De par sa hauteur par rapport à la digue, le site n'est pas habitable aujourd'hui. Il apparaît donc comme un site accueillant uniquement des équipements pour le moment.

Le quartier de Shinkiba, « nouvelle ville du bois »

Le secteur du port à bois de Shinkiba, situé sur la baie de Tokyo, au sud-est de la ville, se caractérise par la mixité de ses programmes. Notre site d'étude est ainsi encadré au nord (Kiba) et à l'est par des équipements de loisirs (parc urbain Dream Island (Yume no Shima Park) au nord, Kasai Rinkai Park, Tokyo sealife Park et Disneyland à l'est), et à l'ouest par le quartier d'Odaiba, qui regroupe restaurants, musées, équipements sportifs ainsi qu'un parc nautique, aménagés pour les Jeux Olympiques de 1964. Ces équipements ont a priori des rayonnements croisant différentes dimensions : métropolitaine comme locale par exemple.

Zoom sur le site d'étude

Le site appartient au port de Tokyo, et est situé dans une zone industrielle. Une grande voie routière délimite au nord cette zone de la zone résidentielle de Kiba, qui contient des équipements sportifs (stade de base-ball, 50 000 places) et un modeste port nautique. Elle ne crée pas d'urbanité particulière, sans toutefois être une rupture urbaine, puisqu'un passage permet de passer en dessous. Elle forme toutefois une rupture visuelle forte. Les réseaux au sein du site sont organisés de manière à ce que chaque parcelle linéaire puisse y accéder directement. Le métro dessert le site (Shinkiba station), et la présence d'une rupture de charge éventuelle pour ici la question de l'intermodalité, et de la combinatoire au sein de l'équipement en transport. Une avenue sépare les deux bassins. Ceux-ci s'étendent sur 70 hectares chacun et appartiennent au port. Ils servaient au stockage du bois, et ne sont pratiquement plus utilisés. Ils constituent des plans d'eau et des rives caractéristiques du site, mobilisables pour de futurs aménagements.

Par ailleurs, la zone est classée comme « semi-industrielle » et peut donc accueillir des activités de commerces et de bureaux. Une bande d'immeubles de bureaux au nord amorce une mixité au sein de la fonction « activité », tout en renvoyant à la notion de combinatoire. Le site étant industriel, le reste des bâtiments sont issus du commerce du bois, avec de nombreux entrepôts horizontaux de faible densité. Des friches ponctuelles sont repérables autour des bassins. Une salle de spectacle-restaurant complète les équipements présents sur le site.

Les équipements présents nous permettent dès lors de cibler le type de ceux que nous étudierons, tout en restant ouverts aux futures possibilités offertes par l'évolution de Shinkiba. En ce sens, notre tableau pourra par ailleurs être un outil complémentaire. Pour l'instant, les équipements constitutifs du site semblent être les activités économiques industrielles et de bureaux, avec un recul de l'industrie au profit des services ; les loisirs, avec la présence d'équipements sportifs, culturels, et les parcs urbain ou d'attraction ; les transports (route, rail et nautisme), et surtout les infrastructures liées à l'eau avec la présence des bassins. Ceux-ci sont susceptibles de regrouper diverses fonctions, telles que des activités économiques, ou de loisirs.

L'organisation des équipements de Shinkiba entre a priori dans nos questionnements. Leur variété permet d'interroger la notion d'associativité. Leur mixité renvoie indirectement à la question des usages et du rayonnement, et les différents acteurs en place (mairie de Tokyo (Tokyo Metropolitan Government), port et consortium...) à celle de leur gestion et des aménagements futurs.

LES ÉQUIPEMENTS COMME SERVICES : QUELS USAGES ET QUELS BESOINS ?



Le vieillissement de la population au Japon induit la nécessité de nouveaux équipements.

sources : internet

Une échoppe d'artisan à l'intérieur du quartier (gauche) qui profite de l'arrivée des nouvelles populations pour développer une activité commerciale qui n'existait pas auparavant.

Un entrepôt reconverti en café-bar à thème à proximité de la station Tsukishima (droite).

source : Scoccimarro



Quels besoins en équipements?

Une perspective pour interroger la question des équipements consiste à se concentrer sur les **usages**. Dans cette optique, il convient de s'intéresser aux besoins en équipements des populations résidentes dans un secteur donné, ainsi que sur les leviers que représentent les équipements pour attirer un certain type de fonctions ou certaines catégories de population. Etant donné la relative situation de désuétude du site de Shinkiba, la question de sa reconversion peut ainsi passer par la mise en place d'équipements attractifs.

L'incidence des « utilisateurs » d'équipement : l'exemple du vieillissement de la population au Japon et ses conséquences sur les équipements

Tout d'abord, des problématiques propres au contexte socio-démographique japonais rendent nécessaire d'adapter notre regard français à la situation à laquelle nous sommes confrontés. La population nipponne est celle qui vieillit le plus vite des pays riches : un cinquième des 126 millions d'habitants a plus de 65 ans. Les modes traditionnels de prise en charge par la famille semblent dépassés, si bien que de nouveaux types d'infrastructures apparaissent pour répondre à cette question cruciale. Des centres d'accueil de jour, jumelés à d'autres équipements multi-fonctionnels ont fait leur apparition depuis quelques années, tandis que d'autres équipements plus habituels dans le paysage urbain changent de forme pour permettre une plus grande accessibilité aux personnes âgées (cf. FRANCOIS Stéphane, Les centres d'accueil de jour au Japon : Accessibilité et ouverture, dans : *Gérontologie et société*, 2006, n°119). Les études prospectives sur l'évolution de la pyramide des âges nipponne soulignent que dans vingt ans, 25% de la population devrait avoir plus de 60 ans, transformant radicalement la structure de la société japonaise. Ces évolutions modifient la structure des villes japonaises, rendant vraisemblablement nécessaire un nombre croissant d'équipements adaptés aux besoins des personnes âgées. A Tama, ville nouvelle à une trentaine de kilomètres de Tôkyô, construite dans les années 1960 à destination de jeunes couples avec enfants, le vieillissement de la population a conduit à la fermeture de trente-sept écoles au cours des dix dernières années et à l'abandon des aires de jeux. Parallèlement, la ville doit faire face à une grave pénurie d'équipements hospitaliers et de maisons médicalisées. (cf. Ducom E. et Yokohari M., «L'involution démographique et urbaine dans l'aire tokyoite. Le déclin de la ville nouvelle de Tama », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 100 « Les âges de la ville », 2006, pages 23-28.)

La question de l'usage et de la destination des équipements est ainsi cruciale, les besoins variant fondamentalement selon le type de population concerné. Certains types d'équipements inconnus en France existent donc au Japon en raison de l'existence d'autres usages, ces derniers étant entre autres dus à une structure démographique différente.

Le phénomène de gentrification au centre de Tôkyô : nouvelles populations, nouveaux équipements

Le phénomène de vieillissement de la population japonaise n'impacte pas tous les quartiers de la même façon. A Tôkyô, un excédent d'offre foncière se conjugue avec la demande de retour au centre d'une population vieillissante, mais aussi d'actifs plus jeunes, expliquant ainsi le redéveloppement du centre. Certains quartiers comme les terre-pleins du Chûô-ku, près de la baie de Tôkyô, connaissent ainsi un phénomène de gentrification dont les conséquences sur les équipements sont importantes. Des entrepôts désaffectés se sont transformés en restaurants « branchés » et proposent une offre, jusqu'à présent inédite, née de la recomposition sociodémographique du quartier. A l'inverse, les vieilles échoppes ont fermé. De plus, l'arrivée de nouvelles populations permet de revitaliser le réseau commercial et de réimplanter des cliniques.

De gauche à droite,
des opérations en
waterfront à Barcelone,
Euroméditerranée et
Alger.

sources : internet



東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン
Tokyo Bay Waterfront Vitalization Zone



多様な魅力とにぎわいのある「水辺の都」
Create a waterfront area boasting a lively atmosphere and broad-based appeal

Paysage-type pour
l'aménagement du
front de mer de Tôkyô.

source : Scoccimaro

Bateaux-restaurants
et plage artificielle à
Daiba

source : Scoccimaro



Afin de mieux comprendre les usages et besoins en équipements à Shinkiba, un élément central de notre démarche consistera à interroger les acteurs présents sur le site à ce propos.

Le site étant par ailleurs en désuétude, la question de sa reconversion pourrait passer par une offre attractive ciblant certaines populations. Dans cette optique, l'analyse des usages trouverait également sa pertinence. Elle serait entendue comme l'observation des opérations de reconversion d'autres sites situés sur la baie de Tôkyô et plus particulièrement leur traitement particulier des équipements.

Les « usages » comme modèles potentiels : la reconversion des sites situés dans la baie de Tôkyô sur le modèle de Rinkaifukutoshin (Obaida)

La place dévolue aux équipements dans les aménagements de la baie de Tôkyô justifie leur analyse afin de mieux pouvoir appréhender le site de Shinkiba, qui bénéficie lui aussi d'une situation privilégiée. Ces exemples font également écho aux nombreuses opérations dans le monde entier qui valorisent les *waterfront* en aménageant des espaces de loisir et de tourisme, à l'image de Lisbonne, Barcelone, Euroméditerranée ou Alger.

L'opération RFT sur le terre-plein n°13 du port de Tôkyô est considérée comme l'une des plus grandes opérations urbaines au monde, tant par la surface, pratiquement 450 hectares d'un seul tenant, que par son budget colossal, plus de 15 milliards d'euros. Le RFT correspond aujourd'hui surtout à une méga enclave ludique dans le port de Tôkyô, qui place les équipements au cœur de son fonctionnement. C'est une zone où le touriste-consommateur est l'actant privilégié et où l'offre de loisirs est déclinée au maximum. La reconversion du front de mer, initiée avec l'opération Rinkaifukutoshin, poursuivie dans les terre-pleins du centre du port de Tôkyô, met un terme partiel à la monopolisation du front de mer par l'industrie et à la relégation des activités les moins valorisantes dans cette partie de la mégapole. Ainsi, le modèle choisi pour l'aménagement du RFT se retrouve comme canevas dans les plans d'aménagements des fronts d'eau de Tôkyô. Les nouveaux paysages urbains créés à cette occasion sont devenus des hauts lieux de la mégapole et c'est désormais la fréquentation touristique et commerciale qui sert de base au redéveloppement de ces aménagements. Le littoral ressemble ainsi de plus en plus au modèle établi en Amérique du Nord et exporté par la suite au reste du monde, celui du *waterfront*.

Dans ce contexte, les lieux traditionnels de sociabilité tendent à disparaître. Les gargotes pour ouvriers ou travailleurs du port sont remplacées par des restaurants « branchés ». Les petits commerces et supérettes de quartier laissent la place à des établissements plus prestigieux ou à des galeries marchandes.

Les centres commerciaux sous forme de shopping malls deviennent progressivement la norme de la distribution dans les quartiers de terre-pleins. Leur fonction ludique vise une clientèle étendue à l'ensemble de la ville tablant sur l'originalité des décors à thème : méditerranéen pour la galerie commerciale de Harumi Triton Square, chantier naval pour Toyosu Lalaport et nostalgie Meiji-Taishô pour Akarenga Park à Minato Mirai 21.

Des chaînes de restauration rapide s'installent comme celles du groupe MacDonald's, absent de toute la zone des terre-pleins de Tôkyô jusqu'en 1999.

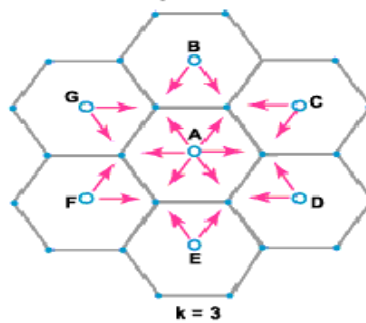
Ainsi, les terre-pleins portuaires qui étaient les quartiers les plus répulsifs de la ville, sont aujourd'hui ceux qui connaissent les fréquentations les plus massives.

Une réflexion sur les équipements en termes d'usages permet donc de s'intéresser aux besoins, qui varient selon la population résidente ou ciblée, ainsi que sur les exemples urbains comparables à Tôkyô permettant de mieux comprendre notre site d'étude Shinkiba. En effet, si l'on prend exemple sur de nombreux sites situés à proximité de la baie de Tôkyô, les équipements (notamment ludiques et touristiques) semblent pouvoir être une piste à explorer pour la reconversion de Shinkiba.

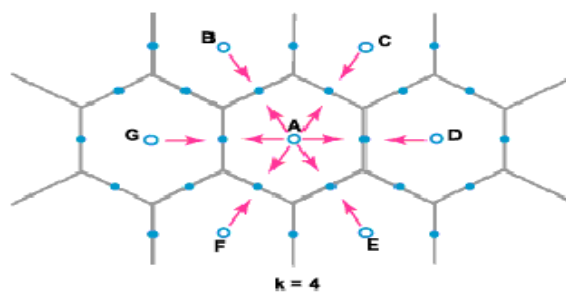
RAYONNEMENT: QUELLE AIRE D'INFLUENCE POUR L'EQUIPEMENT ?

Les trois principes d'organisation des lieux centraux selon W. Christaller

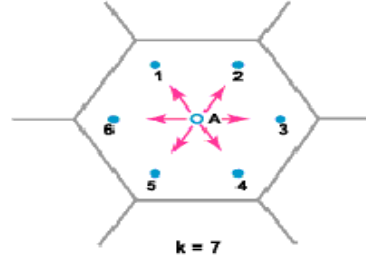
Principe de marché



Principe de transport



Principe administratif



Les trois principes d'organisation des lieux centraux selon W. Christaller.

source : internet

Dans la structure de forme aréale du principe de marché, le nombre de centres de niveau inférieur, desservis par un centre supérieur est de 3 ($k = 3$, c'est à dire : le centre principal complété par six fois un tiers d'hexagone) Dans le cas du principe de transport, les centres de consommation sont situés le long d'axes de transport, au centre d'une limite d'attraction entre deux centres principaux. Dans ce cas, le principe multiplicateur est de 4 ($k = 4$). Dans le principe administratif, il n'y a pas partage d'attraction, les 6 centres inférieurs sont sous le contrôle d'un seul centre supérieurs. Le coefficient multiplicateur est donc de 7)

Les équipements d'une ville répondent donc à un usage précis. Cependant, il est évident qu'une salle communale et qu'un stade de plusieurs milliers de places n'agissent pas à la même échelle. Classer les équipements suivant leur potentiel d'attraction permet alors de prendre en compte le rayonnement d'un site sur un territoire, qu'il soit communal, métropolitain ou international. Il ne s'agira pas dans cette partie de proposer une grille d'implantation tel que les services de l'équipement utilisaient il y a encore quelques années et qui, par son formalisme trop détaché du contexte urbain, empêchait les transversalités d'utilisation : une gare efficace peut mêler les transports locaux, nationaux et internationaux, un grand stade ne doit pas tourner le dos au quartier qui l'accueille...

notion d'aire d'influence, explication des équipements par ce prisme. Quel est le rayonnement d'un équipement ?

En géographie, la notion d'échelle et d'aire d'influence émerge avec la théorie des places centrales de Walter Christaller (1933) afin d'expliquer la taille, le nombre et la répartition des villes sur le territoire allemand. La théorie démontre que les villes possèdent une aire d'influence différente à cause de la portée maximale des services qu'elles offrent. Il est possible de mesurer cette influence suivant de nombreux critères : extension du bassin d'approvisionnement en produit frais, navettes domicile travail, fréquence de recours aux services urbains, diffusion de la presse régionale...

On peut alors établir une hiérarchie des villes d'un territoire, en fonction des différents niveaux de services. Ceux-ci dépendent de la portée spatiale, c'est à dire la distance maximale que le consommateur doit parcourir pour se procurer le service. Ils dépendent aussi du seuil d'apparition, qui exprime le volume de clientèle nécessaire pour que le service soit rentable. Les services d'usage fréquents et bon marchés sont donc offerts dans des petits centres proches des consommateurs, alors que ceux dont la fréquentation est plus rare se concentrent dans des villes plus grandes mais plus éloignées entre elles. En dehors de la spatialisation hexagonale (d'ailleurs remise en question), le modèle permet de comprendre la différenciation des réseaux urbains au sein du territoire.

Si les services permettent de hiérarchiser les villes entre eux, il est aussi possible de classer les équipements grâce à leur aire d'influence. Assez intuitivement, nous avons défini trois aires d'influence : internationale, métropolitaine et locale. Cette dernière se décline en équipement de proximité et d'hyper-proximité afin de décrire plus finement ce qui caractérise la ville. Le fonctionnement est à double sens : si l'équipement rayonne dans son aire d'influence (ce pour quoi il a été fait), il attire aussi des nouvelles activités, populations et peut modifier la perception que les gens ont de la ville.

A grande échelle, l'équipement répond alors en général à une compétition entre les pays. Les aéroports sont un indice du rayonnement international des villes : le nombre de liaison avec des mégapoles par exemple, la dimension des aérogares, la fréquence des vols sont autant d'indicateurs que la ville est une cité globale. On pourrait aussi citer la présence d'une bourse du commerce, d'une grande université ou du siège de grandes organisations internationales (ONU...) comme des équipements qui possèdent une aire d'influence internationale.

A l'échelle métropolitaine, les équipements peuvent concerner un grand nombre de personnes, mais celles-ci résident à proximité (à l'intérieur du département, parfois de la région). La compétition que l'on observait à grande échelle n'existe plus, l'équipement est d'avantage un service offert à la population de la ville et de son aire d'influence. Celles-ci sont bien plus réduites et se limitent à la région ou au département. On trouvera

		International
Exemples	<i>Sport Culture Loisir</i>	Évènementiels (JO, Expos universelles) Culturels (musées, salle de concerts) Loisirs (Disney)
	<i>Économie</i>	Bourse du commerce CBD Centre des congrès
	<i>Transport</i>	Aéroport international Port Réseau autoroutier
	<i>Administration Santé Éducation</i>	Universités Sièges des grandes organisations (ONU) Hôpitaux de pointe
Utilisateurs		Hommes d'affaires, touristes
Questions		Concurrences Vitrine Tourisme Attractivité Ville globale Mutabilité

Tableau de classification des équipes

source : AMUR

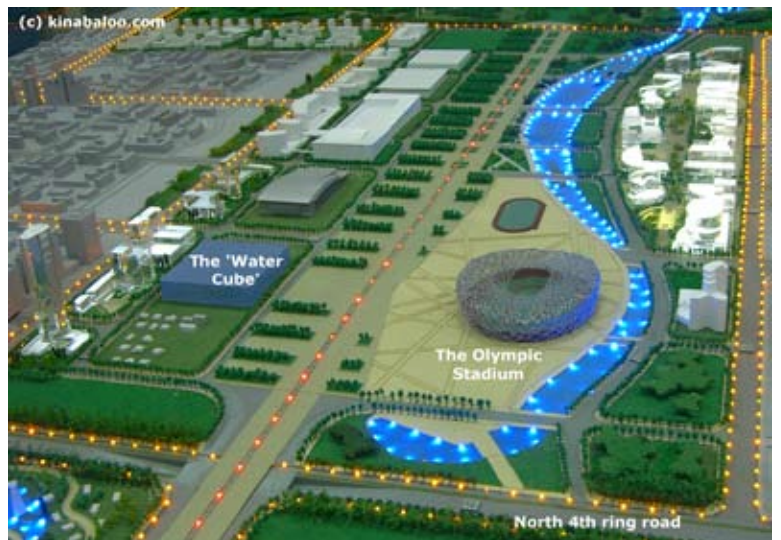
dans cette catégorie les grands centres commerciaux, les terrains de sports et aires de loisirs aménagés ou encore les réseaux de transport régionaux (métro, autoroutes...). La plupart des hôpitaux sont aussi des équipements à l'échelle métropolitaine.

Les équipements aux niveaux locaux possèdent d'avantage une notion de qualité de vie. Les services de proximité permettent le mieux de voir la dimension de l'attractivité qu'un équipement peut conférer à une zone car ils font référence à une expérience quotidienne qui se traduit entre autre par nos trajectoires résidentielles. On trouvera les petits commerces (supérettes, combini) mais aussi les écoles et les crèches, ou encore les services de bus qui maillent le territoire à une échelle très fine. Les services d'hyper proximité sont ceux qui font la ville et qui, curieusement, la caractérise le plus au niveau international. En effet, le mobilier urbain est en général choisi pour incarner l'image de la ville en accord avec sa culture : sanisettes, éclairage public, signalétique différencient l'agglomération de ses consoeurs.

Métropolitains	Local	
	Proximité	Hyper proximité
Terrains de sports Musées et salle polyvalente	Salle de jeux	
Grands centres commerciaux Bassin d'emploi important	Marchés Combini Crèches Cimetières	Sanisettes Éclairage public Fontaine Signalétique
Métro Réseau régional (périphérique...)	Bus, Taxi	Vélib (Tabi Chari)
Hôpitaux	Kōban Écoles	
Actifs, loisirs, étudiants	Enfants (écoliers, collégiens) familles	
Fonctionnalité Flux, systèmes	Maillage Rôle social Cohésion	Cadre de vie Expérience sensorielle aménité



Barcelone 1992
 source: internet



Beijing 1996
 source: internet



New York 2012
 Tokyo 2016
 source : internet

Détails des équipements vitrines, liés à la compétition internationale

La notion de compétition internationale est la caractéristique principale des équipements possédant un rayonnement à grande échelle. Les compétitions les plus visibles sont bien sûr les manifestations sportives et culturelles telles que les Jeux Olympiques, les expositions universelles ou encore commerciales (Fashion week, salon de l'automobile...). La compétition est un héritage du contexte qui a vu l'émergence de ces premiers grands équipements : les expositions universelles ont été l'occasion de mener des projets de grande envergure, profitant à la fois aux habitants et propulsant la ville au niveau international. Le métro parisien, la tour Eiffel ou le Cristal Palace sont des exemples de telles réalisations.

Projet urbain

Les grandes manifestations sont souvent l'occasion pour la ville de mener à bien un projet urbain en profitant des capitaux alloués pour ces événements. Barcelone (JO 1992) est souvent prise comme un exemple car son projet urbain était particulièrement ambitieux. Dans la double optique de se replacer sur la scène internationale et d'améliorer la vie des habitants, la ville décide d'ouvrir son front de mer, de restaurer les monuments historiques du quartier Gòtic et de Montjuic et de construire une autoroute périphérique. Les installations sportives furent concentrées sur la colline de Montjuic mais le projet touchait l'ensemble de la ville. L'impact fut double : la ville réussit bien à attirer de nouveaux investisseurs séduits par sa compétitivité et son marché mais aussi à prendre une place de premier plan sur la scène architecturale internationale avec l'obtention de la Royal Gold Medal en 1999.

Les villes peuvent aussi chercher à affirmer leur puissance, tel Pékin pour les JO de 2008. Les plus chers de l'histoire olympique (26 milliards d'euros), ces JO sont l'occasion pour la Chine de montrer sa puissance au monde entier. La démesure se retrouve partout : rapidité de construction, ampleur des projets, défis architecturaux... La ville modernise voire crée les réseaux de transport (autoroutes, métro), des architectes de renommée internationale imaginent des bâtiments révolutionnaires, une zone naturelle artificielle comprenant une montagne et un lac doivent rendre les JO «verts»... La démarche de planification urbaine chinoise s'est aussi transformée, les populations ont pu, pour la première fois, donner leur avis sur les projets.

On retrouve cette démesure mais la volonté évidente de «bien faire» pour l'exposition universelle de Shanghai en 2010. La compétition entre les villes globales permet l'émergence de vrais projets urbains, allant bien plus loin que l'accueil ponctuel d'un événement.

Candidatures ratées

Les Jeux olympiques donnent lieu à une phase de candidature qui ne couronnera qu'une seule ville : les échecs sont donc nombreux. La candidature de NYC pour 2012 et de Tokyo pour 2016 ont été l'occasion pour les villes de réfléchir sur leurs ambitions urbaines.

L'échec de New York est principalement dû au manque de disponibilité foncière et aux temps nécessaires pour se déplacer d'un site à l'autre trop élevés. La candidature n'était pas vaine, et quelques projets verront le jour : développement de Queens West, révision du zoning du front de mer de Brooklyn et de Manhattan Far West Side. Le projet de transformation de ses friches ferroviaires en un stade n'aura pas lieu, mais l'idée est là, prête à redynamiser le quartier.



La tour Eiffel

source : internet

Le candidature de Tokyo comprenait quelques nouvelles infrastructures, mais elle s'appuie principalement sur la réutilisation d'équipements construits pour les JO de 1964 : sur les trente et un sites, vingt et un existaient déjà. Le projet concentrait son champs d'action sur le front de mer, indiquant un véritable intérêt de la ville pour ce dernier endroit à redynamiser. Le quartier de Kōtō (dont fait partie Shinkiba) aurait accueilli la natation, les sports équestres et le tir à l'arc. Le projet de Tadao Ando fait état du réinvestissement des îles artificielles au bord de la baie pour installer un stade au milieu d'une forêt financée par les dons des tokyoïtes. L'architecte considère que la ville tourne le dos à la nature, réflexion qui servira probablement dans les projet futurs de la ville.

Recyclage

Nous avons appelé le «recyclage» des équipements la troisième étape d'un cycle assez général qui s'applique bien aux grands événements. Elle est précédé par une étape à court terme (accueillir l'événement) et une étape à moyen terme (redynamiser un territoire). Sur le long terme, on observe que les infrastructures construites pour les grands événements doivent répondre à la question de l'avenir du site. La Tour Eiffel (exposition universelle de 1900) est un bon exemple de la démonstration de la puissance industrielle de la France, «recyclée» désormais en attraction touristique iconique. Au contraire, le Crystal Palace de Londres (exposition universelle de 1851) est une infrastructure qui n'a pas su se réinventer. L'incendie qui le détruisit en 1936 mit fin à vingt ans de déclin. Les infrastructures des JO de Grenoble (1968) ont été très bien intégrés dans la ville. Celle-ci profite de l'événement pour construire des équipements vitaux tels que la mairie, un hôpital, le palais des sports... La patinoire Georges Clémenceau est convertie en salle de sport, le village olympique en quartier de logement. Au niveau des transports, l'aérodrome se transforme en un aéroport capable d'accueillir un million de passager par an et quelques autoroutes relient la ville à sa région.

UN EQUIPEMENT PEUT-IL ETRE AUTONOME? COMMENT PENSER LES SYSTEMES D'EQUIPEMENTS?

LES COMBINIS : REPERES (MOYENNES)

OUVERTURE **24/7/365**

NOMBRE TOTAL AU JAPON +/- **50 000**

PRINCIPALES ENSEIGNES **7/ELEVEN, LAWSONS, AM/PM, FAMILY MART**

CHIFFRE D'AFFAIRES ANNUEL AU JAPON **7 000 MILLIARDS ¥**

CHIFFRE D'AFFAIRES COMBINI/JOUR **480 000 ¥**

SUPERFICIE MOYENNE COMBINI **100 M2**

SUPERFICIE TOTALE COMBINIS : **5 MILLIONS DE M²**

RÉFÉRENCES EN RAYON **3.000**

CLIENTS PAR JOUR **1.000**

HABITANTS PAR COMBINI **ENTRE 2 000 ET 3 000**

Les combini : repères

source : internet



Images de combini au Japon

source : internet



Le réseau des combini Lawsons à Tokyo

source : internet

Système, associativité, autonomie

Une des très nombreuses classifications, souvent reprise dans le domaine juridique, partage les équipements en deux catégories : les équipements en réseaux d'une part : assainissement, fibres optiques, transports urbain...et ceux qui ne le sont pas : musée, cimetière, université... Mais cette répartition opposant «tuyaux» et «terminaux», aussi utile soit-elle, restreint la notion de réseau au seul domaine des infrastructures. Au delà de cette classification technique, il convient de se demander dans quelles mesures un équipement fait partie d'un réseau. Plutôt que de considérer l'équipement comme un élément isolé, il s'agit de prendre en compte le service qu'il rend à la ville. Une gare est un équipement mais elle rend avant tout un service de mobilité. Et pour cela, il faut la considérer comme partie prenante d'un vaste système d'équipements participant ensemble et chacun au transport. Se pose alors la question des combinaisons d'équipements. Comment les équipements s'articulent entre-eux pour remplir un service urbain donné? Répondre à ces interrogations conduit à se pencher sur les notions opposées d'associativité et d'autonomie.

L'exemple du commerce, le point de départ du combini

Fonction urbaine essentielle, le commerce fournit des exemples particulièrement éclairant pour ce sujet. A Tokyo, et dans toutes les grandes villes de l'archipel Nippon, une grande partie du commerce s'effectue dans les combinis. Le terme «combinis» provient d'une contraction de l'expression américaine *convenient stores*. Le combini japonais s'éloigne pourtant beaucoup du *convenient store* new-yorkais ou de la supérette parisienne. Ouverts sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre tous les jours de l'année, les combinis font partie du paysage de la ville japonaise. Il en existe plus de 50 000. Développés à partir d'un modèle rapporté des États-Unis dans les années 1930, les combinis japonais se sont constitués en un secteur économique majeur, détenu par une poignée de grandes chaînes dont «7/Eleven» est le leader (existent aussi «Lawsons», «am/pm», «Family Mart»...).

Outre la vente de produits alimentaires, le combini a pour principale caractéristique la diversité des biens et des services qu'il propose : plats préparés, retrait d'argent, achat de titres de transports et de places de cinéma, spectacles et concerts, photocopies, dépôt et réception de colis, paiement des factures, dépôt de linge pour le pressing, abonnement à des journaux ou des magazines et bientôt réalisation de titres administratifs (permis de conduire, passeports...) : le tout dans une surface moyenne d'une centaine de mètre carrés, bien loin des supérettes parisiennes (de 300 à 1000m² environ). Le combini fait partie du paysage urbain japonais et de la vie des citoyens. Multifonctionnel, il remplit un véritable rôle social. La taille des logements étant en général très réduite, les japonais se rendent très fréquemment se réapprovisionner au combini de le plus proche. Le combini peut donc aussi être considéré comme une extension de l'habitat.

Système horizontal : des chaînes d'équipements en réseaux

L'équipement «combinis» ne peut pas être isolé dans l'analyse. Son fonctionnement est entièrement dépendant d'une chaîne globale. Il n'existe pas des combinis à Tokyo mais des réseaux de combinis dont les logiques et le fonctionnement sont inséparables. Ne serait-ce qu'au niveau du choix de l'emplacement, celui-ci est entièrement déterminé par la maille préexistante des combinis. De plus, les combinis d'une même chaîne partagent leurs informations et parfois leurs produits par un système de communication en réseau. L'extrême émiettement spatial de ces surfaces d'une centaine de mètres carrés à peine, ne doit pas cacher leur concentration organisationnelle. Les quelques grands groupes qui contrôlent le marché raisonnent en termes de couverture du territoire, en maillage de la ville par un réseau de micro-points de vente. Penser l'équipement



Image d'un magasin
Juskop au Japon

source : internet



Distributeurs
automatiques

source : internet



La polarisation de
commerces autour de
la gare de Shinkuku

source : internet

combinis c'est avant tout penser à un réseau. Ainsi, implanter des combinis dans un nouveau quartier implique de s'intéresser au préalable aux logiques de maillage extrêmement puissantes qui sous-tendent leur fonctionnement.

Système vertical : une déclinaison d'équipements par échelle

Un équipement rend un service aux utilisateurs de la ville (entreprises, administrations et bien sûr habitants). Ce service n'est pas uniforme selon l'échelle à laquelle on se place. Au contraire, chaque service se décline en une série d'équipements qui s'adapte à chaque échelle. Les combinis maillent très finement le territoire urbain à l'échelle du quartier. Un combinis doit en effet être accessible à ses clients en moins de cinq minutes à pied de leur logement. Chaque combinis couvre en moyenne une clientèle de deux à trois mille personnes. Mais la maille des combinis, malgré la masse commerciale qu'elle représente, ne caractérise pas l'ensemble du service «commerce». L'équipement «combinis» n'est qu'une déclinaison à l'échelle du quartier du service général «commerce». Il existe des grandes surfaces commerciales de périphérie au Japon et, de même qu'en France, ce sont les mêmes grands groupes qui détiennent grandes surfaces et combinis (par un système de franchise). Ces grandes surfaces sont une autre déclinaison sur service «commerce» à une échelle plus importante. A une échelle inférieure à celle du quartier, le commerce se décline en distributeurs automatiques, très présents dans les rues de la ville japonaise, et appartenant toujours aux mêmes grands groupes. Ainsi, implanter un équipement dans un nouveau quartier c'est donc inévitablement se poser la question de l'échelle visée.

Associativité et interrelation entre équipements

Ne possédant presque aucun stock, et un maximum de trois mille références en rayon, un combinis doit être très régulièrement réapprovisionné. Le rythme de rotation est tel, qu'en vingt-quatre heures, peuvent être nécessaire une dizaine de livraisons. La gestion d'un combinis est donc synonyme d'un système logistique extrêmement puissant qui nécessite des infrastructures de transports adaptées. Par ailleurs, chaque combinis est relié à un système central de données. A son entrée en magasin chaque produit est scanné et sa consommation est évaluée en temps réel. S'il n'a pas atteint les objectifs de vente définis par le groupe, le produit est très rapidement retiré des rayons et remplacé. Ce système est une des clés du succès économique des combinis. Très sophistiqué, il nécessite des infrastructures et des équipements de communication particulièrement puissants. Ces quelques exemples montrent comment le fonctionnement de l'équipement combinis est intrinsèquement lié à la présence d'autres équipements, particulièrement des équipements de transports et de communication. Le degré d'associativité d'un combinis est nécessairement élevé. Les distributeurs commerce en général interagissent constamment avec d'autres équipements, en particulier avec les équipements de transports. L'imbrication des gares et des commerces forme des combinaisons d'équipements qui fonctionnent de manière symbiotique.

Penser les équipements en systèmes complexes

L'exemple du commerce montre à quel point il est nécessaire d'appréhender les équipements à travers la notion de système. Maillon d'une chaîne de points de ventes, intégré à une hiérarchie verticale de commerces et dépendant d'équipements de transports et de communication, le combinis est un exemple particulièrement frappant du fonctionnement des équipements en système. En réalité, aucun équipement ne fonctionne comme une entité autonome. Tous présentent des degrés divers d'autonomie et d'associativité. Penser les équipements d'un territoire c'est donc avant tout penser en système d'équipements.

LES EQUIPEMENTS DANS L'AMENAGEMENT : EQUIPER AVANT D'AMENAGER/AMENAGER AVANT D'EQUIPER?

« LES EQUIPEMENTS SONT DES ÉLÉMENTS DÉCISIFS DU DÉVELOPPEMENT DES MÉTROPLES »

SIINO, 2004

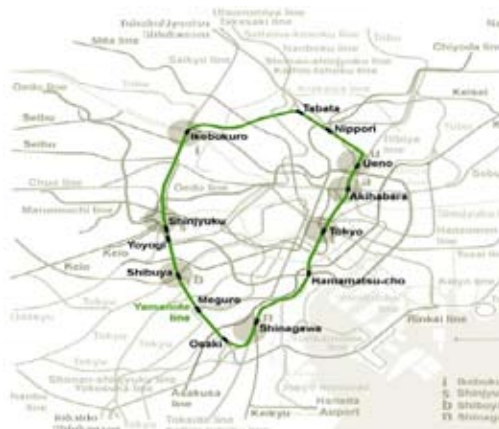
« LES INFRASTRUCTURES ONT DE TOUT TEMPS, CONSTITUÉ L'ÉLÉMENT FONDAMENTAL, GÉNÉSIQUE, ORGANISATEUR DE LA VILLE »

PRELORENZO, ROUILLARD, 2009



le développement de
Marne-la-vallée autour
des infrastructures de
transport

source : internet



lignes ferroviaires de
Tokyo

gare à Tokyo

source : internet



Dans le cadre du développement urbain des grandes métropoles, on donne couramment aux équipements un rôle structurant à jouer. Ce fait, produit d'un dispositif politique de planification, élude un autre phénomène de métropolisation plus informel et spontané qui – réductible à une somme d'actions individuelles – se caractérise d'abord par l'absence d'infrastructures et de services urbains de base. Cela n'exclue pas leur construction dans un second temps en fonction des besoins identifiés par les usagers. Cette remarque amène à se poser les questions suivantes : Faut-il équiper avant d'aménager ? Ou faut-il aménager avant d'équiper ? Ce qui signifierait laisser une once de liberté, une marge de manœuvre à des initiatives privées allant de l'invasion de terrains où l'on construit en une nuit des baraques, à la division et la vente légale de lots non frappés d'interdits de construire, mais non viabilisés, sans qu'aucun tracé des rues n'ait préalablement été approuvé ni dessiné.

Entre urbanisme planifié structuré par les équipements et urbanisme spontané géniteur (initiateur) des équipements, il pourrait exister des solutions hybrides qui reviendraient à ne prévoir que les équipements « revitalisants » permettant une première réappropriation de l'espace par les usagers ou habitants potentiels... etc. Dans tous ces cas, l'insertion des équipements dans la ville relève de stratégies d'aménagement, qui en font des supports d'urbanisation ou des aménagements secondaires. Elle pose la question du séquençage des opérations.

Quelques exemples spécifiques à Tokyo et d'ailleurs ont été sélectionnés afin d'illustrer ces questions.

Marne-la-vallée : les villes nouvelles, un symbole de l'aménagement du territoire

Les villes nouvelles françaises ont toutes été planifiées dans l'idée d'organiser la croissance d'une grande agglomération. Elles ont été pensées comme une politique nationale, conduite par l'Etat, avec une vocation d'aménagement du territoire. Elles poursuivaient trois idées forces : le polycentrisme, la lutte contre les grands ensembles et la recherche de la mixité sociale. Elles se sont construites à partir des accès aux équipements. Prenons pour exemple Marne-la-vallée : la ville s'étire sur 25 km le long de deux axes de transport, l'autoroute A4 et le RER A. Elle s'est développée autour de deux pôles urbains principaux (Noisy-le-Grand et le Val d'Europe) localisés aux deux extrémités du territoire. Or Marne-la-vallée « constitue aujourd'hui plus un chapelet de « villes nouvelles » qu'un continuum urbain, et se trouve caractérisée tant par une absence d'équipements structurants à l'échelle du territoire que par des déséquilibres importants (habitat, activité, ...) » (extrait du site de la DRE d'Ile-de-France dans le cadre du projet d'aménagement et de développement lancé en 2000). La ville s'est en réalité développée de part et d'autre de ces infrastructures, livrant un territoire morcelé, provoquant un manque de synergies sur la complémentarité fonctionnelle des équipements.

Tokyo : le chemin de fer, vecteur structurant du recentrage urbain

AVELINE Natacha (SIINO, 2004)

On pourrait penser, du point de vue de l'Europe, que la primauté du rail au Japon résulte d'une action publique volontariste, mais elle relève avant tout de l'initiative privée. Les compagnies ferroviaires privées jouent depuis le XIXème siècle un rôle déterminant dans la morphogenèse de la banlieue à Tokyo. Leur stratégie a été d'aménager les terrains le long des lignes ferroviaires pour les valoriser et les vendre par la suite, ce qui a permis de créer des zones résidentielles en banlieue de Tokyo. La diversification très précoce de ces opérateurs vers l'aménagement résidentiel et la distribution a ainsi généré des structures urbaines à dominante pavillonnaire, avec une forte concentration des services autour des gares. L'articulation du transport ferroviaire à des services de bus gérés par les

Ijburg

source : GoogleEarth

source : internet



Salton City

source : GoogleEarth

source : internet



Un Gecekondu

source : internet

source : internet



Londres, Thames Path

source : GoogleEarth

source : internet



mêmes opérateurs, a permis la construction massive des maisons individuelles pour les classes moyennes, dans les zones éloignées des gares. Le réseau routier est quant à lui arrivé après, dans les années 1960. Les projets d'infrastructure routière ont alors rencontré de nombreux obstacles : niveau élevé des valeurs foncières et résistance d'un lobby ferroviaire.

IJburg : projet clé de la stratégie nationale de l'Etat néerlandais

Au début des années 1990, la surchauffe du marché du logement a conduit la ville d'Amsterdam à lancer l'aménagement, longtemps différé, d'un nouveau quartier à gagner sur la mer : IJburg, constitué de sept îles artificielles. La ville planifie d'abord les infrastructures et les espaces publics. Puis elle attribue les différents terrains à développer à des investisseurs privés et publics. La nouvelle aire urbaine a nécessité la construction d'une connexion ferroviaire à Amsterdam et de 80 ponts afin de connecter les îles entre elles.

Salton City : ville fantôme

Le cas de la *Salton City* aux Etats-Unis remet en cause le fait d'anticiper l'urbanisation par les équipements. Dans les années 1950, un investisseur privé a entrepris de créer une ville touristique de 25 000 personnes au milieu du désert autour d'un immense lac artificiel. A cet effet, le site a été intégralement pourvu d'équipements d'infrastructure (du raccordement à l'égout à la voie rapide) afin de précéder son urbanisation. Simultanément, les parcelles ont été vendues au cas par cas. Cependant, l'artificialisation à l'extrême du site a provoqué l'extinction des espèces naturelles et donc altéré son attractivité potentielle. La ville n'a jamais connu une quelconque effervescence et s'est rapidement transformée en ville fantôme.

Karanfilkoy : un Gecekondu intégré à la ville

Le terme «Gecekondu» n'est pas la traduction française de «bidonville». Il définit un quartier qui se développe illégalement, avec des matériaux de construction bon marché, voire de récupération, et souvent construit en une nuit. Cette définition n'implique pas forcément que ces quartiers soient délabrés, tombés en désuétude, insécurisés... L'exemple du Gecekondu à Karanfilkoy (Istanbul) revêt un visage plutôt urbanisé, présentant des caractéristiques architecturales et urbaines plutôt surprenantes pour un quartier illégal. Ce quartier n'est pas un secteur replié sur lui-même, mais un secteur de la ville, où des interactions existent. Cet exemple démontre que l'urbanisation spontanée (d'une richesse qualitative insoupçonnée) est capable de produire des plans urbains.

Londres : le Thames Path

Ann-Caroll WERQUIN (PRELORENZO, 2009)

La rive sud de la Tamise marquée par la déprise industrielle a fait l'objet d'un renouvellement urbain, mais ce dernier n'a pas été initié par la puissance publique. L'opération consistant en la création d'une promenade le long du fleuve, le « Thames Path » s'est d'abord faite grâce à l'intervention des citoyens et des associations. Cette infrastructure soudée au fleuve a été amorcée dans les années 70. Pour la petite anecdote : en 1977 – à l'occasion du jubilé de la Reine – les lieux ont fait l'objet d'un aménagement pavé. Depuis, la continuité de la promenade publique s'est fabriquée au coup par coup. Le secteur s'est beaucoup renouvelé, se transformant avec la substitution ou la requalification des bâtiments des activités industrielles disparues, se gentrifiant sans cependant gommer tout l'héritage industriel. Outre les commerces, de nombreux équipements publics et lieux culturels se sont greffés à cette promenade. On peut citer le London City Hall, la Tate modern, la Tate Britain, le Shakespeare's Theater, le London Eye et le Dome Millenium. D'autres infrastructures se sont imposées : une nouvelle ligne

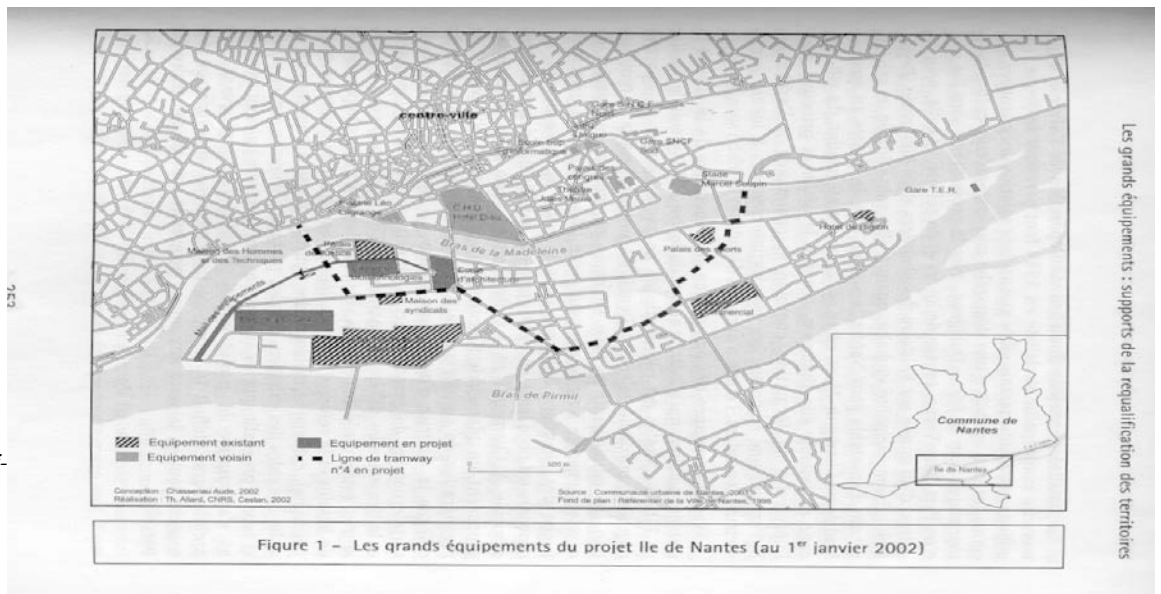
Nantes

source : internet



Nantes, les grands équipements supports de la requalification des territoires

source : SIINO, 2004



de métro articulée à la gare rénovée de Waterloo, et deux ponts piétonniers qui raccourcissent les distances et situent cette rive sud dans l'orbite du centre. Dans ce processus, des confrontations spontanées se sont inscrites, des disparités d'échelle, des accumulations entre bâtiments hérités des années 1970, la trame héritée du XIXème..., le tout contribuant à créer une identité propre aux lieux.

NANTES – Les équipements, supports de la régénération urbaine à Nantes, Aude CHASSERIAU (SIINO, 2004)

Le projet de l'île de Nantes s'appuie sur un foisonnement d'équipements pour lancer la dynamique d'urbanisation des lieux. Le plan masse est délaissé au profit d'un plan guide – plus souple et stratégique. Il laisse une place importante aux équipements de l'espace public : la création de nouveaux espaces publics et le traitement de ceux existants sont un élément fondateur du projet. Ils ont pour but de relier les différentes fonctions et îlots, de recréer une vie sociale dans le quartier, de permettre la déambulation, la promenade et donc la réappropriation de l'espace par les habitants. Le réseau des espaces publics constitue ainsi la trame du projet sur laquelle viennent se poser les réalisations diverses.

FINANCER LES EQUIPEMENTS : QUELS ACTEURS, QUELLE GESTION?

Financement

Afin de comprendre le rôle des différents acteurs (pouvoirs publics, acteurs privés, etc.) dans le financement des équipements, il faut s'attacher : 1) Aux architectures organisationnelles, ce qui revient à identifier les acteurs principaux; qui sont les autorités responsables ? Qui sont les exploitants? Entre eux, quel est le partage des rôles et sur quel niveau territorial rayonnent-ils? Indiscutablement il s'agit de la partie la plus visible, celle à laquelle on pense le plus aisément et qui fait l'objet de la plus grande attention; 2) Aux principes internes qui renvoient aux formes juridiques des acteurs, aux contrats, aux méthodes de financement, aux techniques de calcul des coûts et aux principes de tarification. 3) Si ces techniques constituent le cœur modélisable d'un partenariat entre public et privé, il faut bien voir qu'elles fonctionnent dans un certain environnement qui, lui aussi, s'avère très important pour comprendre le résultat. Or, les pratiques sont aussi influentes que les techniques contractuelles. L'esprit des contrats intervient autant que la lettre. Il convient alors d'accorder de l'importance aux cultures politiques, aux mentalités, c'est-à-dire à tout cet ensemble de pratiques non dites, évidentes pour les natifs d'un pays et qui semblent parfois si incompréhensibles à ceux qui lui sont étrangers.

Ainsi, il existe autant d'acteurs susceptibles de financer les équipements que de pays.

Le modèle français est un modèle assez atypique. « La France se nomme diversité disait Braudel (Braudel, 1986). Appliqué à notre sujet, cela veut dire que les Français ont changé plusieurs fois d'opinion politique. Ils ont été libéraux à une époque, partisans d'une intervention directe de l'Etat à une autre, séduits par l'économie mixte à un autre moment »¹. D'un point de vue contractuel cette situation s'est traduit par l'existence d'une multitude de mode de financement différents, tels que: la régie directe, la concession, la délégation, le BEA, les marchés publics, etc. Marqué pendant longtemps par la prédominance des acteurs publics en matière de financement d'équipements, l'Etat n'a plus aujourd'hui les moyens de ses ambitions. Cette situation de fait a pour conséquence le rôle sans cesse grandissant des acteurs privés et l'apparition de nouvelles formes contractuelles telles que les contrats de partenariat public-privé (PPP).

Le modèle Anglais, relayé par le modèle Américain, et qui a influencé les modèles Indien, d'Amérique du Sud ou du Sud-est asiatique est un modèle dans lequel les acteurs privés occupent une importance majeure. En effet le système anglo-saxon, reste quelque part organisé autour de deux règles: la théorie de l'optimum dans la grande tradition libérale et celle des marchés imparfaits en situation de monopole. Du premier découle l'idée que le meilleur compromis entre les préférences des acteurs est obtenu par l'atomicité des marchés, la liberté d'action des acteurs, la libre circulation des informations, l'organisation de la concurrence. Si la puissance publique doit intervenir, elle le fait pour corriger les dysfonctionnements des marchés. La seconde règle admet qu'il existe tout de même des cas où le marché se trouve pris en défaut, ce qui nécessite une intervention de la puissance publique.

Il faut toutefois rappeler que quel que soit le modèle de financement pratiqué

¹ L'Expérience française du Financement privé des Equipements publics, LES SERVICES URBAINS, LE MARCHE ET LE POLITIQUE, Dominique Lorrain - CNRS

par les pays membres de l'Union Européenne, ces derniers ont la possibilité, sous certaines conditions, de voir leur projets d'équipements financés ou co-financés par des fonds européens tels que le FEDER, etc.

Le modèle japonais est caractérisé par un fort investissement des acteurs privés dans le financement des équipements, notamment dans celui des infrastructures de transports. Ainsi, dans ce pays, l'étonnante primauté du rail ne résulte pas d'une action publique volontariste (même si celle-ci a largement contribué à le promouvoir au niveau national) mais à l'initiative privée. Ce phénomène « est le fruit d'un principe imaginé en 1911 par l'homme d'affaire Ichizoh Kobayashi : l'intégration de la promotion immobilière et du transport public. Le principe consiste à développer autour des stations de métro circulaire entourant la zone dense d'un centre des fonctions commerciales, d'affaires et des équipements culturels. A l'autre extrémité des lignes suburbaines radiales partant de ces nœuds, sont aménagés des parcs de loisirs près des lieux d'habitation . De cette façon la chaîne quotidienne de déplacement travail/ consommation/ loisirs se trouve intégrée, optimisée et les profits réalisés sur la valorisation du foncier autour des gares à chaque extrémité sont une source de financement (privé) pour le développement des infrastructures, et l'exploitation des lignes de transport collectif (elles aussi privées). Le principe fut appliqué à Tokyo par le biais de la Yamanote line qui fait figure de shopping mall géant, une boucle d'intensité urbaine sur laquelle continue de se greffer des développements urbains de plus en plus importants combinant commerces, tertiaire, loisirs, cultures...sur le point de passages de milliers de commuters »².

Gestion et entretien

Quel que soit l'acteur en charge de la gestion et l'entretien des équipements, le sujet déclenche régulièrement la polémique car il met aux prises des intérêts divergents (pouvoirs publics, exploitants, usagers), auxquels se surajoute le récent impératif de développement durable.

Concernant le développement durable les démarches sont focalisées sur l'amélioration des techniques de construction et de conception des infrastructures et équipements urbains (voiries, réseaux d'eau et de chauffage, etc.). Elles ne s'intéressent guère à l'amélioration de l'exploitation des bâtiments et de ces infrastructures. L'univers de la gestion urbaine semble méconnu par les promoteurs du développement durable, hormis la gestion des déchets.

Hors, l'amélioration de la gestion urbaine constitue un enjeu majeur du développement urbain durable. En effet, le déficit de gestion urbaine entraîne une dégradation rapide des bâtiments, des équipements, des espaces urbains et réduit leur durabilité. Ce déficit de gestion génère des charges d'investissement considérables, car il conduit à engager des opérations de rénovation urbaine très coûteuses pour enrayer ces processus de dégradation. Dans la mesure où le développement durable est censé réduire les inégalités et favoriser la cohésion sociale et la citoyenneté, la médiocrité de la gestion urbaine contribue également à aggraver les processus de ségrégation sociale et à détruire l'espace public.

Le manque d'importance accordée à l'amélioration de la gestion dans les démarches de développement durable n'est que l'expression d'un phénomène social et politique plus large, qui tend à valoriser la conception et la réalisation de nouveaux équipements au détriment de l'amélioration de l'entretien des équipements existants.

« Le statut privilégié conféré aux nouveaux équipements au détriment de leur gestion renvoie aux représentations sous-tendant les décisions d'investissements et la gestion des budgets de fonctionnement et aux modes d'articulation entre

ces deux formes de rationalité économique.

Nous fonctionnons dans un régime économique fondé sur des représentations symboliques qui limitent les budgets d'entretien et qui favorisent le financement des investissements. La réduction des moyens d'entretien accélère la dégradation des équipements, ce qui réduit leur durabilité et justifie en retour la nécessité de réaliser des investissements dispendieux pour les remplacer. Nous sommes donc dans un système économique fondamentalement antinomique avec les principes du développement durable, qui visent à accroître la durabilité des équipements.

De nombreux acteurs invoqueront le fait qu'il est souvent plus coûteux de réhabiliter des équipements que de les démolir et d'en reconstruire de nouveaux. Ils ont souvent raison, à ceci près qu'ils omettent de dire que les coûts de réhabilitation sont effectivement très élevés... quand les équipements concernés n'ont pas bénéficié d'un entretien digne de ce nom depuis leur création, quand ils n'ont pas été purement et simplement laissés à l'abandon, comme c'est le cas de certains quartiers d'habitat social »³.

Une difficulté se pose avec de plus en plus d'acuité actuellement en matière de gestion des équipements : l'augmentation des contestations d'origine populaire ou associative.

Cette augmentation des contestations a été rendu possible par l'essor de la démocratie participative.

Ce phénomène s'observe aisément en Europe mais également au Japon où il est rendu possible par les récentes modifications du code de l'urbanisme japonais, et en particulier par la réforme de 2003.

Ni les préoccupations de défense de la nature, ni les oppositions aux grands projets d'équipements ne sont en soi des phénomènes nouveaux (la construction du réseau ferré au siècle dernier, les équipements hydroélectrique après la seconde guerre mondiale se sont heurtés en leur temps à de vives oppositions), la nouveauté réside dans le fait que depuis une dizaine d'années ces oppositions, souvent conduites au nom de la défense de l'environnement et de la qualité de la vie, gagnent en ampleur et tendent à devenir systématiques. Ces contestations semblent pouvoir être interprétées, dans les sociétés industrielles développées, comme l'expression d'enjeux sociaux réels.

La connaissance des acteurs et de leur logique économique, patrimoniale, ou de développement est nécessaire pour comprendre, prévoir et anticiper leurs interventions, notamment celles visant à favoriser, ou pas, l'associativité des différents équipements, de leur développement, etc.

3 Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, Laboratoire de sociologie urbaine générative, L'AMÉLIORATION DE LA GESTION URBAINE : UN ENJEU MAJEUR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE, MICHEL BONETTI, JEAN BOUVIER, AVRIL 2007.

EQUIPER, C'EST :

Prendre en compte les différents usages des équipements selon les populations

Définir une aire d'influence et de rayonnement pour un site

Penser non pas des équipements isolés, mais des chaînes d'équipements interdépendants

Jouer sur le levier que représentent les équipements pour l'aménagement

Considérer l'ensemble des acteurs de ces équipements, tant en termes de financement que de gestion

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

BAUD & AL, *Dictionnaire de géographie*, Hatier, 2005. 543 p.

IOC, *Games of The XXXI Olympiad : 2016 working group report*, IOC, 2008

LATOURE B., HERMANT Emilie, *Paris ville invisible*, les empêcheurs de penser en rond/La Découverte, Paris, 1998, 159 p.

LEVIN, *No Olympics No Problem : New York City's Political Regime after the Bid for the 2012 Games*, Northwestern University, Political Science Department, 2007

PRELORENZO C., ROUILLARD D. (sous la direction de), *La métropole des infrastructures*, Picard, Paris, 2009

SASSEN S., *La ville globale*, New York, Londres, Tokyo, Descartes et cie, 1996

SIINO C., LAUMIERE F., LERICHE F., *Métropolisation et grands équipements structurants*, Presses Universitaires du Mirail-Toulouse, Toulouse, 2004

Articles de revue

TIRY Corinne, « Des mobilités pleines de ressources », in : *Diagonal*, n° 167-168, février 2005, p. 14-18.

FRANCOIS Stéphane, « Les centres d'accueil de jour au Japon : Accessibilité et ouverture », in : *Gérontologie et société*, 2006, n°119

DUCOM Estelle et Yokohari M., « L'involution démographique et urbaine dans l'aire tokyoite. Le déclin de la ville nouvelle de Tama », in : *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 100 « Les âges de la ville », 2006, pages 23-28

Documents universitaires

AUVRAY, BOSSIÈRE, GILLET, KRUSZYNSKI, LI, *Le modèle asiatique*, AMUR, 2009

GAUDIAS, HEILES, HINFRAY, SABRI, *Urbanisme provisoire*, AMUR, 2009

SCOCCIMARRO Rémi, *Le rôle structurant des avancées sur la mer dans la baie de Tôkyô*, Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière Lyon 2, sous la direction de Philippe Pelletier, décembre 2007

Sources internet

article sur IJBURG :

CHATFIELD-TAYLOR C, «Amsterdam - Urban Islands », 19 September 2008, in : <http://www.vector1media.com/articles/features/4528-amsterdam-urban-islands> (consulté le 2/03/2010)

PROJET FIBERCITY

<http://www.fibercity2050.net/eng/fibercityENG.html> (consulté le 2/03/2010)

BARCELONA : URBAN TRANSFORMATION AND 92 OLYMPIC GAMES
www.mt.usi.ch/pages/barcelona.pdf (consulté le 1/03/2010)

MULETA : encyclopédie européenne de l'urbanisme et de l'habitat
<http://www.muleta.org/muleta2/accueil.do> (consulté le 3/03/2010)

DICTIONNAIRE LAROUSSE
<http://www.larousse.fr/> (consulté le 3/03/2010)

AGENCE UNIVERSITAIRE DE LA FRANCOPHONIE
SUTCLIFFE Anthony, TOPALO Christian, Les mots de la ville, glossaire français-anglais de l'urbanisme, de l'aménagement et de la gestion urbaine, mars 1998 :
<http://www.infotheque.info/cache/163/www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/glossaires/motsdelaville/motsville.htm> (consulté le 3/03/2010)

GRIDAUH
HITOSHI Terao, Le droit de l'urbanisme au Japon (Droit comparé) - source internet
<http://www.gridauh.fr/sites/fr/fichier/3eccbac5161a5.pdf>
(consulté le 4/03/10)

VILLE NOUVELLE :
<http://hgc.ac-creteil.fr/spip/Une-Ville-Nouvelle-comment-ca,750> (consulté le 3/03/2010)