

École des Ponts

ParisTech

amur

mastère spécialisé

SHINKI + La ville logistique

Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine
Atelier International
Paris – Tokyo (mars 2010)

Equipe projet

Adrien Commin
Agathe Gillet
Olivier Heiles
Victoire Hinfray
Marine Lerch
Marie Veltz

Enseignants

Claude Prelorenzo
Nathalie Roseau

SOMMAIRE

Avant propos.....	5
Diagnostic	9
1. Évolution des équipements de Shinkiba.....	9
2. Shinkiba dans le système de terre-pleins: un relatif isolement.....	12
3. Des équipements métropolitains pour Shinkiba ?.....	14
Stratégie.....	19
Axe stratégique 1. Shinkiba, carrefour logistique de la distribution dans la baie de Tokyo.....	19
Axe stratégique 2. Shinkiba, étape clé de la «green bay» de Tokyo.....	28
Définition du périmètre du projet.....	32
Projet.....	35
1. La ville distributive.....	35
2. La ville des équipements.....	48
3. Ville Récréative.....	58
Conclusion.....	65
Annexes.....	69

AVANT PROPOS

Réfléchir sur la notion d'équipement dans un territoire a constitué le point de départ de notre démarche. Organes de la ville, les équipements forment un ensemble complexe qui regroupe tout un panel d'activités, de services aux personnes ou/et aux entreprises, qu'ils soient publics ou privés. Le CDU (Centre de Documentation de l'Urbanisme), les définit comme « l'ensemble des installations, réseaux et bâtiments assurant à la population locale et aux entreprises les services collectifs dont elles ont besoin ». Pour englober le panel que couvre la notion, nous avons choisi de définir les équipements 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 à travers diverses dimensions et rayonnements, y compris au sein d'une même fonction. Par exemple, les équipements commerciaux regroupent les grands centres commerciaux comme les superettes et points d'approvisionnement logistique.

Les équipements sont donc tout ce qui fait la ville, ce qui la fait fonctionner et ce qui permet de l'utiliser, de la pratiquer. Pour nous, ils sont en quelque sorte la ville.

Interroger les équipements, c'est se pencher sur leur rapport à l'urbanité, leur impact sur la ville et la façon dont ils sont aménagés. Différentes problématiques sont liées à cette interrogation. Nous les avons prises en compte dans notre analyse du site et notre projet.

La question des besoins des usagers (personnes ou territoires) nous est d'abord apparue cruciale pour implanter avec pertinence des équipements. Une réflexion sur les équipements en termes d'usages permet de s'intéresser aux besoins, qui varient selon la population résidente ou ciblée. En effet, si l'on prend exemple sur de nombreux sites situés à proximité de la baie de Tôkyô, les transformations qu'engendrent de nouveaux équipements sur un territoire (notamment ludiques et touristiques) nous ont paru être une piste à explorer pour la reconversion de Shinkiba. Certains terre-pleins ont ainsi vu leur usage

radicalement transformé, tels qu'Odaiba. Ainsi, des terre-pleins portuaires qui étaient parmi les plus répulsifs de la ville sont aujourd'hui ceux qui connaissent les fréquentations les plus massives.

Autre exemple de redynamisation d'un territoire par des grands équipements, le projet de Tokyo pour les Jeux Olympiques de 2016 concentrait son champ d'action sur le front de mer, indiquant un véritable intérêt de la ville pour ce dernier, en attente de redynamisation. Le quartier de Koto 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, l'architecte considérant que la ville tourne le dos à la nature.

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. Classifier 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.

Le rayonnement et l'attractivité des équipements sont donc également entrés en compte. Ils dépendent des usages, fonctions et échelles concernés. Nous avons repéré trois échelles d'aires d'influence : internationale, métropolitaine et locale.

À l'échelle métropolitaine, les équipements peuvent concerner un grand nombre de personnes, mais celles-ci résident à proximité du point d'attraction. L'équipement est un service offert à la population de la ville et de son aire d'influence. Cette dernière est bien plus réduite et se limite à la région ou au département. On trouvera 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...). Les équipements de

cette échelle rattachent le territoire qui les accueille à la métropole.

Au niveau local, les équipements procèdent davantage d'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 les 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, par l'identité qu'ils lui confèrent. L'effet d'entraînement était ici important pour nous, puisque si l'équipement rayonne dans son aire d'influence (ce pour quoi il a été fait), il attire aussi de nouvelles activités, populations et peut modifier la perception que les gens ont de la ville.

Au delà des classifications d'équipements, il convenait aussi de se demander dans quelles mesures un équipement fait partie d'un réseau. Plutôt que de le considérer comme un élément isolé, il s'agissait 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. 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, au travers de l'articulation des équipements entre eux pour remplir un service urbain donné. Par exemple, les combini sont organisés en réseau et leur localisation est pensée en termes de couverture du territoire, en maillage de la ville par un réseau de micro-points de vente. Ils constituent ainsi un système horizontal. A l'inverse, des systèmes verticaux existent. Ils concernent une même fonction. L'équipement «combi» 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 ce sont les mêmes grands groupes



Répartition des combini autour de Shinjuku

qui détiennent grandes surfaces et combini. Ces grandes surfaces sont une autre déclinaison du 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. Répondre à ces interrogations conduit à se pencher sur les notions opposées d'associativité et d'autonomie. Ainsi, le commerce en général interagit constamment avec d'autres équipements, en particulier avec les équipements de transports et la logistique. L'imbrication des gares et des commerces forme des combinaisons d'équipements qui fonctionnent de manière symbiotique.

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 combini 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, ce vers quoi nous avons tendu pour Shinkiba.



Centres commerciaux de Shinjuku Terrace City

Nous nous sommes également demandés qui, de l'aménagement ou de l'équipement, était le premier dans l'urbanisation d'un territoire. 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 se caractérise d'abord par l'absence d'infrastructures et de services urbains de base, qui n'exclut pourtant pas leur construction dans un second temps en fonction des besoins identifiés par les usagers. Cette remarque nous a amenés à nous poser les questions suivantes : Faut-il équiper avant d'aménager ? Ou faut-il aménager avant d'équiper ? Entre urbanisme planifié structuré par les équipements et urbanisme spontané 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. 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, cruciale dans notre réflexion sur Shinkiba.

Nous avons également mené des recherches sur le financement des équipements pour compléter notre analyse, lors desquelles nous avons vu que les pratiques spontanées sont aussi influentes que les techniques

contractuelles.

Les pratiques japonaises semblent reposer sur un fort investissement des acteurs privés dans le financement des équipements, notamment dans les infrastructures de transports.

Devant un système économique fondamentalement antinomique avec les principes du développement durable. 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 favoriserons donc un système d'équipement durable, écologique et innovant.

Équiper notre périmètre de projet suivra donc cinq pistes :

- Prendre en compte les différents **usages** des équipements selon les populations
- Définir une **aire d'influence** et de rayonnement pour les équipements du 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.

DIAGNOSTIC

Notre diagnostic du site de Shinkiba à travers le prisme des équipements prend acte des différences d'échelles et de leur rayonnement. Il s'appuiera sur trois échelles différentes. Chaque échelle correspond à une lecture différente du site. Chaque passage d'une échelle à une autre constitue une étape du diagnostic.

L'échelle la plus fine, restreinte aux stricts contours du site, montre Shinkiba comme un site servant, aux équipements changeant en fonction des mutations économiques à l'œuvre (1). A l'échelle intermédiaire, l'analyse des relations du site avec les terres-pleins voisins, montre l'isolement de Shinkiba et les ruptures qui le coupent de par son environnement proche (2). Enfin, l'échelle métropolitaine, couvrant l'ensemble de la baie de Tokyo, nous a permis de développer une approche par scénarios, reflet des dynamiques à l'œuvre et des solutions expérimentées dans la baie de Tokyo (3).

1. Évolution des équipements de Shinkiba

1.1. Revue Globale et Analyse

Shinkiba est un site artificiel construit pour accueillir les métiers du bois. En conséquence, on y trouve des équipements spécifiques :

- Structure même de Shinkiba (en effet, traditionnellement les risques d'incendies ont contraint l'industrie du bois à s'installer à proximité directe de points d'eau. La peur du feu explique aussi la structure de Shinkiba et la configuration spatiale de ses bassins).
- Parcellaire de petite taille, en longueur («lamelles»), de façon à avoir un accès aux bassins de flottage du bois.
- Bassins de flottage
- Enclos à bois, pontons
- Voiries et franchissements conçus au service de l'activité du bois. Cet état de fait a eu pour conséquence la réalisation de voies larges, fonctionnelles mais

peu nombreuses et peu diversifiées destinées à desservir chaque parcelle.

Shinkiba fait actuellement l'objet de mutations économiques importantes : on assiste à un déclin des métiers du bois et, parallèlement, au développement des entreprises de transport et de logistique mais aussi de l'activité tertiaire (à lui suite de l'entreprise NEC). Ces mutations ont lieu en priorité sur le bassin nord du site.

Ces nouvelles activités se caractérisent notamment par un nombre élevé de salariés et une consommation d'espace importante. L'enquête menée par le consortium montre que le nombre d'employés moyen par entreprise est passé de onze en 1991 à plus de vingt-six en 2006, c'est à dire un doublement sur une période de quinze ans.

Ces nouvelles activités se sont implantées sur le site, et plus précisément autour du bassin nord, en raison du faible coût du foncier, de sa relative proximité avec Tokyo ainsi que de sa bonne desserte par les infrastructures de transport.

En pratique, ces mutations économiques se traduisent par une évolution ou une désaffectation des équipements originels. Ainsi, concernant la désaffectation de certains équipements, on peut citer l'abandon des bassins de flottage.

S'agissant de la mutation des équipements, on constate que l'arrivée de nouvelles activités économiques dépendantes des infrastructures de transport coïncide avec le développement d'infrastructures routières nouvelles : prolongation de la Tokyo port seaside road qui traverse le site du nord au sud et doublement de la Tokyo bayshore road qui longe le site au nord.

Il est par ailleurs intéressant de constater que ces nouvelles activités entraînent une modification du parcellaire. En effet ces dernières nécessitent des surfaces importantes. C'est pourquoi on assiste au remembrement des parcelles accueillant l'implantation d'entrepôts de grande taille, tant au sol qu'en hauteur.

Enfin, on assiste également à l'apparition spontanée d'équipements servants tels que de nouveaux combinis, des établissements de restauration, ainsi qu'au maintien des équipements récréatifs déjà présents sur le site que sont le terrain de baseball, la salle de sport et les espaces paysagés. Ce phénomène s'explique par l'arrivée sur le site des activités tertiaires et de logistique qui emploient un nombre important d'employés.

1.2. Dichotomie des bassins et mémoire du site

La présence d'importantes infrastructures de transports à proximité du bassin nord a engendré une concentration des entreprises tertiaires et de logistique autour de ce dernier. Cette concentration d'entreprises a mécaniquement induit l'apparition d'équipements servants autour du bassin nord, tels que des commerces et des services.

Le bassin sud, quant à lui, se caractérise par la très faible présence d'équipements ainsi que par une activité majoritairement liée au bois, mais pas uniquement. Ainsi, on observe l'apparition de nouvelles activités telles que la maintenance automobile, le catering (production de repas collectifs), stockage d'éléments de petites tailles, etc. Contrairement aux activités se développant autour du bassin nord, ces dernières n'ont pas bouleversé le parcellaire. Elles se sont immiscées dans les structures existantes.

La structure même du site est liée à l'industrie du bois : structure en atoll, localisation fluviale et maritime et configuration spatiale des bassins. La substance originelle du site s'estompe : les bassins ne sont plus utilisés aujourd'hui et les entreprises liées à l'activité du bois comme celles liées à la logistique ou au tertiaire lui tourne résolument le dos. Ce désintérêt pour les bassins de flottage se traduit par une absence totale de traitement. A contrario, les berges ont fait ponctuellement l'objet de traitements paysagers. On a ainsi pu observer l'existence d'un parc linéaire le long de la berge est et d'un jardin à l'ouest. La berge sud, quant à elle, est rendue inaccessible

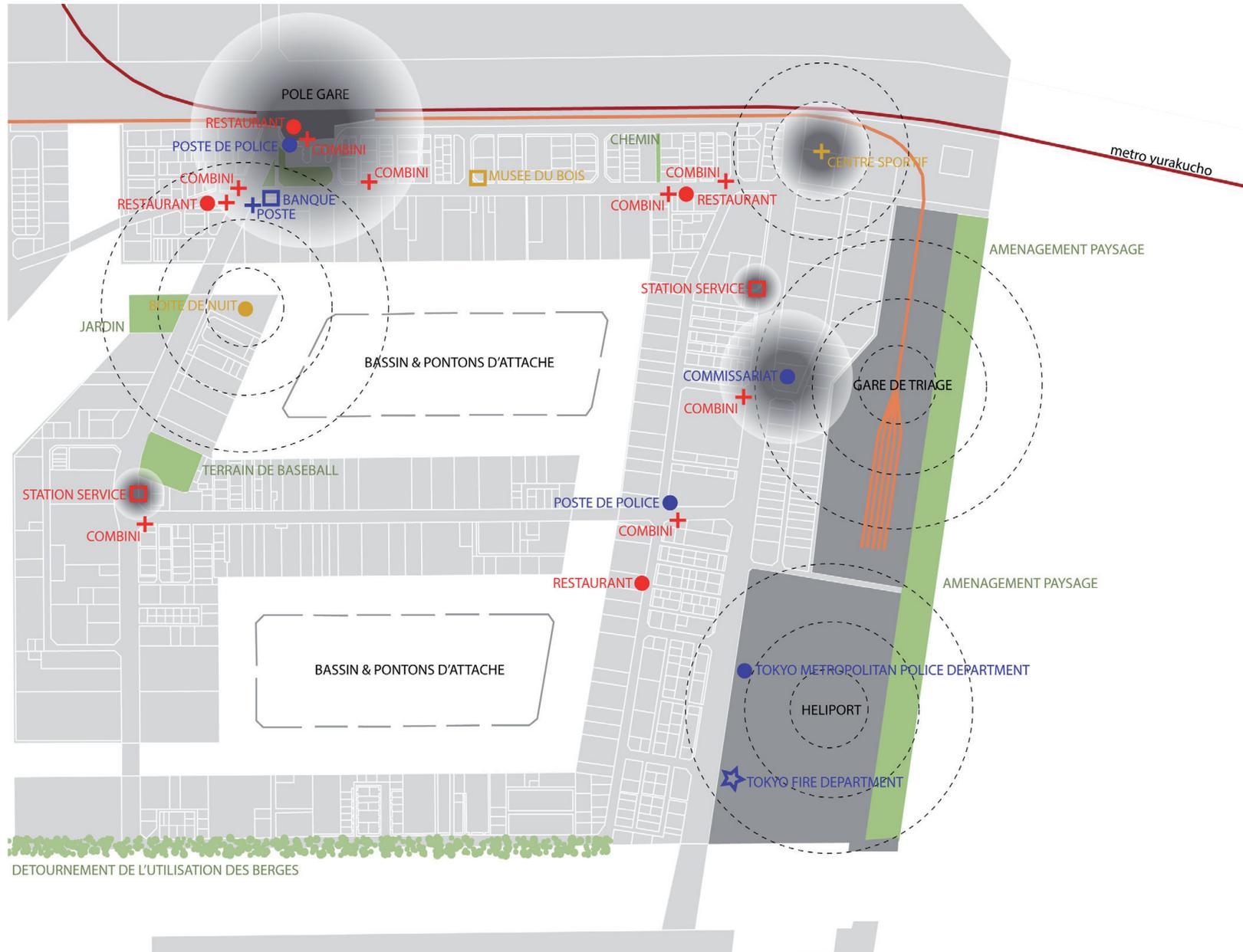
par un grillage. Cela n'empêche cependant pas certains pêcheurs de braver l'interdiction pour y pêcher.

Au-delà de la présence des bassins et de l'eau en général, la mémoire du site persiste à travers la présence d'un certain nombre d'entreprises liées à l'industrie du bois et à travers l'existence de certains équipements tels que le musée du bois et le bâtiment phare du consortium.

A l'échelle de la métropole, Shinkiba est perçu comme un lieu artificiel, excentré, un site industriel lambda sans rapport particulier avec le bois. En effet, dans l'imaginaire collectif Tokyoïte, la mémoire du bois réside à Kiba. A l'échelle du site, la mémoire du bois demeure, malgré l'arrivée massive des activités tertiaires ou de logistique qui tendent à modifier l'environnement du lieu.

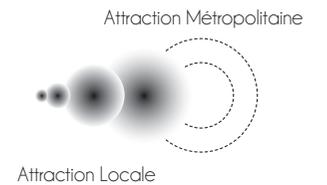
1.3. Hiérarchie d'attraction des équipements

On distingue d'une part des équipements dont l'impact est purement local, c'est-à-dire dont le champ d'influence est relativement faible mais l'utilisation fréquente : équipements commerciaux tels que combinis, restaurant... et services tels que poste de police, banque, poste... D'autre part, sur le site sont également présents des équipements d'envergure métropolitaine dont le champ d'influence est très étendu. Ces derniers, en tant que lieux de destination, n'ont que très peu d'impact sur le site.



Hierarchie d'attraction des équipements

Légende



2. Shinkiba dans le système de terre-pleins: un relatif isolement

2.1. Faiblesse des équipements intermédiaires

Par rapport à son environnement proche, constitué des terre-pleins qui l'entourent, Shinkiba semble relativement isolé. Cet isolement peut ainsi se lire par le prisme des équipements, ceux présents sur Shinkiba n'entrant que très peu en complémentarité avec ceux des terre-pleins voisins. Il existe une faible continuité des équipements et de leurs usages.

Shinkiba apparaît globalement déconnecté des terre-pleins avoisinants, en raison de sa fonction productive extrêmement marquée, par les usages des équipements et leur aire d'attractivité. On note ainsi sur le site peu d'équipements de rayonnement « intermédiaire », c'est-à-dire d'équipements qui rayonneraient au-delà du niveau local sans pour autant concerner une aire de dimension métropolitaine. Ces équipements de rayonnement intermédiaire se situent davantage sur les terre-pleins proches de Shinkiba (parcs de Tatsumi ou équipements sportifs de Yumenoshima par exemple), tandis que les équipements de Shinkiba sont déconnectés de ceux-ci. Les équipements présents sur le site sont ainsi ancrés soit dans une réalité extrêmement locale (combinis, Koban, distributeurs automatiques) soit dans une réalité métropolitaine (hélicoptère, discothèque). Par ses fonctions, Shinkiba fonctionne dès lors dans son environnement proche comme un « îlot » en termes d'équipements, les seules continuités étant logistiques et visuelles.

La continuité logistique s'observe au sud de Tatsumi où de grandes entreprises tertiaires modifient le parcellaire initial similaire à celui de Shinkiba. On note ensuite à travers les espaces verts une autre continuité, visuelle et extérieure. Elle court du nord-est au sud-est, du parc de Yumenoshima au golf de Wakasu, en passant par l'aménagement des berges jouxtant la gare de triage du métro et l'héliport. Cependant cette continuité visuelle verte n'est sensible que de l'extérieur. Elle est partielle et beaucoup moins nette lorsque l'on pratique le site.

2.2. Complémentarité des terre-pleins voisins.

Si les équipements situés sur Shinkiba n'entrent pas en écho avec l'environnement proche des terre-pleins avoisinants, il semble pertinent de s'interroger sur les complémentarités des équipements de ces terre-pleins entre eux. L'isolement de Shinkiba est-il symptomatique ou bien est-il révélateur d'un fonctionnement général en îlots autosuffisants d'un point de vue des équipements ? S'intéresser aux terre-pleins jouxtant Shinkiba permet ainsi de réfléchir aux équipements en termes de complémentarité.

Shinonome, qui accueille industries, logements et emplois tertiaires semble fonctionner en huis clos, l'agence Kengo Kuma le décrivant même comme un « time regulated ghetto ». Les équipements qu'il accueille répondent à ces trois types de fonction : embarcadères, shopping malls et commerce, berges aménagées, parcs d'attraction... Ces équipements ne touchent pas Shinkiba. Par ailleurs, la population résidente de Shinonome n'utilise que les équipements concentrés sur place ou sur Tatsumi nord (parc, piscine olympique), Yumenoshima voire Odaiba.



Shinonome
Tours de logements

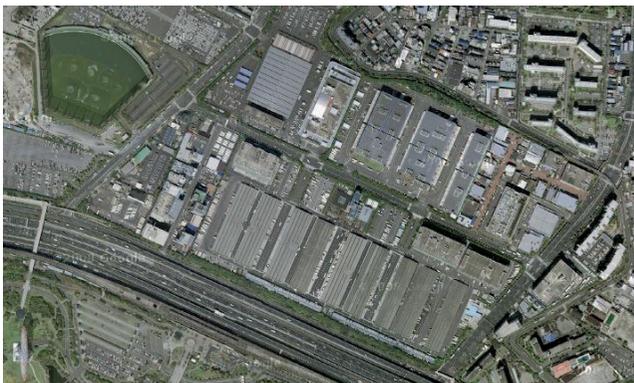
Odaiba est un terre-plein qui possède un fort niveau d'équipement. Ses liens potentiels avec Shinkiba semblent limités : il attire principalement une

population de visiteurs Tokyoïtes, qui empruntent les réseaux métropolitains et entrent directement sur ce site pour profiter de ses différents équipements. Ce terre-plein semble ainsi davantage lié à la métropole qu'aux autres terre-pleins.



Odaiba
Parc et immeuble de la Fuji TV

Kasai, à l'est de Shinkiba, accueille une plateforme logistique de 35 hectares, construite dans les années 1960 pour répondre au besoin logistique de Tokyo. C'est l'un des quatre pôles logistiques construits à cette époque. Du fait de son ancienneté, elle présente plusieurs manques : pas d'intermodalité ferroviaire, entrepôts obsolètes, pas d'ouverture sur l'eau.



Kasai
Plateforme logistique

Tatsumi accueille au sud des activités industrielles ainsi que des firmes liées au bois et au nord des logements bordés par un parc. Il existe au sud une continuité des activités industrielles et portuaires avec Shinkiba. Les équipements des deux sites pourraient ainsi potentiellement entrer en complémentarité, comme par exemple via le terminal matériaux qu'accueille Tatsumi.

Yumenoshima, situé au nord de Shinkiba, accueille un certain nombre d'équipements sportifs (nautiques et athlétiques) et culturels ainsi que des espaces verts, une marina et une serre botanique. Shinkiba et Yumenoshima ne semblent pas entrer en écho. Cependant, le terre plein possède une centrale de retraitement des déchets que les entreprises de recyclage de Shinkiba utilisent de manière sporadique.

2.3. Le Port de Tokyo : une échelle plus pertinente pour saisir les complémentarités en termes d'équipement

“ Streamlining port logistics is an urgent task sought by all parties
Policy Speech by Governor of Tokyo, Shintaro Ishihara at the Second
Regular Session of the Metropolitan Assembly, 2002 ”

Si les équipements de Shinkiba ne semblent pas pouvoir être attractifs pour les terre-pleins avoisinants, l'activité logistique qui s'y développe révèle des enjeux plus larges qui concernent le port. Cette activité fonctionne grâce aux équipements du port ainsi qu'aux grandes infrastructures présentes ou à venir (comme la Tokyo Port Seaside Road qui permettra bientôt une liaison directe entre Shinkiba et Haneda). Nos entretiens avec des acteurs du site travaillant dans des entreprises logistiques montrent le poids des infrastructures portuaires et routières pour le cheminement des marchandises. Le même constat pourrait être fait concernant les autres activités de Shinkiba, notamment celles liées au bois. Les entretiens montrent que la matière première vient généralement par bateau du monde entier avant d'être transporté par

camion sur le site.

Étant donné ses activités actuelles, le site est davantage tourné vers le port que vers son environnement direct, les équipements les plus directement pratiqués par le site étant ceux du port ainsi que les grandes infrastructures de transport.

Concernant le rôle potentiel que pourrait remplir Shinkiba à cette échelle, il semblerait que la tendance actuelle vers le développement des activités logistiques réponde à des enjeux cruciaux du port. Plusieurs discours émanant des responsables du Tokyo Metropolitan Government mettent à jour l'importance de développer les activités logistiques dans la zone portuaire, notamment pour faire face à la concurrence des autres métropoles asiatiques et mondiales. Les documents du Bureau du Port mettent également l'accent sur l'importance de développer les fonctions de distribution, qui doivent pouvoir être soutenues par des infrastructures performantes. L'amélioration de la desserte de l'aéroport d'Haneda est ainsi mise en avant comme une priorité.

Le niveau d'équipement de Shinkiba et son lien éventuel avec le port, en tant que chaînon de la métropole tokyoïte, appellent donc une analyse au niveau métropolitain.

3. Des équipements métropolitains pour Shinkiba ?

L'étude de Shinkiba à travers le prisme des équipements métropolitains est particulièrement éclairante pour comprendre le fonctionnement et la place du site dans un paysage en forte mutation, celui de la baie de Tokyo.

3.1. Un déficit d'équipements métropolitains à nuancer

Deux nuances doivent être apportées à ce constat. Premièrement,

celui-ci concerne surtout les équipements de loisirs et ignore d'autres catégories d'équipements moins visibles car sans contact direct avec le public. Shinkiba possède ainsi le premier héliport de Tokyo, accueillant les hélicoptères d'une quinzaine de compagnies privées, de la police et des pompiers. Deuxièmement, ce constat sous-estime le rayonnement de certains équipements présents sur Shinkiba au premier rang desquels la salle de concerts «Studio Coast», équipement d'attraction métropolitaine ouvert en 2003. A l'échelle de la métropole, Shinkiba n'est donc pas un site majeur en termes de grands équipements. Cependant, l'héliport et le «Studio Coast» montrent que le site compte certains équipements qui dépassent bien les seules aménités au service de l'économie du bois ou de la logistique.



Bâtiment de Studio Coast



Entrée de l'héliport



Liaisons depuis Shinkiba :
Un site relativement bien desservi

Routes

- Routes principales
- Routes secondaires
- - Routes en projet

- Shinkiba Station
- Lieux d'interconnexion

Réseau ferroviaire

- Yurikamome (TWR)
- Rinkai Line (TWR)
- Yurakucho Line (Tokyo Metro)
- Keio Line (JR East)

Lignes de bus

- Ligne 11
- Ligne 11 bis
- Ligne 5

3.2. Les équipements métropolitains : une double fracture à l'échelle de la baie

Une analyse dynamique permet de faire apparaître deux grandes lignes de fracture qui structurent l'évolution des activités et des fonctions dans la baie de Tokyo.

La fracture nord/sud ou ville/port

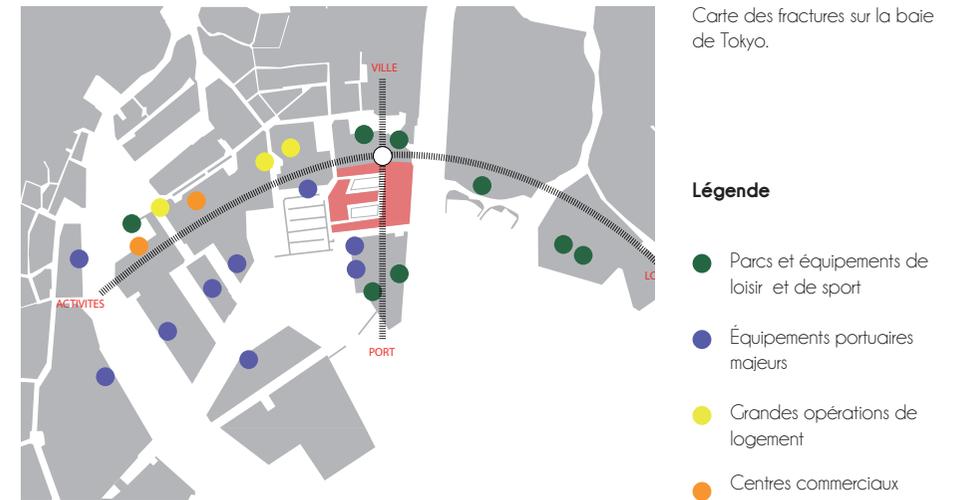
- Ligne de partage : autoroute Tokyo Bayshore
 - Commentaires : cette première fracture sépare assez nettement les activités urbaines au nord (logements, bureaux, commerces, équipements de loisir, aménités diverses...) des activités industrielles, logistiques et portuaires au sud. Au nord de l'autoroute des équipements urbains sont présents : écoles, commerces, centres de soins... Au sud de cette voie, ce sont les équipements portuaires et industriels qui prévalent : quais d'embarquement/débarquement, parkings... Ce partage nord/sud fonctionne sur l'ensemble de la baie, à l'exception d'Odaiba qui représente une avancée volontariste de la ville sur le port.

Fracture est/ouest ou parc/activité

- Ligne de partage : rivière Arakawa
 - Commentaires : cette seconde fracture fortement inscrite dans la baie de Tokyo sépare l'ensemble des activités industrielles et urbaines à l'ouest des activités de loisirs et de récréation, largement dominantes à l'est de l'Arakawa. On remarque ainsi une très forte concentration d'équipements de loisirs de rayonnement métropolitain à l'est de la rivière Arakawa, au premier rang desquels le parc de Kasai et Disneyland Tokyo.

3.3. Dynamiques en marche

Les différentes tendances présentées sont issues des lignes de partage dynamiques observées à l'échelle de la baie de Tokyo. Elles ne



constituent en rien des avènements figés mais plutôt des pistes de réflexion, des références à partir desquelles il est possible de penser l'avenir de Shinkiba.

Le site de Shinkiba est peu marqué par les équipements qu'il accueille. Son avenir ne penche pas de manière privilégiée vers l'une des cinq tendances décrites ci-après. Le site est peu doté en grands équipements métropolitains et ceux qu'il possède sont de natures variées (héliport, salle de concert...). Il faut tout de même constater que la construction de la «boucle logistique» formée par la voie express qui traverse l'est de Shinkiba et le nouveau pont de Wakasu, va probablement accentuer le développement des activités liées à la logistique. Cette évolution nous conduit à examiner avec attention les équipements et les aménagements contemporains liés à la logistique.

Shinkiba - Logistique

Selon ce scénario, le site de Shinkiba poursuit son histoire industrielle en favorisant les mutations en cours vers des activités logistiques à l'échelle de la métropole. Le site cherchera à tirer profit de ses nombreuses connexions à des infrastructures de transports majeures pour devenir une des plateformes logistique majeure de la métropole.

**Shinkiba - Shinonome 2**

Le site participe à l'avancée de la ville vers le sud de la baie. Selon ce scénario, Shinkiba est appelé à devenir un quartier de ville, plus orienté vers la fonction résidentielle (à l'image des réalisations de Shinonome).

Shinkiba - Odaiba 2

Le site de Shinkiba participe à l'avancée de la ville vers le sud de la baie, sur les espaces autrefois occupés par l'activité industrielle et portuaire. Selon ce scénario, Shinkiba est appelé à devenir un pôle tertiaire et de loisirs, à l'image d'Odaiba, avec lequel Shinkiba cherchera des complémentarités et des synergies.

**Le compromis du consortium**

Le projet actuellement porté par le consortium pour le redéveloppement de Shinkiba constitue un scénario à part entière. Associant logements, loisirs, parcs et zone industrielle, le projet semble ne pas vouloir « choisir » une activité dominante pour le site.

Shinkiba - Kasai 2

Selon ce scénario, le site de Shinkiba a vocation à s'intégrer au grand système de parcs de l'est de la baie (avec Kasai et Disney Land) pour former un espace unique de loisirs et de récréation « vert » à l'échelle de la métropole. Il pourra alors profiter de la qualité paysagère de ses bassins pour développer des activités de récréation nautique et de détente...



STRATÉGIE

Axe stratégique 1. Shinkiba, carrefour logistique de la distribution dans la baie de Tokyo

Le site de Shinkiba se trouve dans une position éminemment stratégique du point de vue de la logistique dans la baie de Tokyo. Irrigué par des grandes infrastructures de transport existantes ou en projet, Shinkiba, de même que les terre-pleins voisins de Tatsumi et de Wakasu connaît depuis quelques années un très fort développement des activités liées au secteur de la logistique, au détriment de l'activité traditionnelle du bois. Le visage de Shinkiba change rapidement au fur et à mesure que s'installent sur le site de grands entrepôts d'entreprises logistiques à l'instar de DHL Japon.

Nous entendons profiter de cette dynamique existante, la renforcer



Entrepôts superposés à Shinkiba

et la faire évoluer. En effet, le développement logistique actuel reste calqué sur des modèles anciens. Il est très peu organisé et surtout, ne répond pas aux nouvelles ambitions d'une logistique urbaine plus durable. Le premier axe stratégique de notre projet vise donc à orienter le développement de Shinkiba vers une plateforme logistique plus innovante et durable.

Il s'agit tout d'abord de profiter du potentiel multimodal très important de



Potentiel multimodal de Shinkiba

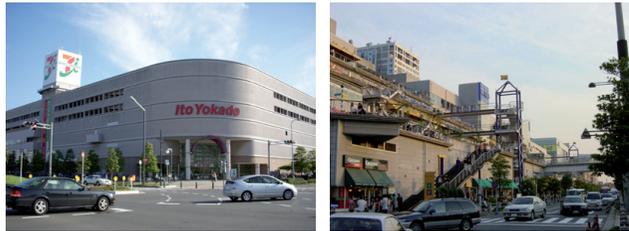
Légende

- Voirie express
- principale
- en projet
- secondaire
- Rail
- Bateau
- Héliport
- Aéroport

Shinkiba, aujourd'hui largement inexploité. Le site bénéficie en effet d'une accessibilité directe ou semi-directe aux transports routiers, maritimes, fluviaux, ferroviaires et aériens. Il s'agit ensuite de faire de Shinkiba une plateforme logistique exemplaire en termes de développement durable, image d'une nouvelle logistique urbaine.

Par ailleurs, le développement logistique actuel est très hétérogène et tend à banaliser le site. Nous souhaitons au contraire, faire de Shinkiba et des

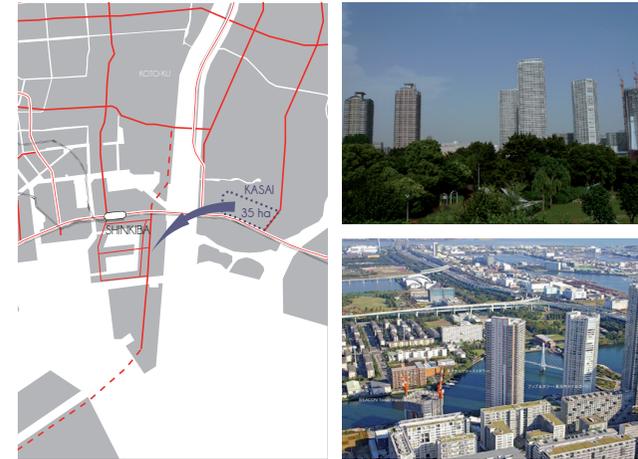
terre-pleins voisins de Tatsumi et de Wakasu un système logistique intégré, remplissant une fonction bien précise. Dans ce but, un examen approfondi des besoins et des flux logistiques à l'échelle de la baie de Tokyo nous a conduit à identifier une fonction privilégiée. Nous souhaitons faire de Shinkiba une plateforme logistique au service des grands centres de consommation de la baie de Tokyo. Issus de l'avancée volontariste du front urbain sur la baie, les grands centres de loisirs et de commerce souffrent aujourd'hui d'un manque d'espace de stockage et d'une organisation logistique non optimale comme le soulignent plusieurs documents publiés par le gouvernement métropolitain de Tokyo (par exemple «Comprehensive vision for transportation of goods», février 2006- rapport publié en ligne).



Centres commerciaux dans la baie de Tokyo

Objectif 1. Devenir la plateforme logistique centrale des grands centres de consommation de la baie

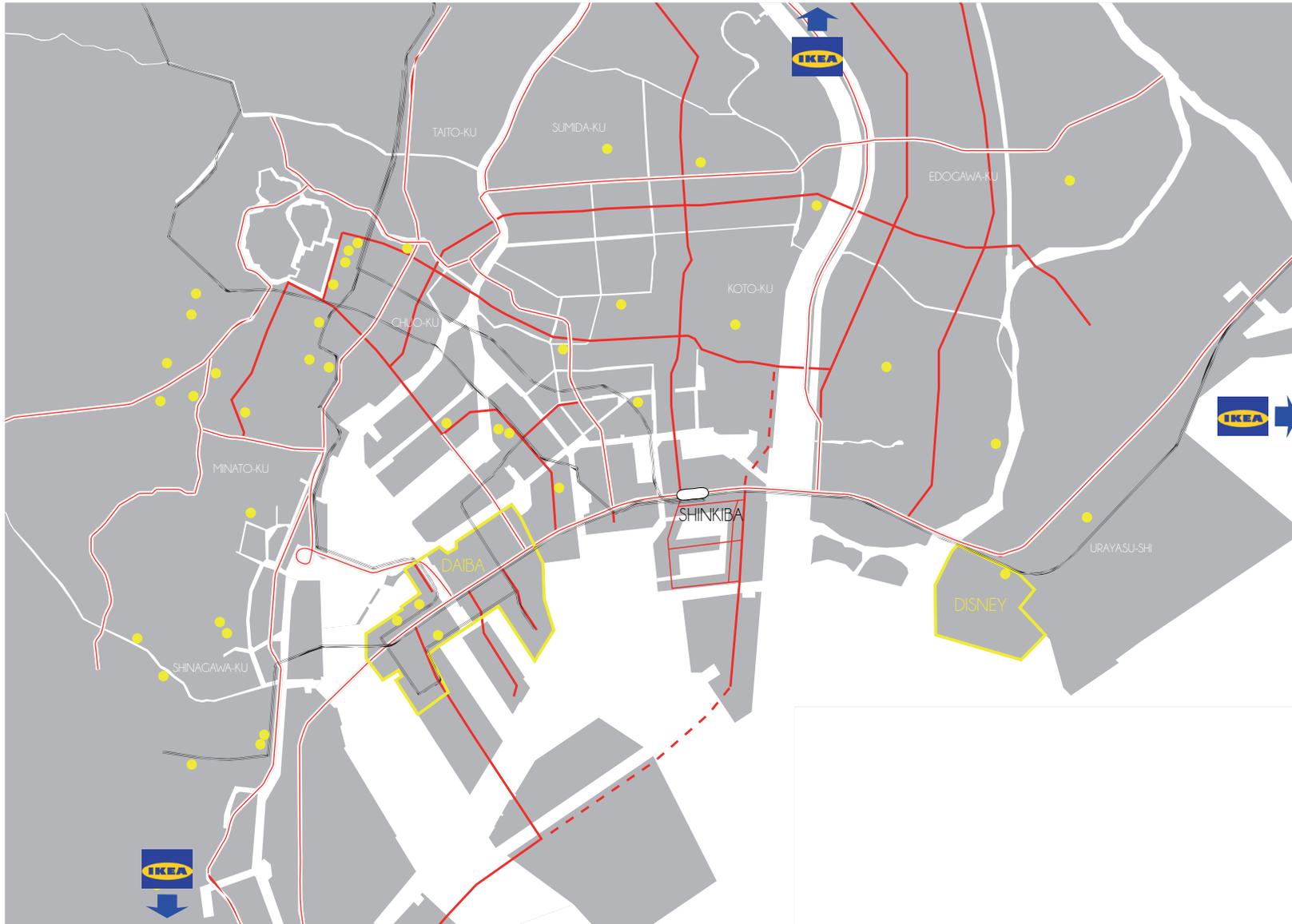
Notre objectif est d'abord de déplacer et réorganiser la plateforme logistique de Kasai sur notre site. Construite dans les années 1960, celle-ci souffre d'obsolescence et de saturation. De plus, avec les nouvelles infrastructures en cours de construction, notamment la voie rapide Seaside Port, le site de Shinkiba devient beaucoup plus stratégique en termes de localisation pour la logistique. La réimplantation de la plateforme de Kasai sur le site de Shinkiba permet d'autre part de bénéficier d'un levier de développement puissant pour notre site, profitant d'une masse critique logistique importante. Enfin, la valorisation des 35ha de terrains en maîtrise publique récupérés à Kasai pourra constituer une source de financement



Déplacement de Kasai et programme immobilier d'Odaiba

majeure pour la réalisation de notre projet. Cette valorisation pourrait reposer sur des programmes de logements sur le modèle récent de Shinonome.

Nous souhaitons ensuite développer une offre logistique attractive pour les grands acteurs de la baie en termes de besoins logistiques (nombreux centres commerciaux d'Odaiba, Disney...). Le but recherché est un effet d'atteindre une masse critique qui servira de levier pour engager des partenariats avec des acteurs de la distribution de taille plus petite. Travailler d'abord avec de grands acteurs permet de générer rapidement un effet d'entraînement pour des acteurs plus petits et situés dans une zone de rayonnement plus large autour de la baie Cette stratégie pourra se traduire par l'implantation d'un entrepôt central d'un grand groupe de magasins, par exemple Ikea (en phase de développement à Tokyo et nécessitant la construction d'un entrepôt central d'environ 100 000m² au sol)



Centres commerciaux et Ikéa

- Grands centres de consommation Centres commerciaux
- Centres commerciaux

Objectif 2. Développer le potentiel multimodal de la plateforme sur Wakasu

Le développement du potentiel multimodal de Shinkiba est une priorité pour notre projet logistique. Cependant, il faut préciser que certains modes resteront dominants et qu'une certaine hiérarchie entre les modes de transport de marchandise continuera à exister. Ainsi le couple mer/route, aujourd'hui largement dominant dans la logistique à Tokyo, continuera d'être le moteur de notre plateforme. Cependant, nous souhaitons fortement développer la part modale du transport fluvial sur barges en utilisant le maillage fin en canaux de la baie de Tokyo. Le fret ferroviaire sera un mode minoritaire mais fondamental pour certaines activités logistiques (retour de marchandises la nuit par exemple et livraison de certains centres commerciaux). Enfin, le fret aérien en lien avec l'héliport de Shinkiba restera un élément marginal réservé au fret de luxe et/ou d'urgence.



Un terminal du port de Hambourg : liaisons maritimes, ferroviaires et routières
Source : Internet

Nous souhaitons regrouper les terminaux portuaires actuels de Shinkiba et Wakasu sur ce dernier. Celui-ci sera réaménagé pour pouvoir accueillir un terminal à conteneurs. Ce quai est en effet le plus ouvert sur la baie et le plus long (1,2km) pour l'accueil de grands bateaux. Il dispose aussi d'espaces libres importants pour l'aménagement d'espaces de stockage de conteneurs. Enfin, la profondeur de la baie à cet endroit permet d'accueillir des bateaux

d'importance moyenne à grande.

Nous souhaitons également développer un terminal fluvial sur la partie nord du terminal portuaire (bras d'eau départageant Shinkiba de Wakasu). Cette localisation permet d'atteindre de manière optimale l'est et l'ouest de la baie. Elle permet un système de bord à bord de marchandises entre les porte-conteneurs et les barges et péniches. La construction d'un terminal fluvial au nord de Wakasu s'accompagne de l'aménagement de quais de déchargement ponctuels et démontables dans la baie et le long des rivières et canaux. Nous souhaitons ainsi proposer aux centres de consommation proches des rivières et des canaux un système simple et peu coûteux de déchargement des barges et des péniches (par exemple: système de grue sur barge).

DEVELOPPEMENT DURABLE

ON PRÉFÈRE TRANSPORTER NOS MARCHANDISES 3 JOURS DE PLUS, MAIS AVEC 50 TONNES* DE CO₂ DE MOINS.

MONOPRIX

Agiissons pour demain tous les jours.

*calcul réalisé sur l'année 2006
**gaz naturel pour véhicule

Affiche promotionnelle du transport fluvial de l'entreprise Monoprix.
Source : Monoprix

Depuis le garage de la Tokyo Metro à l'est de Shinkiba, nous souhaitons prolonger la voie ferrée dans une seule logique de fret pour le moment (tout en préservant la capacité d'accueillir des wagons voyageurs à moyen ou long terme) jusqu'aux zones logistiques de l'aéroport d'Haneda en suivant le tracé actuel de la Port Road, ce qui représenterait une douzaine de kilomètres de voie. De l'aéroport d'Haneda à Shinkiba, cette voie serait le premier test à grande échelle d'un système de fret ferroviaire à Tokyo. Pour compléter ce dispositif, la construction d'une gare de triage fret sur Wakasu, en lien avec les terminaux maritimes et fluviaux, est indispensable pour ouvrir tous les potentiels multimodaux. Par ailleurs, nous envisageons d'ouvrir une partie des voies ferrées de la Tokyo Metro (Yurakucho Line) et de la Rinkai (Rinkai Line) pour le transport de marchandises durant les heures de nuit.

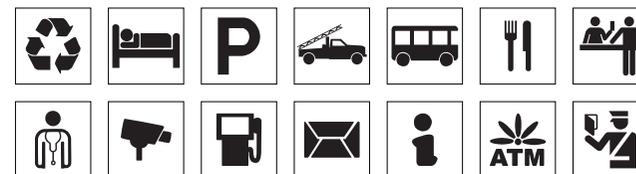
Regroupant l'ensemble des terminaux routiers, ferroviaires, maritimes et fluviaux, Wakasu devient le hub multimodal de notre système logistique, par lequel transitent et sont triées les marchandises à destination des centres de distribution commerciale de la baie.

Objectif 3. Mutualiser les services aux activités logistiques

Une plateforme logistique est avant tout un quartier de ville spécifique avec ses services aux personnes (ici les employés des activités logistiques) et aux entreprises. Nous souhaitons en conséquence implanter des pôles de services mutuels à l'ensemble des entreprises de la plateforme (services de sécurité et de gardiennage, service de secours et de lutte contre les incendies, organisation de pooling occasionnel, agence d'intérim, service de location d'espace de bureaux et de réunion), mais aussi aux employés (parkings, cantines, espaces de repos, navettes dédiées aux usagers du site...). Il s'agit avant tout de réduire les coûts pour attirer plus d'entreprises sur le site grâce à l'externalisation d'un certain nombre de fonctions qu'aujourd'hui chaque entreprise logistique doit assumer pour elle seule.

Par ailleurs, il faut noter une différence entre les services mutuels aux entreprises (gardiennage, bureau d'intérim...) et les services mutuels aux personnes (cantines, parkings, espaces de repos...). Si les premiers peuvent faire l'objet d'un regroupement en un seul et même pôle, commun à l'échelle de la plateforme (ce pôle pourrait être structuré autour de la gare de Shinkiba), nous souhaitons que les seconds soient répartis et diffusent sur l'ensemble du site.

Enfin, notre stratégie consiste à ouvrir ces derniers services non seulement aux employés du secteur logistique mais également à tous les publics. On peut ainsi imaginer que les espaces verts et les restaurants de Shinkiba accueillent d'autres visiteurs le soir ou durant les fins de semaines. Pour cela, il faut que ces services parviennent à utiliser le potentiel attractif des bassins. (cf. axe stratégique n°2)



Services mutualisés

Objectif 4. Développer une plateforme vitrine sur le plan environnemental

“ Si l'on creusait le terrain de golf situé sur la zone remblayée de Wakasu on y trouverait des réfrigérateurs et des commodes
Suzuki Shoji in *Le Japon, Superpuissance du déchet.* ”

Outre le caractère multimodal de la plateforme, cette dernière devra répondre à des exigences environnementales fortes afin d'en faire une plateforme logistique vitrine dans le domaine du développement durable. Cet objectif répond aux objectifs du gouvernement métropolitain de Tokyo. Il correspond aussi à un argument de commercialisation fort à destination

des entreprises privées. Le but est de faire d'une implantation sur Shinkiba un gage de respect de l'environnement, pour espérer bénéficier des retombées positives en termes d'image.

Dans ce cadre, nous comptons favoriser la construction d'entrepôts à exigences environnementales fortes (production d'énergies par panneaux photovoltaïques, récupération des eaux de pluies, micro-éoliennes...) Il s'agit également de favoriser l'emploi de véhicules de livraison et de transport électriques en proposant un service mutuel de recharge/stockage de batteries électriques, notamment dans les deux pompes à essence déjà présentes sur Shinkiba.

Cet objectif consiste aussi à développer des outils de «marketing vert» au service des entreprises installées à Shinkiba (par exemple un service mutuel de calcul et de publicité sur les économies d'énergies réalisées au jour le jour).

Enfin, nous souhaitons qu'à terme, la plateforme puisse recevoir et organiser des visites pédagogiques sur ce site exemplaire (scolaires et professionnelles dans le domaine de la logistique et des économies d'énergies par exemple...)

Deux ambitions
environnementales



Objectif 5. Développer la logistique retour

Les entreprises que nous souhaitons attirer sur le site ne se satisferont pas d'un simple quartier d'entrepôts, ce qu'elles peuvent déjà obtenir en d'autres endroits de la baie de Tokyo. De plus, l'analyse de différents quartiers logistiques construits depuis une cinquantaine d'années montrent que l'implantation d'une nouvelle zone s'accompagne des dernières innovations technologiques disponibles. Enfin le contexte alarmant des déchets à Tokyo nous a amené à nous pencher sur l'intégration de l'activité de logistique retour dès la phase de conception du projet.

La chaîne d'approvisionnement naturelle progresse du constructeur au client. L'opération de logistique retour permet à ce client de faire remonter la chaîne à un produit dont il ne voudrait plus. Cette action ne se faisait auparavant que difficilement, du fait du manque de structure adaptée pour gérer ce nouveau flux. Le produit finissait alors souvent dans une décharge ou un incinérateur.

La prise de conscience du formidable gâchis induit par la société de consommation a forcé les pouvoirs publics à se pencher sur les solutions à leur disposition pour réduire la quantité de déchets phénoménale produite chaque année au Japon. Les terre-pleins de Shinkiba, construits sur les



Remblais du terre-plein d'Ume
No Mori
Source : Internet

remblais des déchets tokyoïtes ont permis d'absorber une partie de ce trop plein, mais sont loin d'être la solution ultime. Les entreprises, soucieuses de leur image et de leur marge financière, ont alors décidé de retraiter les produits en leur sein, en utilisant simplement à l'envers une chaîne d'approvisionnement déjà bien implantée. Les camions, au lieu de revenir vides à leur point de départ, peuvent ramener les produits en surplus ou défectueux. L'entreprise gère leur recyclage, réparation ou destruction et ne paye les coûts de mise en décharge que pour une fraction du volume qu'elle rejetait auparavant.

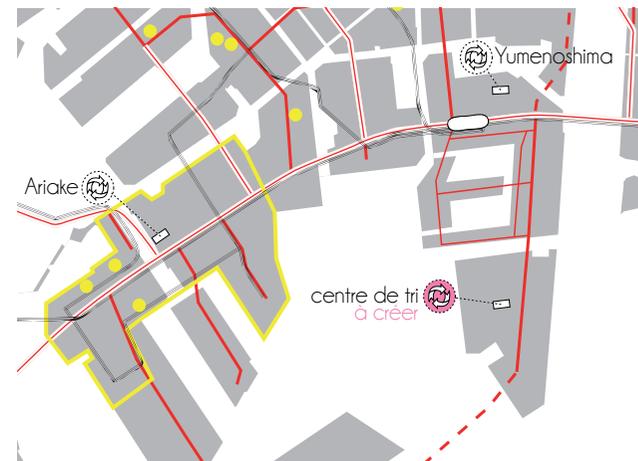
Le site et son environnement permettent alors à notre projet de prendre toute sa signification. En effet, si seulement quelques entreprises de recyclage se sont implantées sur Shinkiba et majoritairement pour des dérivés du papier, il existe deux grands centres de retraitement des déchets à proximité : Ariake à l'ouest et Yumenoshima au nord. Tous les deux biens sont reliés au site. Comme le montre la proposition du gouvernement de l'archipel au G8 de 2004 (Reduce, Reuse, Recycle), cet axe stratégique s'intègre réellement dans une démarche plus globale en pleine expansion.

Il n'existe pas encore de projet urbain où la logistique retour fait l'objet d'une intégration dès la phase de conception. Notre proposition représente donc une occasion de définir les besoins en termes d'espace et d'équipements puis d'inventer de nouveaux mécanismes de fonctionnement. Nos recherches ont abouti à plusieurs conclusions :

- Les entreprises ont chacune des besoins particuliers. Si le type de marchandises renvoyées par les clients peut varier grandement à l'intérieur d'une même entreprise, elles restent néanmoins toutes stockables dans des entrepôts standards. Les produits dangereux par exemple, susceptibles de polluer le sol ou de dégager des substances toxiques seront placés dans un bâtiment adapté et ne devront y rester que pour l'attente d'un transfert vers un centre de recyclage à même de les éliminer.
- Le recyclage ne peut pas avoir lieu sur les terre-pleins pour la totalité des marchandises renvoyées. En effet, l'entreprise peut choisir de

récupérer certains composants pour les réutiliser dans sa chaîne de production. Si nous prenons l'exemple d'appareils photos « dépassés », le constructeur saura réutiliser les lentilles, les batteries... Ce choix ne peut se faire qu'au sein de l'entreprise. C'est pourquoi nous proposons d'adapter le système de gestion de Gennevilliers par le Port Autonome de Paris : l'autorité de Shinkiba dispose d'espaces qu'elle viabilise (elle peut même choisir de construire des entrepôts standardisés) et qu'elle loue ensuite aux entreprises intéressées. Ce système n'exclut pas que certains terrains restent privés. Le fonctionnement peut rester le même, l'entreprise profitant alors d'un site exceptionnel, relié et équipé pour la distribution et le recyclage.

- De plus, il faut mutualiser les trajets apportant des produits similaires au centre de tri. Pour être le plus efficace possible, les transferts doivent se faire le plus vite et avec le taux de remplissage le plus important possible. Ceci ne peut être effectué que par la mutualisation, et donc la centralisation en un point des déchets à envoyer. Nous voulons nous inspirer du principe de la collecte des déchets ménagers en France et en Europe : nous sortons les poubelles le jour du passage du camion poubelle. Cependant, ce qui marche pour une famille de quatre



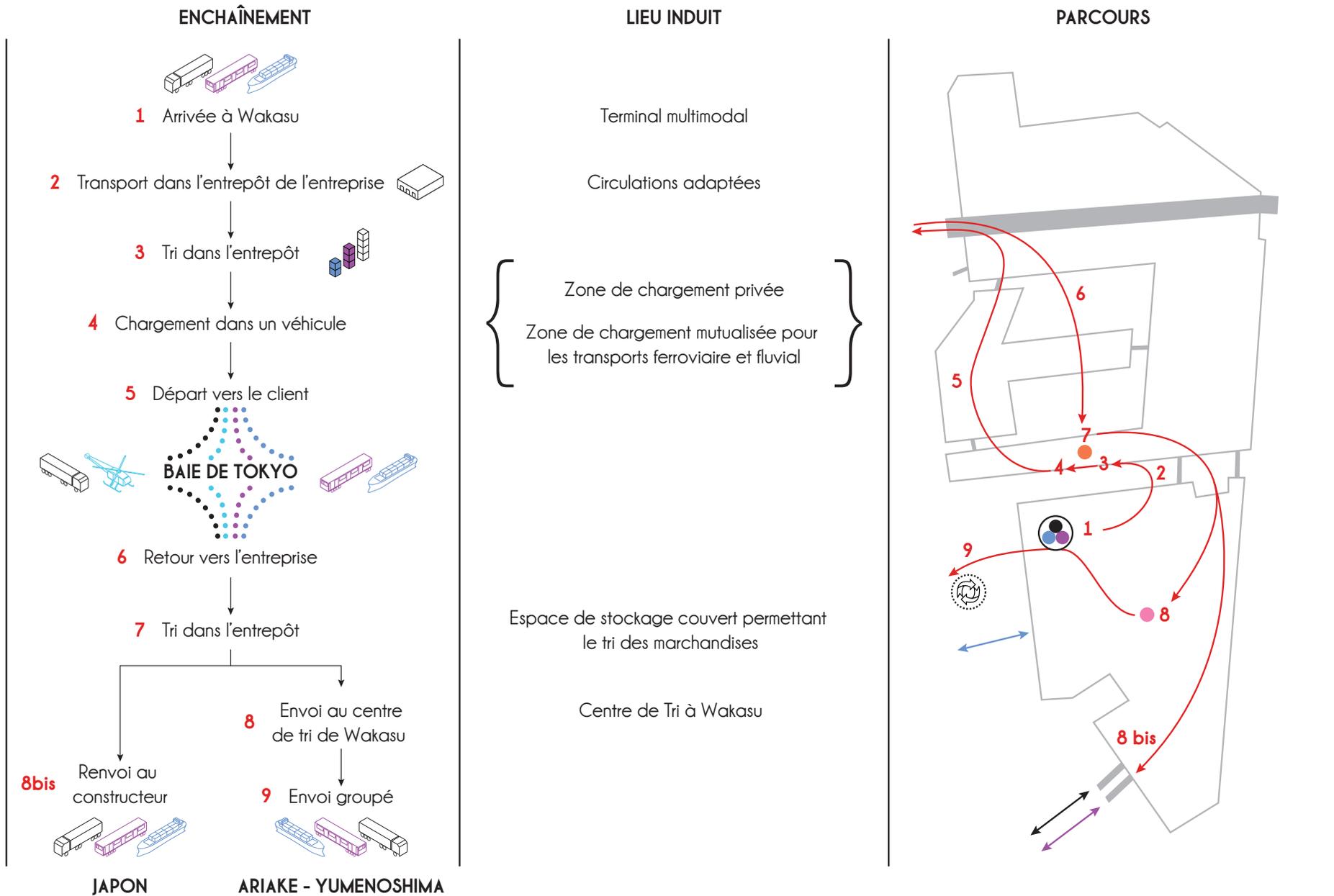
Activités de recyclage de Shinkiba

personnes est plus problématique lorsque l'on prend en compte le volume qu'une entreprise peut avoir à recycler : elle ne peut garder dans son entrepôt des déchets qui s'accumulent sans cesse et consomment une place précieuse. Ce stockage peut se faire via le moyen de locomotion : les entreprises viennent remplir les camions, les trains ou les bateaux jusqu'à ce qu'ils soient pleins et qu'ils se rendent au centre de tri adapté à sa cargaison.

Ces grands principes serviront de cadre aux actions que nous proposerons pour concrétiser le projet sur le territoire. Résumons les exigences spatiales que nous venons d'identifier dans le cadre de la logistique retour (cf. carte p. 27) :

- L'organisation gestionnaire de la zone viabilise les terrains destinés aux entreprises, régule leur implantation en louant les terrains qui lui appartient; construit ou fait construire d'éventuels nouveaux équipements de tri/recyclage et gère les convois vers les centrales existantes (Ariake, Yumenoshima, Ume no Mori) en association avec les transporteurs spécifiques.
- La structure homogène du site ne conditionne pas l'implantation d'entrepôts particuliers à des endroits spécifiques. La logistique retour consiste principalement en des activités de tri et de stockage, peu polluantes au niveau des sols si les bâtiments sont construits suivant les règles de l'art. Une nouvelle usine de retraitement étant porteuse de nombreuses nuisances, il faudra choisir sa localisation avec soin.

FONCTIONNEMENT DE LA LOGISTIQUE



Axe stratégique 2. Shinkiba, étape clé de la «green bay» de Tokyo

Objectif 1. Contribuer à bâtir une identité unique pour la boucle verte

Shinkiba est situé au centre d'une boucle verte composée des parcs et espaces de loisirs de la baie. Notre second axe stratégique vise en conséquence à faire de Shinkiba le trait d'union entre ces espaces, qui fonctionnent aujourd'hui de manière isolée. Articuler ces espaces de manière cohérente permettrait en effet d'apporter une valeur ajoutée à chacun d'entre eux et de donner une réelle lisibilité à l'ensemble. Il s'agit donc de créer des liens entre les espaces verts de la baie et de donner une identité métropolitaine à cette boucle verte. Plutôt avides d'espaces verts étant donné leur rareté, les tokyôites doivent pouvoir choisir d'aller se divertir ou se promener sur la boucle, désormais devenue l'un des principaux lieux de référence pour ce type d'activité dans la métropole. Même s'ils choisissent d'aller dans les faits à la Sea Forest ou à Shinkiba, ils se rendent sur la boucle, en tant que poumon vert de la métropole. L'organisation d'événements, qui prendront place sur cette boucle, comme des biennales d'art ou des

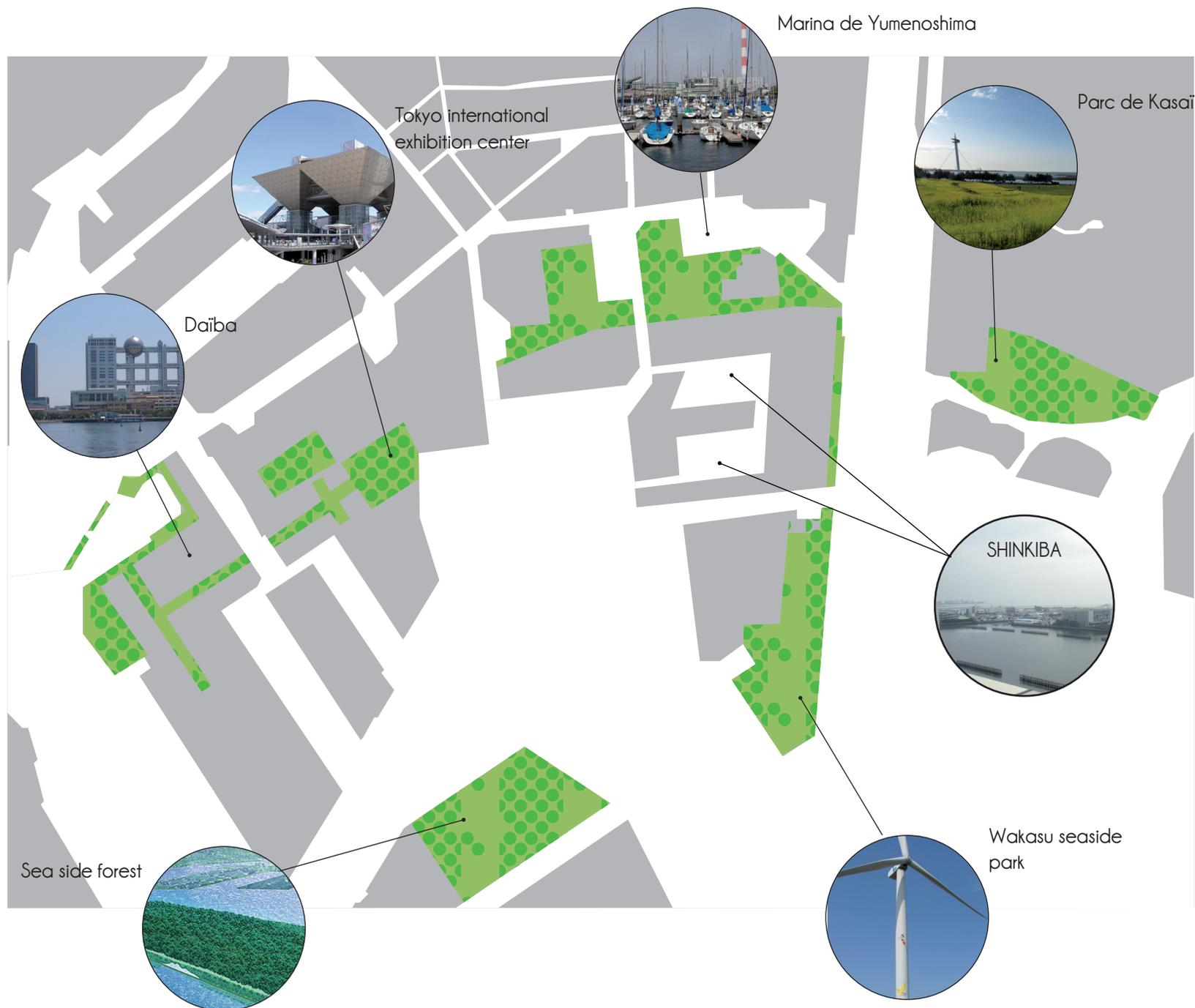
marathons, doivent permettre de renforcer à la fois l'identité de la boucle à comme un espace de qualité et comme un ensemble cohérent. En exemple, on pourra citer la biennale «Estuaires» qui contribue à identifier l'estuaire de la Loire entre Nantes et Saint Nazaire comme un espace unique et valorisé.

Objectif 2. Intégrer Shinkiba dans la boucle verte : circuits et pauses

Afin de développer cette boucle verte, il est nécessaire de penser la complémentarité des espaces de la baie. Les équipements peuvent jouer à cet égard un rôle important, chaque espace étant marqué par (au moins) un équipement phare (la grande roue et l'aquarium à Kasai ; la plage et le centre commercial d'Odaiba ; la marina de Yumenoshima). Sur Wakasu, la grande éolienne peut jouer ce rôle, tandis que sur Shinkiba la programmation des bassins fera la spécificité du site. Si ces spécificités offrent des moments de « pause » aux promeneurs, la boucle, qui représente une trentaine de kilomètres, pourra en partie ou dans sa totalité être parcourue en navettes gratuites, mises en place pour permettre aux promeneurs de passer facilement d'un espace à l'autre. De plus, l'aménagement de pistes cyclables en bord d'eau doit permettre aux promeneurs de concevoir cette boucle comme une alternance de moments de « promenade » et de moments de « pause ». Les premiers s'articulent autour de l'idée du passage, de l'itinérance sur un paysage agréable en bord d'eau, tandis que les seconds font référence à l'arrêt et au repos autour d'équipements attractifs et variés. Dans cet ensemble, Shinkiba doit permettre de faire le trait d'union entre les espaces. Il est donc primordial de s'intéresser à la manière dont il intègre ce double fonctionnement en termes de « promenade » et de « pauses ».



Affiche promotionnelle de l'événement autour de l'estuaire de la Loire de Nantes à Saint Nazaire



Intégration de Shinkiba dans la boucle verte

Objectif 3. Rechercher les contacts entre logistique et activités récréatives : le rôle des bassins

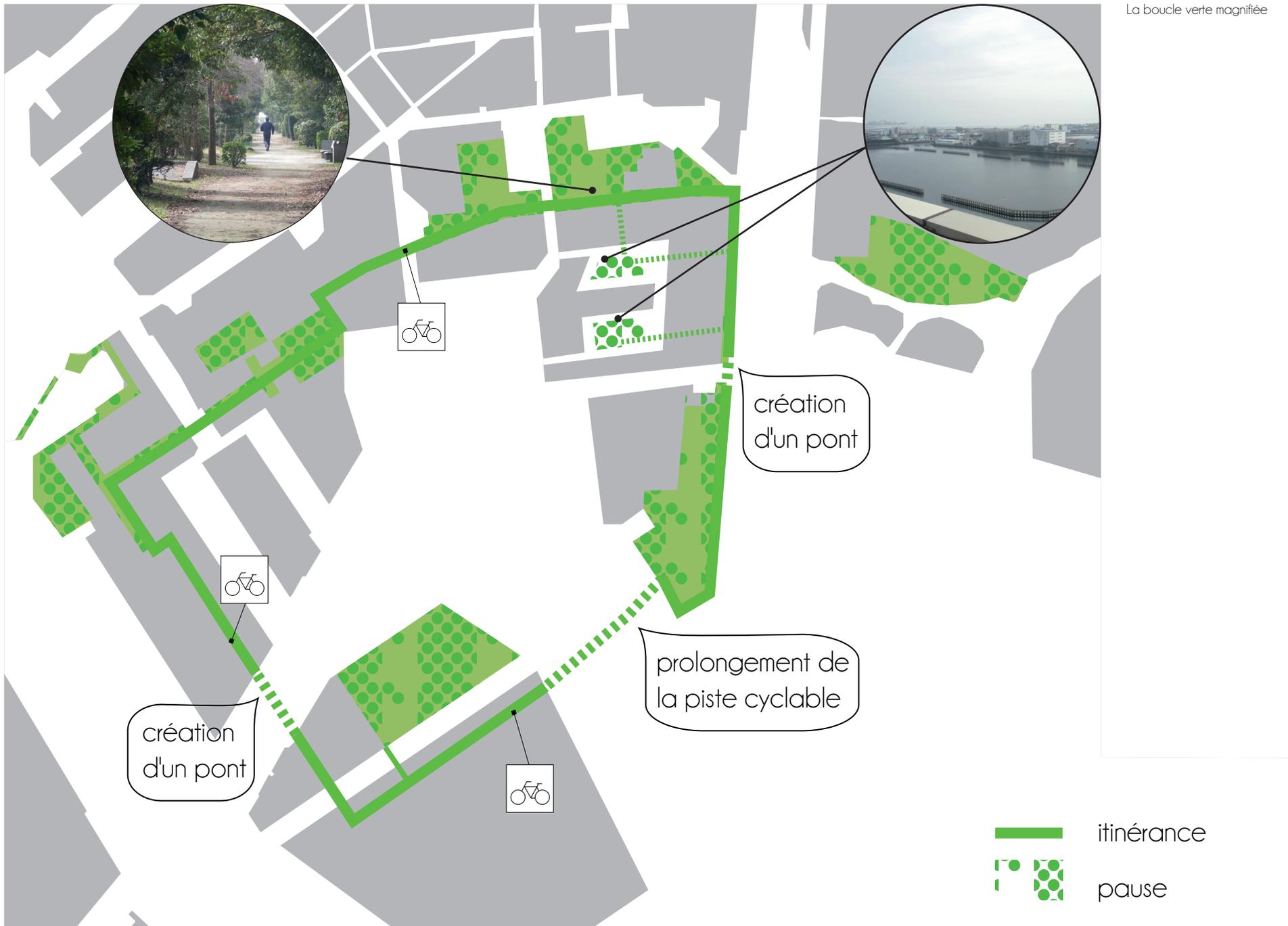
La piste cyclable, qui crée la promenade à l'échelle de la baie, suit un tracé qui vise à mettre en avant les atouts paysagers du site et qui tient compte des impératifs que pose la proximité des activités logistiques. Sur Wakasu par exemple, le tracé suit le versant est du terre-plein, la piste cyclable étant ainsi destinée à être tournée vers l'eau tandis que le golf et la route marquent une coupure avec la gare multimodale et les activités de logistique retour, source de nuisance, qui doivent être aménagées à l'ouest. Cette coupure nous est apparue comme essentielle afin de garantir la coexistence des activités logistiques et récréatives. A d'autres endroits par contre, les hybridations entre activités logistique et récréative seront encouragées. Les interactions entre espaces logistiques et espaces récréatifs pourront être des critères importants pour attirer des entreprises. Elles seront également des arguments de poids pour attirer des services et leur garantir la rentabilité de leur activité sur le site. Comme à Gennevilliers, l'ouverture aux promeneurs des services destinés prioritairement aux salariés permettra d'assurer aux entreprises de service une minimisation des risques liés à la rentabilité des activités (cf. entretien avec M. Funfschilling, directeur du Port de Gennevilliers, en annexe). Les usages liés à la logistique et ceux en relation avec les espaces récréatifs s'hybrident sur les espaces de pause de Shinkiba, puisque ceux-ci sont destinés à la fois aux actifs de la logistique et aux promeneurs tokyoïtes. Ces espaces de pause se situent principalement sur les bassins de Shinkiba.

Le premier bassin, proche du pôle de la gare et de la boîte de nuit Studio Coast, accueillera des programmes flottants très divers. Ces programmes flottants, modulables, pourront évoluer à tout moment, de manière définitive ou temporaire, comme par exemple lors d'organisation de concerts à Studio Coast où une grande scène flottante pourra être aménagée. Le bois est une activité en déclin à Shinkiba, les dernières entreprises dans cette branche semblant plutôt travailler dans le domaine de la construction et du design, nous souhaitons regrouper ces activités dans un centre du design et du bois,

qui sera aménagé sur le bassin nord, donnant ainsi au site une de ses marques identitaires dans la boucle. A côté de ce centre, des restaurants, commerces et jardins flottants seront d'autres programmes qui attireront à la fois les actifs de la logistique lors de leurs pauses et les promeneurs.

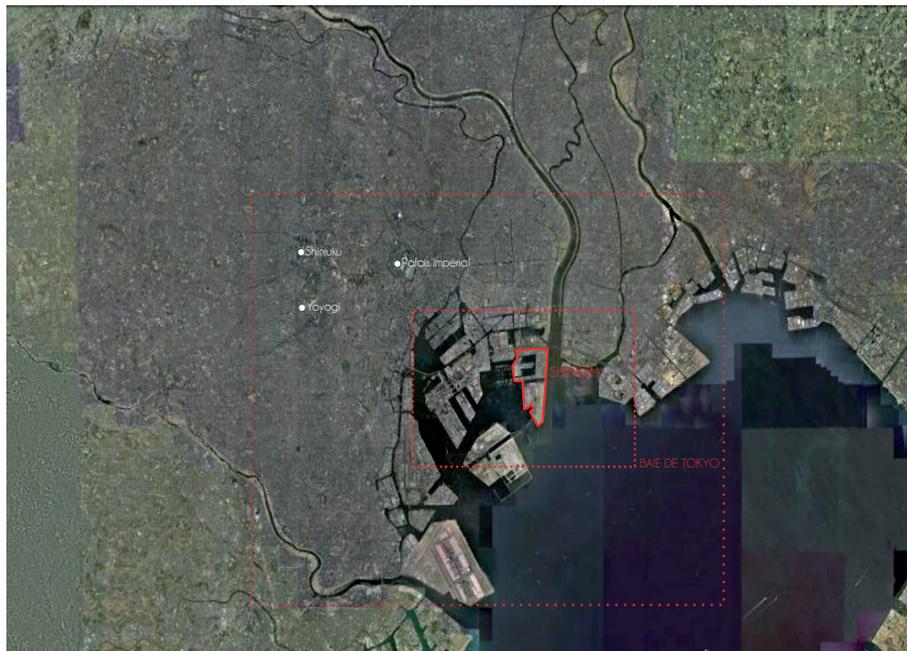
La moitié sud de Shinkiba, plus loin de la gare, apparaît davantage comme un espace de promenade dans le fonctionnement de notre boucle verte. Le bassin sud fonctionnera ainsi comme un espace de transition entre le bassin nord, davantage accessible, et Wakasu, dédié à la logistique retour, activité source de nuisance et donc moins susceptible d'être conciliée avec les activités liées à la boucle verte. Le bassin sud pourra par exemple accueillir des jardins flottants, sur lesquels une hybridation des usages entre promeneurs et actifs peut être attendue. L'hybridation pourra aussi s'organiser dans l'usage des bassins, puisque si l'activité logistique est amenée à se développer, les bassins pourront être réquisitionnés pour accueillir des barges nécessaires à la logistique.

La boucle verte magnifiée



Définition du périmètre du projet

La stratégie permet de mettre l'accent sur les complémentarités potentielles entre Shinkiba, ses voisins immédiats et la métropole tokyoïte. D'un point de vue logistique, notre plateforme servant l'échelle de la baie s'étendra sur les terres pleines de Wakasu et Tatumi en raison des similitudes qu'elles présentent avec Shinkiba. De même, la boucle verte concerne Tatumi et Wakasu. Pour cette raison, notre échelle de projet privilégie ces deux terres pleines, même si elle prend en considération l'ensemble de la baie. En référence à cet élargissement logistique, notre espace d'intervention se nomme Shinki+.



RÉCAPITULATIF DES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE

AXE 1 : SHINKIBA, CARREFOUR LOGISTIQUE DE LA DISTRIBUTION DANS LA BAIE DE TOKYO

Devenir la plateforme logistique centrale des grands centres de consommation de la baie

Développer le potentiel multimodal de la plateforme sur Wakasu

Mutualiser les services aux activités logistiques

Développer une plateforme vitrine sur le plan environnemental

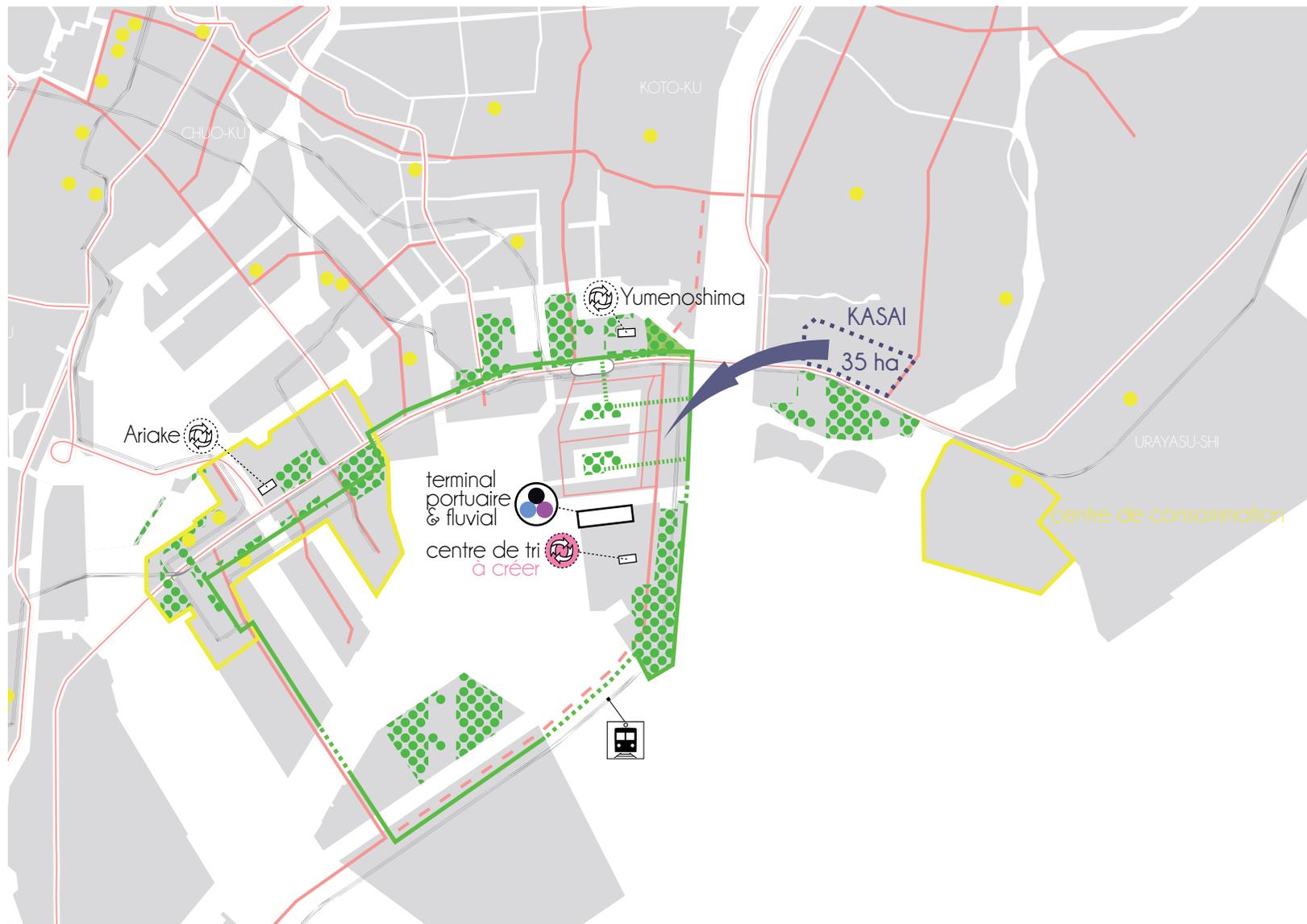
Développer la logistique retour

AXE 2 : SHINKIBA, ÉTAPE CLEF DE LA GREEN BAY DE TOKYO

Contribuer à bâtir une identité pour la boucle verte

Intégrer Shinkiba dans la boucle verte : circuits et pauses

Rechercher les contacts entre logistique et activités récréatives : le rôle des bassins



Synthèse de la stratégie

PROJET

Si le premier axe de notre projet est de développer le potentiel d'échange de Shinkiba, l'objectif n'est pas simplement d'établir une simple plateforme logistique. Il s'agit de favoriser le développement d'une ville logistique, alliant pôle distributif d'envergure et urbanité. Pour cela, notre ville logistique se décline en trois espaces imbriqués :

- La ville distributive, qui répondra aux besoins des centres commerciaux de la baie à travers la mobilisation des potentiels du site ;
- La ville des équipements, qui, au-delà de l'équipement que constitue la plate-forme logistique en tant que telle, désigne le système d'équipements induits par l'activité logistique ; et l'ouverture de certains équipements logistiques à des usagers extérieurs ;
- La ville récréative, où Shinkiba accueille un maillon de la boucle verte, valorisant l'image du site et renforçant son attractivité. Shinkiba constituera ainsi via la boucle verte un trait d'union dans le système des terre-pleins.

1. La ville distributive

1.1 Évolution du site

Description et localisation des infrastructures

L'augmentation des moyens de transport, de leur souplesse et de leur capacité de chargement est un élément majeur de l'évolution et du développement de Shinki+.

Concrètement, le développement du site par cinq actions phares :

1. L'extension de la voie ferrée vers Haneda ;
2. La création d'une gare multimodale sur le terre-plein de Wakasu ;
3. La création d'un centre de tri sur le terre-plein de Wakasu ;
4. La création d'un terminal fluvial sur le terre-plein de Wakasu ;
5. La création d'un terminal portuaire sur le terre-plein de Wakasu ;

1) L'extension de la voie ferrée vers Haneda

L'idée est ici de tirer partie de la proximité du réseau ferré et de la gare de triage de la Tokyo Métro en réalisant une extension de la voie existante jusqu'à l'aéroport d'Haneda. Cela permettra ainsi à Shinki+ de bénéficier d'une véritable desserte ferroviaire, à l'instar de toutes les grandes plateformes logistiques moderne. Le franchissement du bras de mer séparant Shinkiba et Wakasu se fera sous la forme d'un « pont tunnel ». Il est prévu que l'extension de la voie ferrée soit réalisée par la technique de la tranchée ouverte. La nouvelle ligne ainsi tracée empruntera le terre plein accueillant la sea forest, avant de rejoindre l'aéroport d'Haneda. Bien que la vocation première de cette ligne soit commerciale, rien n'empêche d'imaginer qu'elle puisse accueillir du transport passager à plus ou moins longue échéance en fonction des besoins de la métropole tokyoïte.



Gare ferroviaire de Montréal

2) La création d'une gare multimodale

Parallèlement à l'extension de la ligne de voie ferrée vers Haneda, il est prévu que le terre plein de Wakasu accueille une gare multimodale

fonctionnant en synergie avec les terminaux portuaire, fluvial, ferroviaire et routier du terre-plein.

3) Un centre de tri

Élément central de toute plateforme logistique, le centre de tri est un organe stratégique dont la conception et le développement sont dévolus à l'optimisation constante de l'activité. Le centre de tri de Shink+ se veut un exemple en la matière. C'est pourquoi il sera installé sur Wakasu, à proximité de la gare multimodale, au plus près des flux de marchandise.

4) Un terminal fluvial

Afin de desservir de façon écologique et efficace les centres commerciaux de taille moyenne de la baie, nous avons décidé de développer le transport fluvial. Nous construisons donc un terminal fluvial au nord-ouest de Wakasu.

Ce dernier sera équipé et aménagé de façon à pouvoir accueillir des convois de toutes sortes : de la simple barge aux convois poussés en passant par les automoteurs et ce, afin de répondre au mieux aux besoins de chaque client.



Modélisation d'un quai d'un terminal fluvial urbain
(Source : internet)

5) Un terminal portuaire

À l'image des plateformes logistiques les plus concurrentielles, Shinkiplus

sera équipée d'un terminal portuaire de premier plan. Ce dernier prendra place sur la façade Ouest de Wakasu. La réalisation d'une telle infrastructure est rendue possible par la proximité du port de Tokyo, la configuration de la baie (profondeur suffisante) et par la position centrale de Shinkiba au sein cette dernière.



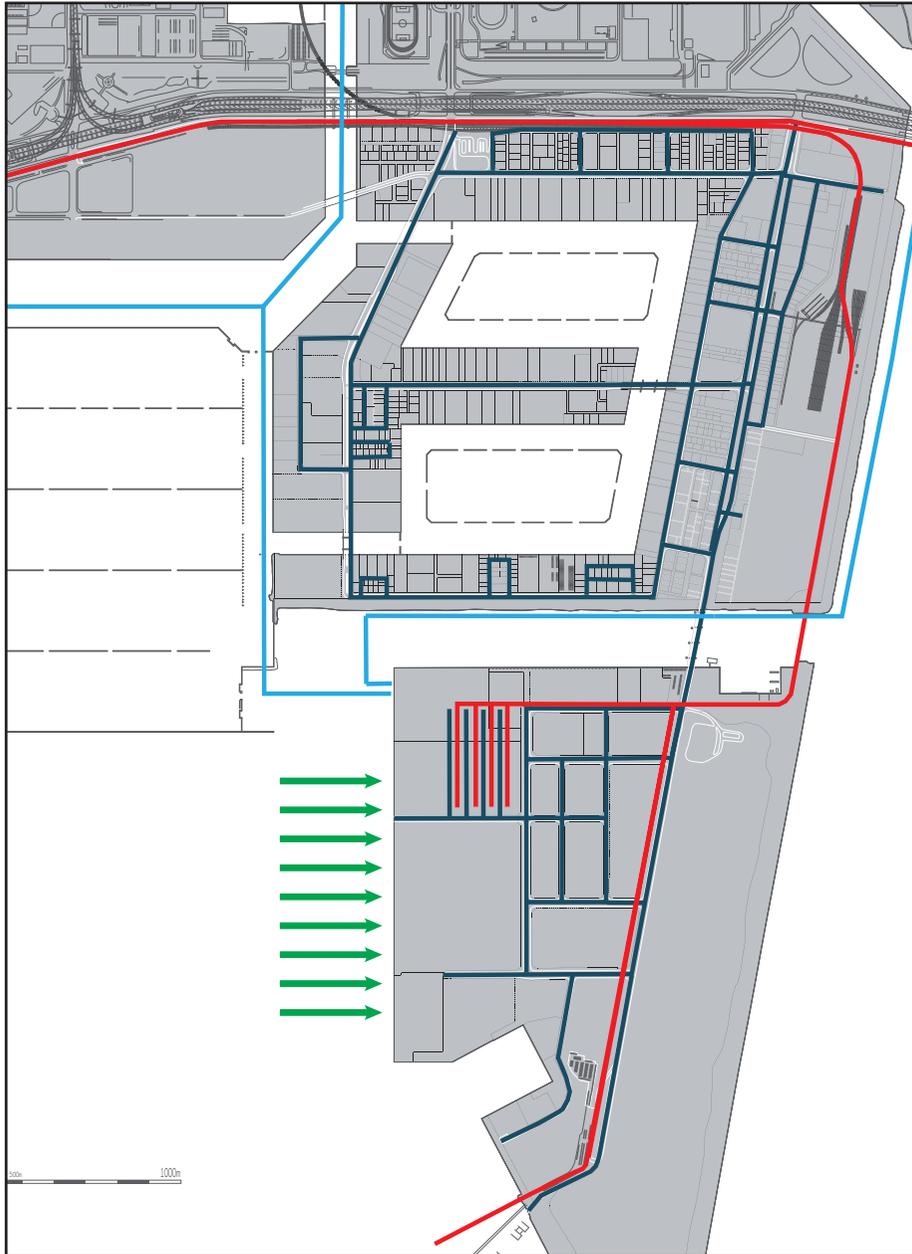
Terminal portuaire
(Source : internet)

Flux sur le site

La carte ci-après montre les différents flux que le projet implique sur le site. Nous distinguons trois sortes de déplacement : en camion, en bateau (vers la mer ou les canaux) et en train. Nous voyons apparaître sur la carte les infrastructures en projet ou en construction que nous avons évoquées précédemment :

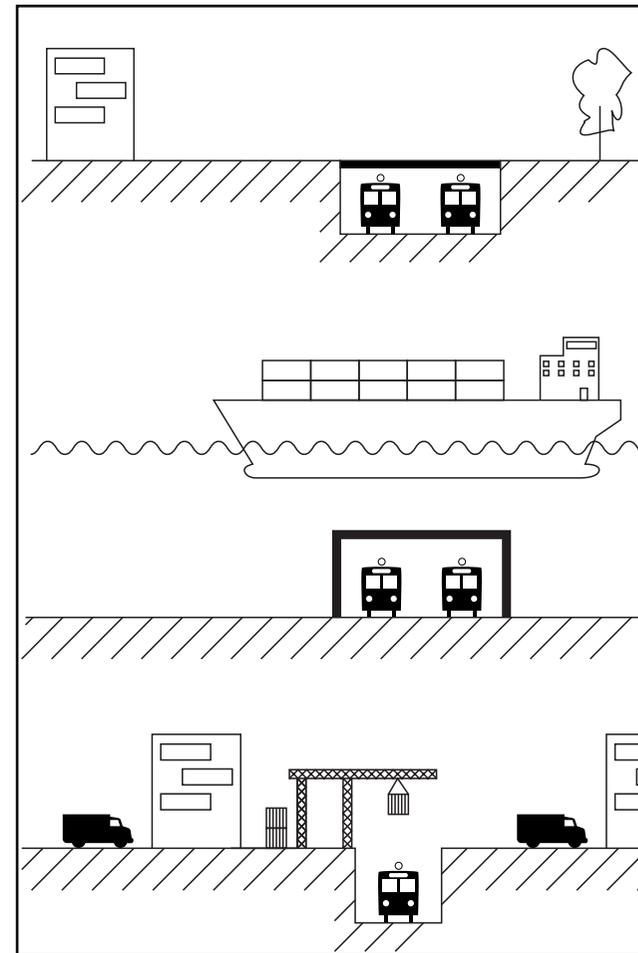
- le pont ferroviaire entre Wakasu et le terre-plein d'Ume No Mori ;
- le tunnel entre Shinkiba et Wakasu qui permettra la circulation des trains ;
- le terminal ferroviaire redistribuant les marchandises amenées depuis Haneda
- les quais à bateaux.

Nous avons considéré que le site conservera les voies de circulation routière qu'il possède déjà. En effet, ces voies structurent et irriguent le site de façon satisfaisante pour accueillir le trafic des entreprises logistiques.



À gauche : carte des flux induits.

Ci dessous : coupes décrivant le passage de la voie ferrée depuis les hangars de la Tokyo Metro jusqu'au terminal ferroviaire.



Au niveau de l'héliport

Tunnel entre les terre-pleins.

Terminal ferroviaire

Étude du parcellaire

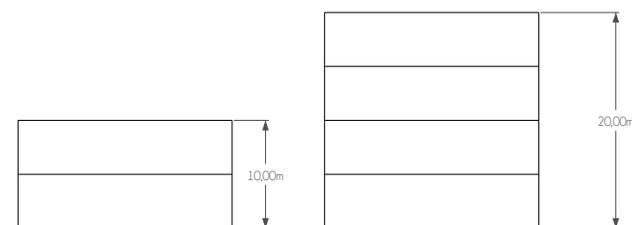
FEUILLE DE CALCUL DES SURFACES DU PARCELLAIRE LIBÉRÉ			
Étape	Destination	Surface Partielle	Surface Totale
1	Entreprises	184 000 m ²	480 000 m ²
	Ikea	56 000 m ²	
	Centre de Tri	56 000 m ²	
	Port Maritime	128 000 m ²	
	Port Fluvial	40 000 m ²	
	Garage à Bateaux	26 000 m ²	
2	Entreprises	460 000 m ²	516 000 m ²
	Terminal Ferroviaire	56 000 m ²	
3	Entreprises	180 000 m ²	180 000 m ²
Bilan			1 176 000 m ²

Les trois étapes fictives de la mutation du parcellaire nous permettent de déterminer l'espace dont nous disposons pour installer les premières entreprises que nous attirons (Ikea et celles de Kasai entre autres), ainsi que les infrastructures prévues pour leur venue. Prenons pour exemple Ikea, qui a besoin d'un espace d'environ 100 000 m² pour installer son centre de distribution. Nous choisissons de l'installer sur Wakasu, proche de la route et du terminal maritime, sur deux parcelles actuellement en friche. En réalisant un bâtiment sur deux étages, l'entreprise dispose d'une surface de 112 000 m². La localisation est exceptionnelle, au coeur du système multimodal de Wakasu, à proximité des quais de déchargements des bateaux et de deux

autoroutes reliant le terre plein à Tokyo en moins de 12 minutes. De plus, le centre de tri de Wakasu sera un atout pour Ikea qui souhaite aussi développer la logistique retour dans le cadre de sa politique environnementale.

La première étape est réservée à l'installation des équipements prévus dans notre projet : centre de tri, port maritime et fluvial, zone d'entretien des bateaux sur Shinkiba. Nous comptons majoritairement sur la masse critique apportée par Ikea et Kasai pour attirer les entreprises en deuxième étape. Cependant, si les 184 000 m² sont principalement réservés au déménagement de Kasai, nous n'excluons pas que d'autres entreprises souhaitant s'installer immédiatement puissent le faire.

La seconde et la troisième étapes décrivent la montée en puissance du projet, les entreprises rachetant les parcelles aux anciens occupants pour les remembrer puis s'y installer. Nous voyons que la surface libérée est déjà importante : lorsque l'on considère que les entrepôts de Shinkiba auront plusieurs étages, la surface d'entreposage réelle sera triplée ou quadruplée.



Réglementation des hauteurs
d'entrepôts : Wakasu et
Shinkiba

Étape 1 : Foncier disponible dès à présent.

Le foncier actuellement disponible, ici représenté en rouge, est essentiellement constitué de friches et/ou de parcelles dont il est établi que l'occupant puisse être déplacé. Ces terrains sont destinés à accueillir les premiers occupants de marque de notre projet (Kasaï, Ikea).



Étape 2 : Foncier disponible à moyen terme (environ 5 ans).

Le développement de la logistique sur Shinki+ étant monté en puissance, la zone dédiée à l'activité logistique s'est étendue. Ce phénomène a pour conséquence le départ massif des entreprises liées à l'activité du bois. Ces dernières ont fait le choix de se délocaliser ou de rejoindre le « centre du design et du bois », programme proposé par Shinki=. Ce départ vient nourrir le développement de la logistique, puisque les petites parcelles ainsi libérées sont rachetées par les entreprises de logistique et remembrées afin de permettre la construction d'entrepôts.

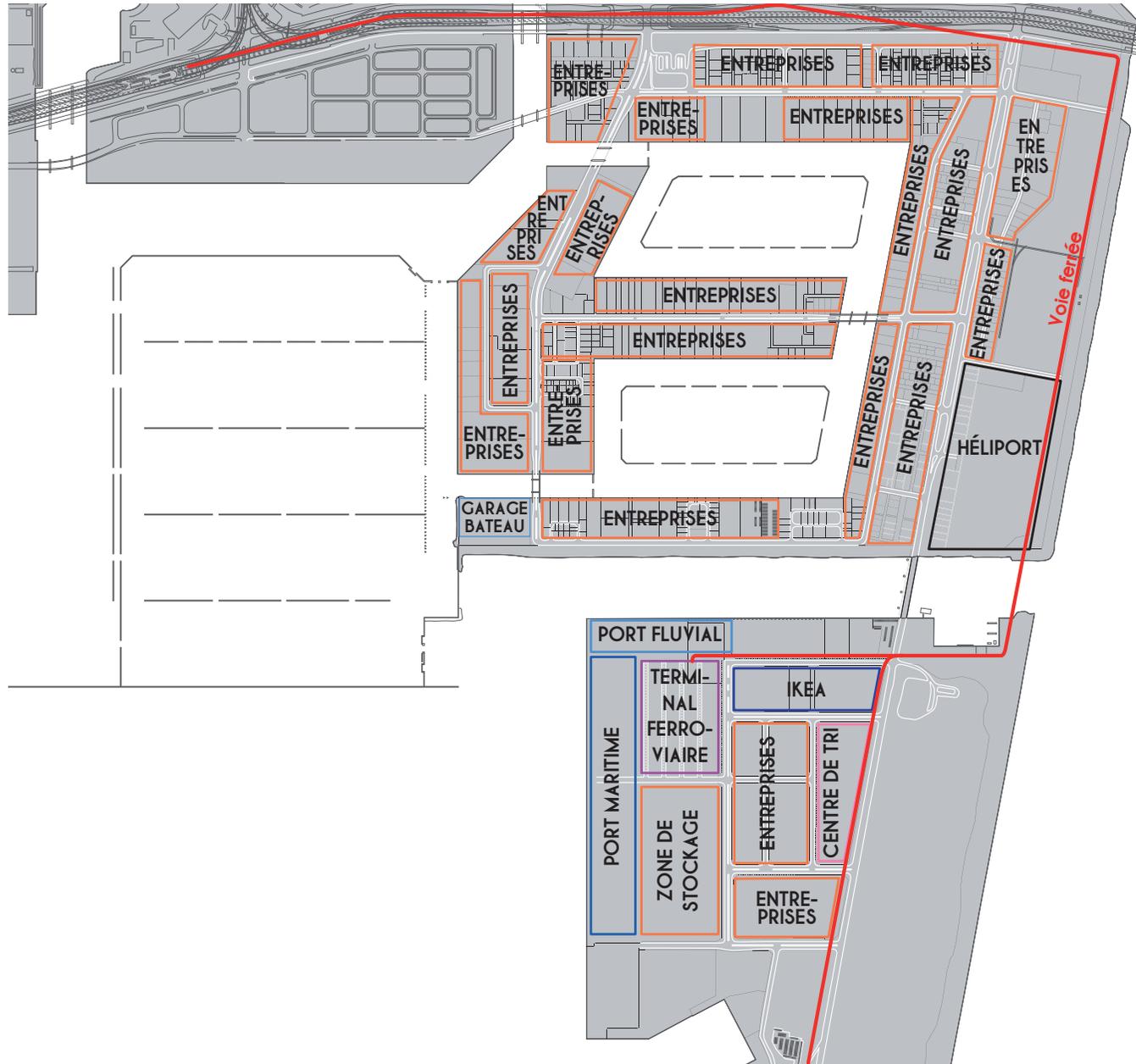


Étape 3 : Foncier disponible à long terme (environ 10 ans).

Cette étape est marquée par le départ des dernières entreprises du bois (ou leur déplacement vers le « centre du design et du bois »), et le remembrement des dernières parcelles au profit de la logistique.

Cette étape est également marquée par la possible extension de la logistique sur les bassins par le biais d'entrepôts modulables.





1.2. Trois exemples

Exemple 1 : Odaiba

Les centres commerciaux d'Odaiba comptent de nombreux fournisseurs dont les marchandises sont acheminées par la route jusque sur Shinkai+, puis centralisées sur le terminal de Wakasu où elles sont triées et reconditionnées avant d'être expédiées jusqu'aux centres commerciaux d'Odaiba par fret ferroviaire. Dans une logique de réduction des coûts, les fournisseurs procèdent à une mutualisation des envois.

L'approvisionnement de la zone commerciale d'Odaiba se déroulerait de nuit, la priorité étant donnée au fret passager en journée. Parallèlement à l'activité de logistique dite standard, une filière de logistique retour serait mise en place, permettant ainsi aux centres commerciaux d'Odaiba d'évacuer leurs déchets aux fins de retraitement et de retourner les produits à réparer ou à échanger à leur fournisseurs.

Une fois les marchandises destinées à l'approvisionnement des centres commerciaux déchargées, les déchets prennent leur place dans le convoi, puis sont réexpédiés à Wakasu pour y être triés puis détruits sur place si leur nature le permet ou le cas échéant, réorientés vers les centres de retraitement appropriés de la baie comme Ariake et Yumenoshima.

Bien entendu, ce mode d'approvisionnement est assujéti à certaines contraintes techniques :

- D'une part, il faut que le volume de marchandises à acheminer soit assez élevé pour atteindre la taille critique nécessaire.
- D'autre part, la zone commerciale à desservir doit être implantée à proximité d'une station de métro.

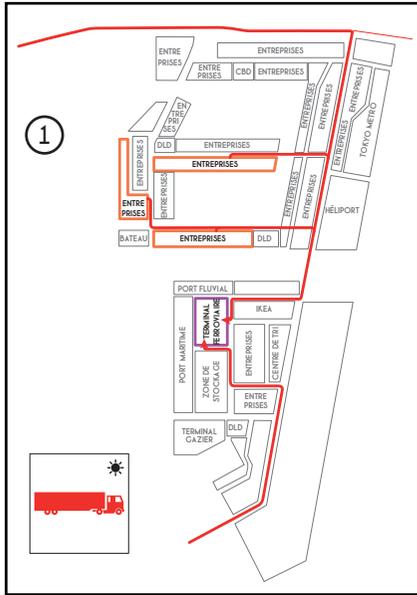
Afin de satisfaire ce fonctionnement, nous devons réaliser quelques aménagements sur le site :

- L'aménagement des stations de métro d'Odaiba afin qu'elles puissent accueillir le déchargement des marchandises.
- L'aménagement d'un pôle de logistique retour sur Wakasu.

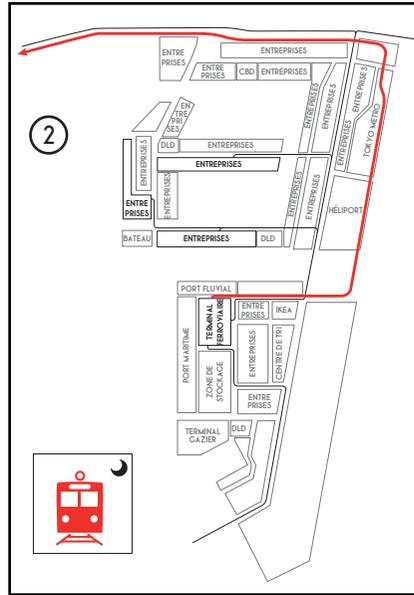
Un tel système comporte de nombreux avantages. Tout d'abord il permet de minimiser les ruptures de charge et donc de réaliser des économies de temps et d'argent. Ensuite, le regroupement des entrepôts de stockage d'Odaiba sur Shinkai+ permet de résoudre une double problématique : le manque d'espace de stockage sur Odaiba et la libération d'espaces fonciers (anciennement occupés par les entrepôts) pour d'autres projets. Notre projet induit également un gain économique non négligeable du fait de la mutualisation des livraisons. Enfin, cette organisation permet de minimiser les flux de camions présents à Odaiba, lieu récréatif par excellence, peu propice au passage de camions et de les transférer sur Wakasu, conçu pour abriter ce type de flux.



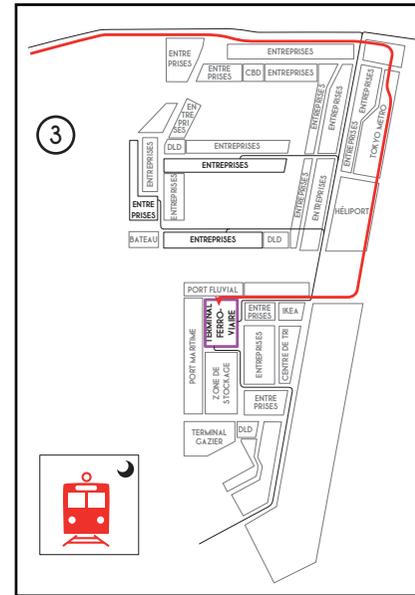
Exemple de convoi de fret ferroviaire.
(Source : Internet)



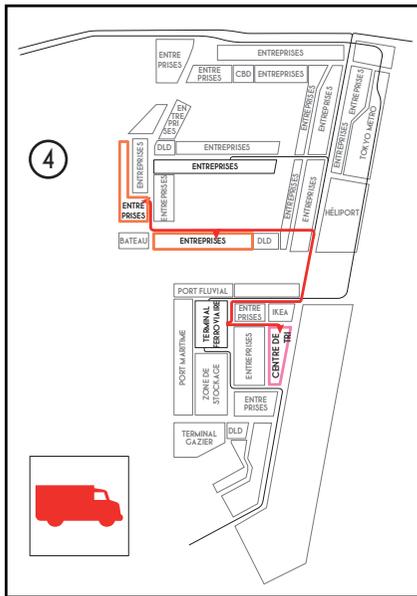
Arrivée des marchandises par camions des multiples fournisseurs des centres commerciaux d'Odaiba et chargement dans un train du terminal ferroviaire.



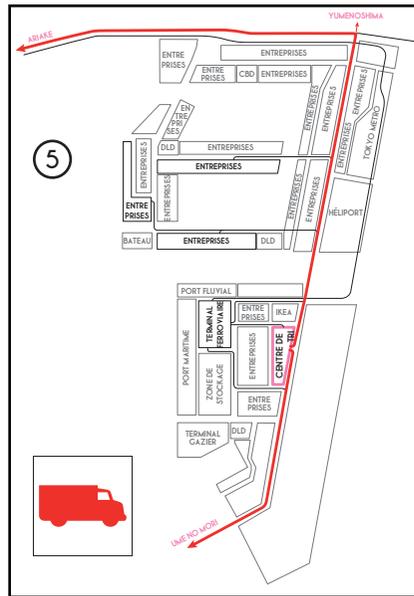
Transport jusqu'au centre commercial en un seul convoi, durant la nuit, afin d'éviter de pénaliser les travaux d'entretien des voies.



Retour par le même train des marchandises renvoyées par les centres commerciaux jusqu'au terminal ferroviaire.



Retour vers les entreprises pour réparation/recyclage ou vers le centre de tri mutualisé de Wakasu.



Envoi vers les centres de recyclage d'Ariake et de Yumenoshima ou vers la décharge d'Umeno Mori.

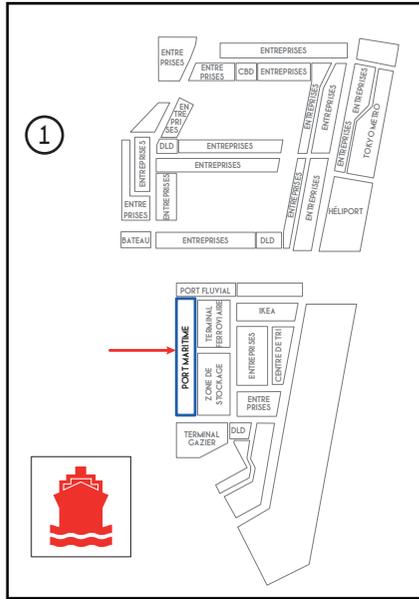
Exemple 2 : Ikea

Cet exemple nous permet d'illustrer l'utilisation du transport par la route, mode privilégié pour déplacer les marchandises en ville ainsi que celle du terminal portuaire implanté sur Wakasu. Ce dernier a pour rôle de donner la possibilité aux bateaux de venir décharger leur cargaison au cœur de la baie de Tokyo. Le mode de transport maritime nous est apparu essentiel au projet. Il constitue en effet le moyen le plus efficace pour amener de grandes quantités de marchandises sans présenter de rupture de charge significative, le bateau étant déjà très utilisé pour les voyages intercontinentaux.

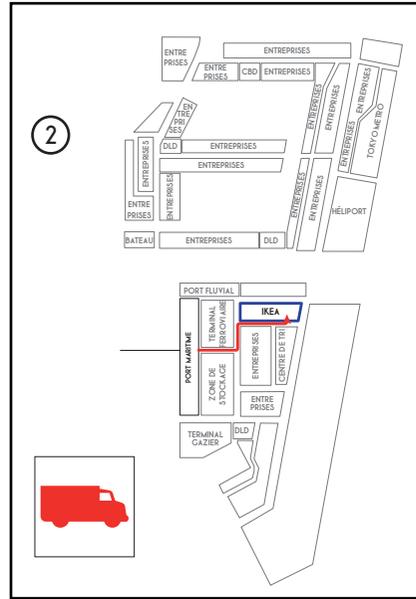
Ikea est une entreprise modèle en termes de logistique, citée en référence par les plus grands auteurs. L'emballage et le transport de ses produits ont été minutieusement pensés et subissent des révisions dès qu'ils ne sont plus efficaces à 100% : trois versions de la tasse «Bang» ont été nécessaires pour multiplier par 2,3 la quantité transportable par palette et donc réduire de 60% les coûts de transport. L'entreprise se repose sur des centres de distributions principaux pour approvisionner ses magasins. Il en existe moins de vingt dans le monde, tous situés à proximité d'un port et d'un noeud de transport. Ces paramètres font de Shinkai+ l'un des meilleurs emplacements de la baie de Tokyo pour accueillir le centre de distribution tokyoïte d'Ikea.

Accueillir Ikea et ses consociés nécessite de réaliser deux modifications structurelles sur le site : renforcer le terminal portuaire existant et mobiliser deux parcelles en friche sur Wakasu. Ces deux actions sont simples et elles s'appuient au maximum sur le site : le quai peut accueillir de grands bateaux grâce à sa profondeur de 12,0 mètres, il nous suffit ensuite de rajouter des grues adaptées au chargement et déchargement des containers sur Wakasu. La simplicité de ces modifications est un atout de cet item et rend la venue d'une entreprise de la taille d'Ikea plus que probable. Le couple bateau/camion est donc techniquement faisable, avantage non négligeable lorsqu'il s'agit des modes de transports préférés par les entreprises.

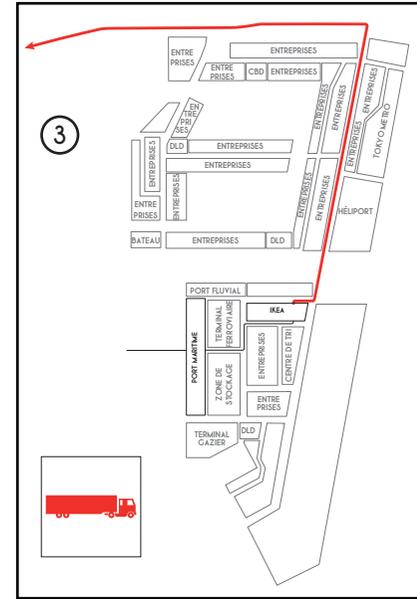
Les avantages apportés par le site pour le transport par camion sont nombreux. Il est tout d'abord le mode le plus répandu, les entreprises connaissent donc déjà son fonctionnement. De plus, les convois peuvent être facilement adaptés en fonction du volume transporté et les livraisons express sont possibles à n'importe quelle heure de la journée. Enfin, le système bateau/camion présente une seule rupture de charge, le transfert depuis le bateau jusqu'à l'entrepôt.



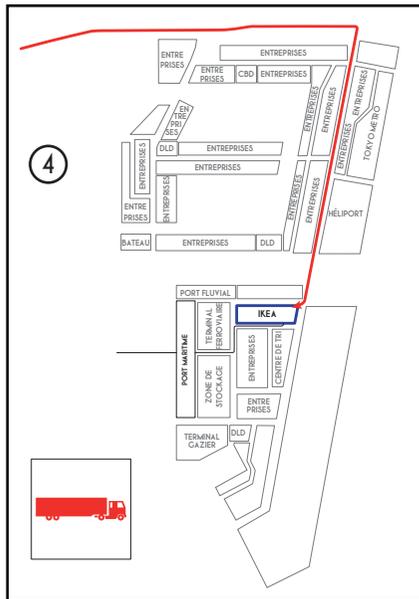
Arrivée des marchandises par bateaux depuis les fournisseurs chinois et européens.



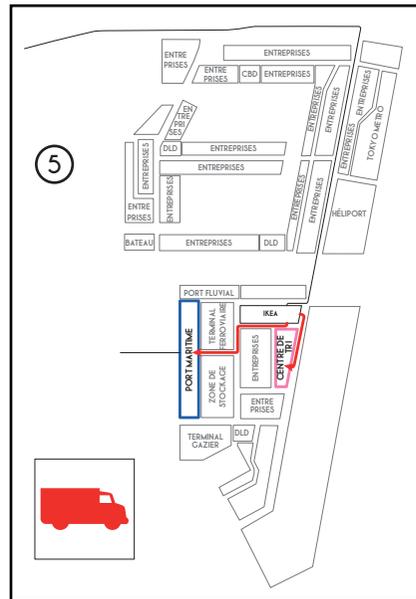
Transport par camion léger au centre de distribution d'Ikea.



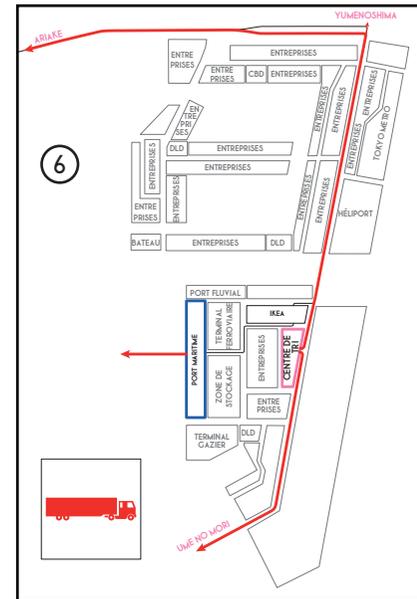
Chargement dans des camions pour les trois Ikea de Tokyo.



Retour des marchandises à réparer ou à recycler par les mêmes camions.



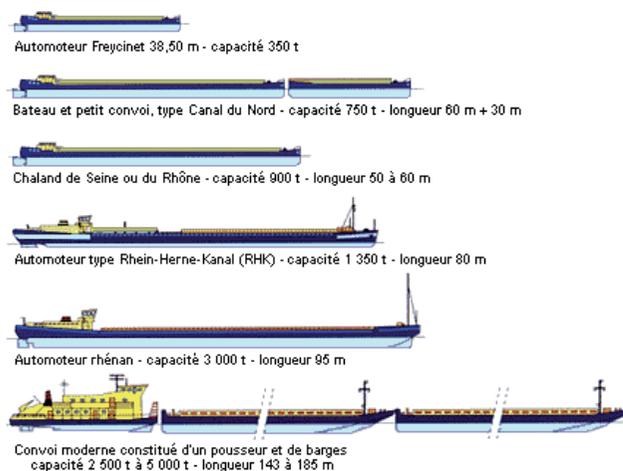
Transfert des marchandises à recycler au port maritime ou envoi au centre de tri mutualisé de Wakasu



Envoi des marchandises au fabricant par bateau ou envoi aux centres d'Ariake et Yumenoshima. Éventuellement, pour les objets imposants, enfouissement sur le terre plein de Ume no Mori.

Exemple 3 : Centre de moyenne importance

À l'instar des centres commerciaux d'Odaiba, les centres commerciaux de taille moyenne possèdent de multiples fournisseurs à travers le Japon et à travers le monde. De ce fait, en fonction de leur provenance, les marchandises destinées à assurer leur approvisionnement sont acheminées par la route, le rail, ou par voie d'eau jusqu'à Wakasu. Une fois au centre de tri, elles sont triées, reconditionnées et emballées, avant d'être livrées à leurs destinataires par voie fluviale. En fonction de la localisation de ces centres, du volume de marchandise et de la configuration de la voie d'eau, différents types de



Cabaris des barges fluviales
les plus communes

barges peuvent être mobilisés.

Un premier mode de livraison consiste à acheminer la marchandise, depuis le terminal fluvial de Wakasu, directement jusqu'au(x) lieu(x) de livraison. Le second consiste à faire transiter la marchandise jusqu'à un lieu de déchargement, où le transport routier prendra le relais jusqu'à la destination finale du produit. La fourniture et l'entretien des barges sera à la charge du gestionnaire de Shinki+.

Conditions de réalisation :

Afin de réaliser ce type d'approvisionnement, certaines conditions doivent toutefois être observées. D'une part, la proximité d'une voie navigable (moins de 15 mn en camion) est essentielle. D'autre part, cette dernière doit être suffisamment large pour permettre l'aménagement d'un quai de déchargement sans entraver la circulation fluviale.

Avantages :

Ce type d'approvisionnement présente des avantages écologiques majeurs (bilan carbone allégé), des retombées en termes d'image non négligeable pour les entreprises utilisatrices et assure des économies conséquentes.

De plus, ce mode de livraison permet d'avoir des flux modulables (possibilité de livrer plusieurs fois par jours en fonction des besoins, de moduler la contenance des barges, etc.)

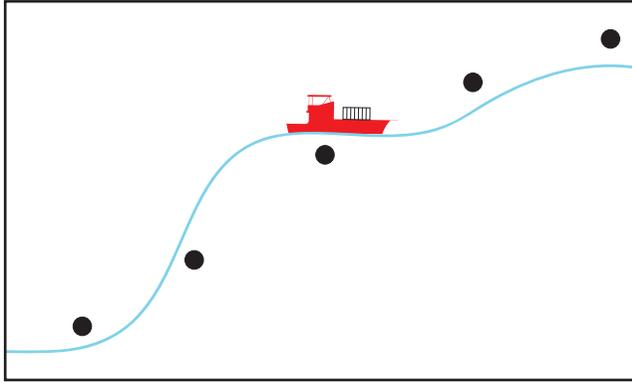
Modifications structurelles à apporter et fonctionnement :

Les principales modifications structurelles à apporter sur Shinki+ seraient la création d'un terminal fluvial sur Wakasu (doté du nombre de grues adéquat pour le chargement/déchargement des barges) ainsi que l'aménagement de cette zone. À cela s'ajoute la mise en place d'un garage à bateau et d'une station essence.

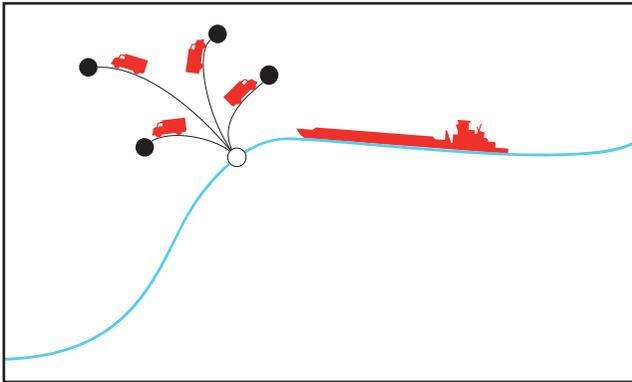
Au nombre des autres modifications à apporter, il faut mentionner la construction et l'aménagement de quais de déchargement aux endroits stratégiques et, dans un autre domaine, le contrôle des bateaux par l'autorité du port.

Le chargement des barges sera fonction du type de livraison développé plus haut (différenciation des produits en fonction des clients, pas de conteneur pour le premier mode de livraison - par barge uniquement- pour des raisons de maniabilité et de rapidité, etc.

Scénario 1 : le bateau dessert des centres commerciaux dispersés le long des canaux de Tokyo.



Scénario 2 : le bateau, de plus grande importance, amène la totalité de la marchandise jusqu'à un point de déchargement important, où des camions prennent le relai pour distribuer les marchandises aux centres clients.



2. La ville des équipements

Pour être attractive et efficace, la ville distributive s'accompagne de services inséparables d'une zone logistique. Elle peut aussi s'accompagner d'autres équipements, qui apparaissent aujourd'hui incontournables pour attirer entreprises et employés.

Nous distinguons deux types d'équipements en fonction de leurs usagers : les équipements destinés aux entreprises et les équipements destinés aux personnes. Par leur forme, les bâtiments qui les accueilleront constitueront des repères visuels sur le territoire de projet.

Les équipements concernés se composent de ceux qui accompagnent l'activité logistique et qui sont induits par elle, mais ils regroupent également des équipements qui constitueront un atout en termes d'attractivité et d'urbanité sur le site. Ils répondront aux besoins d'une masse critique suffisante. (Cf. en annexe : Comparaison internationale des équipements des plateformes logistiques).

1. Central Logistic District (CLD) et Daily Life District (DLD)

Central Logistic District (CLD)

Les services aux entreprises seront regroupés dans le Central Logistic District (CLD), situé sur le pôle gare de Shinkiba. Les services que ce centre regroupera relèvent en majeure partie des fonctions de commandement rayonnant sur l'ensemble de la plateforme, ainsi qu'un ensemble de services destinés aux entreprises. Il accueillera également des sièges sociaux. Le CLD sera incarné par une ou quelques émergences verticales, qui constitueront des repères visuels correspondant à Shinki+. La surface au sol mobilisable est

de 26 000 m². Les services et bureaux contenus dans le CLD couvriront 15 000 m².

Qu'il s'agisse d'activités administratives au sein des sièges sociaux regroupés dans le CLD ou d'activité logistique pure sur le site, les entreprises auront accès à tout un panel de services dédiés : banque/assurance, poste, centre d'information et accueil. Une grande salle de conférence sera mise à disposition des entreprises du site, et notamment des sièges sociaux présents dans le CLD. Une agence d'intérim permettra de mutualiser certaines activités logistiques, telles que la manutention. Un centre de formation mis en lien avec les activités du site sera également destiné aux entreprises, ainsi qu'un service d'hôtellerie. D'autres équipements y figureront, tels qu'un service de sécurité/gardiennage couvrant tout le site, une caserne de pompiers et un centre de soin, indispensables sur une plateforme logistique.

Daily Life Districts (DLD)

Les Daily Life Districts regrouperont des services destinés aux personnes. Le public prioritaire sera celui des salariés du site. Ces services du quotidien sont de moins en moins jugés comme peu importants sur des zones logistiques. Ceux-ci nous apparaissent primordiaux pour le bon fonctionnement et l'attractivité de la plateforme ainsi que des entreprises qui y travaillent. Les DLD seront au nombre de 4, afin de couvrir efficacement les besoins de la zone logistique. La surface au sol disponible pour les accueillir est de 10 000 m² pour chacun, c'est à dire 40 000 m² en tout. Chaque DLD offrira 5 000 m² de services. Autrement dit, 20 000 m² d'équipement seront destinés aux personnes sur Shinki+.

Le premier DLD, situé à l'angle sud-ouest du premier bassin, desservira la partie Nord de Shinki+, c'est à dire la zone entourant ce bassin de Shinkiba. Il se situera à proximité de l'actuelle station service, à la place d'entrepôts à bois obsolètes et du terrain de base-ball, qui sera déplacé. L'aire d'influence du second DLD couvrira la partie centrale du site, c'est-à-dire les entreprises

entourant le bassin sud de Shinkiba. Il sera situé sur l'angle sud-est de celui-ci, à la place d'anciens entrepôts à bois. Le troisième sera dédié à la partie sud de Shinki+, sur des délaissées jouxtant le parc de Wakasu. Le quatrième DLD couvrira les besoins de Tatsumi, et sera localisé sur une partie de l'actuel parking du débarcadère.

Comme les CLD, les DLD seront construits de telle sorte qu'ils seront repérables visuellement sur le site. Leurs constructions en bois rappelleront l'ancienne activité qui a donné son nom à Shinkiba, tout en faisant écho aux exigences énergétiques du site. Offrant une touche d'urbanité, les DLD concentreront de nombreux services quotidiens. Chacun sera accompagné d'un parking poids lourds également accessible aux voitures. Celui de la partie nord de Shinki+ sera doublé d'un centre de services poids lourds, où les véhicules pourront être entretenus, réparés et révisés (service technique). Dans les DLD, des espaces de réunions seront mis à disposition des entreprises et des salariés. Ceux-ci pourront profiter d'un espace de restauration, de combini, d'un service de pressing et d'espaces de repos mis en lien avec les espaces de détente des bassins pour les Daily Life Districts de Shinkiba. Tous ces services seront ouverts à d'autres usagers. Ainsi, les tokyoïtes attirés par les équipements de la Funbelt et les amateurs de tourisme industriel auront accès aux DLD, d'autant plus que ceux-ci seront insérés au système de la Funbelt.



Principe de spatialisation des CLD/DLD

CLD, DLD : principe de répartition des services

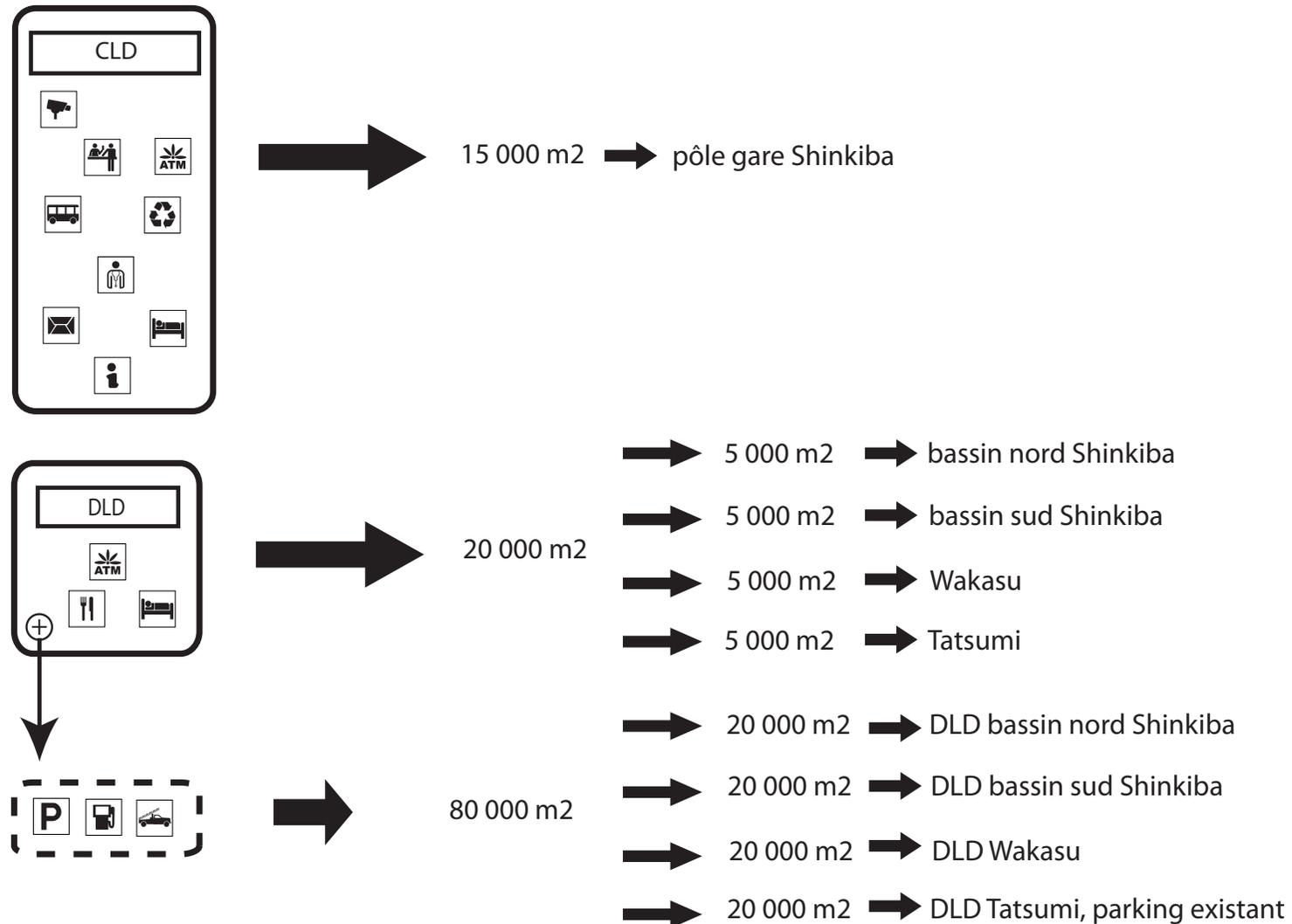


Tableau récapitulatif des CLD/DLD

Pôles	Services/Fonctions	Implantations	Aire d'influence	Indications de forme	Estimation de surface
CLD CENTRAL LOGISTIC DISTRICT	<ul style="list-style-type: none"> -Shinki+ Agency -Hôtellerie -Sieges sociaux entreprises logistiques -Grande salle de conférence -Centre de formation -Agence d'intérim -Sécurité/Gardiennage -Centre de soins et service d'urgence -Caserne de pompiers -Centrale Shinki+ Community bus -Poste/Banque/Assurances -Centre d'information/accueil 	1 CLD Pôle gare Shinkiba		Emergences verticales, repères visuels et symboliques	15 000m ² + parking parcelle disponible = 26 000m ²
DLD DAILY LIFE DISTRICT	<ul style="list-style-type: none"> -Parkings poids lourds -Centre de services poids-lourds -Espaces de repos -Restaurants -Combinis + ATM -Pressing -Espaces de réunions 	1 DLD Shinkiba nord		Intégration avec les bâtiments logistiques voisins. Mise en valeur du lien vers les bassins (DLD Shinkiba), la baie (DLD Tatsumi) et les espaces verts (DLD Wakasu)	5000m ² + parking parcelle 14 000m ²
		2 DLD Shinkiba sud			5000m ² + parking parcelle 15 600m ²
		3 DLD Tatsumi			5000m ² + parking parcelle 16 000m ²
		4 DLD Wakasu			5000m ² + parking parcelle 14 000m ²



2. Exemples de services

Shinki+ Agency, agence de gouvernance autonome

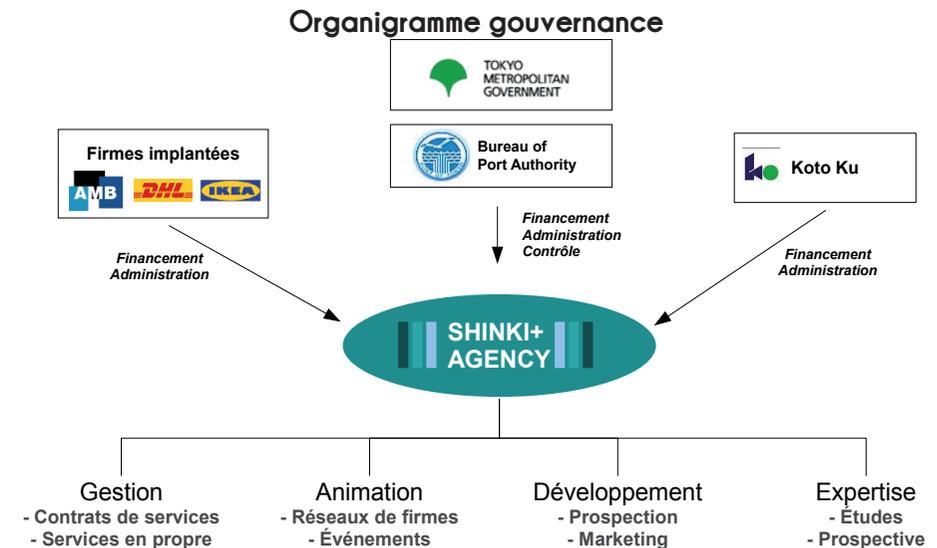
Le Central Logistic Discrit accueille les bureaux de l'organe de gouvernance de la nouvelle ville logistique : Shinki+ Agency.

Définir la gouvernance de la ville logistique de Shinki+, c'est parvenir à réunir deux contraintes. En effet, il faut tout d'abord que le nouvel organe de gouvernance s'inscrive dans le cadre du Port de Tokyo. La fonction maritime se trouve au cœur du fonctionnement de Shinki+. Le port est par exemple propriétaire du terminal de Wakasu. Par ailleurs, le bureau du Port dispose de puissants moyens techniques et financiers, indispensables pour la gestion du site. Ainsi, Shinki+ Agency sera dépendante du port de Tokyo. Celui-ci contribuera largement à son financement et ses représentants figureront en majorité à son conseil d'administration. Cependant, la gestion d'une plateforme innovante, ses impératifs d'exemplarité et son rythme de développement nécessitent une certaine souplesse et un degré d'autonomie élevé dans sa gouvernance. C'est pour cette raison que nous préconisons le modèle d'une agence autonome, juridiquement distincte du bureau du Port de Tokyo. Shinki+ Agency doit par exemple être responsable de son propre budget et être libre de la gestion de son personnel.

En ce qui concerne son fonctionnement, l'agence sera dirigée par un Conseil d'Administration dont les membres seront en majorité des représentants du Bureau du Port. Toutefois, des représentants du Koto-ku et des entreprises installées sur le site figureront également en son sein afin de représenter tous les intérêts et de garantir une gestion partagée. Le Conseil d'Administration devra assurer la gestion du budget annuel, la définition des orientations stratégiques du site ainsi que la nomination du directeur opérationnel de l'Agence.

Les fonctions de l'Agence peuvent être regroupées en quatre catégories :

- des fonctions de gestion : suivi des contrats engagés avec des entreprises privées pour la gestion des services sur le site (services de navette, gardiennage, restauration, gestion des salles de réunion et de séminaire...)
- des fonctions d'animation : constitution et animation d'un réseau des entreprises installées sur le site (organisation d'évènements, développement de partenariats inter-entreprises...)
- des fonctions de développement : développement économique du site (prospection d'entreprises, marketing...)
- des fonctions d'expertise, d'étude et de prospective autour de la logistique durable et des économies d'énergies.



Shinki+ Community Bus

Un des services les plus importants de la ville logistique est le service de navettes mis à disposition des personnes qui travaillent sur le site.

Le Shinki+ Community bus est géré au sein du CLD en tant qu'équipement rayonnant sur l'ensemble du site. Deux options peuvent être retenues pour sa gestion. Soit le service est géré en propre au travers de l'agence de gouvernance Shinki+, soit le service de navettes est délégué à une entreprise de transport privé, ce qui semble être une option à privilégier au regard du fonctionnement du système de transport en commun tokyoïte.

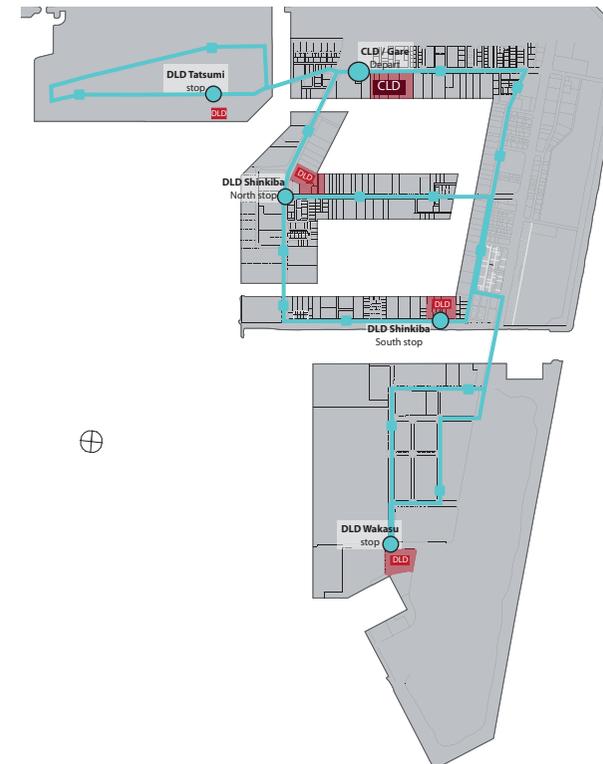
Le point de départ du trajet effectué par les navettes se situe sur la place de la gare, à la sortie du métro, station Shinkiba. L'augmentation du nombre de travailleurs engendrée par le développement de Shinki+ et le niveau de



performance tant fonctionnelle qu'énergétique visé suppose un niveau de service élevé. Les deux lignes de bus actuelles existantes (bus n°11 et n°11b) seront fusionnées et remplacées par un système de navettes électriques offrant une très grande souplesse et dont la fréquence pourra être adaptée rapidement à l'évolution de la demande.

Le système suivra un principe de double niveau de services. L'un sera spécifique aux heures de pointe, avec un départ de la gare puis des arrêts systématiques. L'autre, correspondant aux heures creuses, sera modulable avec un départ de la gare, des arrêts fixes aux points desservant les DLD de Shinkiba, de Wakasu et de Tatsumi puis des arrêts à la demande tout au long du trajet.

Les navettes effectueront des boucles d'une dizaine de kilomètres sur une



Plan de la ligne SHINKI+ Community Bus

durée d'une quinzaine de minutes sans entraver la circulation des camions. Leur consacrer un site propre ne nous semble pas envisageable sur le plan pratique. Cependant, les arrêts seront traités comme des espaces dédiés en bordure de voie. De plus, le circuit évitera dans la mesure du possible la Tokyo Port Seaside Road, axe de circulation majeur des camions.

Dans une logique d'efficacité, les navettes partiront pour une part d'entre elles vers l'ouest, et pour une autre part vers l'est. On suppose que la population active est amenée à doubler avec le développement économique du site (on peut ainsi estimer à 20 000 le nombre de personnes qui y travailleront à horizon 10 ans). Parmi les actifs, on suppose qu'un tiers (environ 7000 personnes) vient en voiture ou en camion et n'utilise pas le service de navette et qu'un autre tiers se déplace à pied ou en vélo depuis la station de métro de Shinkiba (principalement les personnes travaillant dans ou à proximité immédiate du pôle gare). Reste environ 7 000 personnes à transporter, ce qui induit environ 140 trajets de service entre 5h du matin et minuit pour des navettes d'une capacité d'une cinquantaine de personnes. En heure de pointe, les départs se feront toutes les 4 à 5 minutes. En heures creuses, la fréquence sera de 10 à 15 minutes entre chaque navette. Le service en heures creuses pourra éventuellement être étendu à la nuit (entre minuit et 5h du matin), dans le cadre d'un service point par point, entièrement à la demande.

Dans un souci d'attractivité du site pour les entreprises, il nous paraît important de rendre ce service gratuit pour les salariés de la plateforme, si les conditions financières le permettent. Cette gratuité pourrait être favorisée par une contribution des entreprises implantées sur le site au système de transport à travers l'agence Shinki+.

Malgré une vocation première de service aux salariés, le système de navettes sera ouvert aux non salariés, tels que les visiteurs tokyoïtes venant profiter de l'espace des bassins en tant que lieu de loisirs le week end, lors duquel un niveau important de service sera maintenu.

Shinki+ green reporting service

Pour une entreprise logistique, une implantation à Shinkiba doit être un gage de respect de l'environnement. Entrepôts économes, intermodalité et qualité paysagère de la plateforme permettent d'atteindre un tel objectif, atout marketing certain pour attirer de nouvelles entreprises. Au même titre que les services mutuels de navettes ou de gardiennage, nous proposons de créer un service de développement durable commun à l'ensemble des acteurs de la plateforme. Ce service prendra la forme d'une division à part entière de l'Agence Shinki+. Il sera formé d'une petite équipe d'experts en logistique et en économies d'énergie. Il pourra également rechercher des partenariats universitaires dans ces domaines. Il cherchera aussi à travailler avec des bureaux d'études spécialisés qui pourraient s'installer au sein des bureaux du Central Logistic District.

Pour contribuer à attirer de nouvelles entreprises sur le site, le service de développement durable proposera de calculer les économies d'énergies réalisées par une entreprise en cas d'installation sur Shinkiba. Le service de développement durable aura surtout pour fonction de mettre en place un outil de suivi des consommations énergétiques pour l'ensemble de la plateforme mais aussi pour chaque entreprise. De tels outils existent et sont faciles à mettre en place, grâce à des logiciels de suivi énergétique. Il s'agit donc de calculer au jour le jour l'énergie dépensée sur le site (en Tonne Equivalent CO2 par exemple (CO2 TeQ)), d'en déduire l'énergie économisée par rapport à une plateforme logistique «classique» de taille comparable, et de diffuser ces informations dans une logique assumée de marketing vert (rapports, bilans annuels, presse...). Dans ce cadre, nous proposons l'installation d'un panneau géant au sommet du bâtiment le plus haut du CLD, sur lequel serait diffusé chaque jour l'énergie consommée sur la plateforme et l'énergie économisée.

Un tel dispositif répond à un triple objectif :

- De **publicité** (image vertueuse diffusée à tous)
- De **compétitivité** (défi permanent pour la réduction des consommations énergétiques, à la manière des compteurs de véhicules produits par jour sur les chaînes de montage automobiles japonaises),
- De **visibilité** (le panneau lumineux deviendrait une image symbolique forte et originale pour Shinki+, au même titre que l'éolienne déjà présente sur Wakasu)

Shinki + Espace détente (photo ci-contre)

Les espaces de repos constitueront un équipement central des Daily Life Districts. D'abord destinés aux salariés, ils offriront un certain confort qui permettra de gagner en attractivité, urbanité et qualité de vie sur la zone logistique. Ils feront partie d'un espace de vie en partie ouvert sur les bassins, et imbriqués à la ville récréative. Aussi les espaces récréatifs du bassin et les services annexes seront-ils ouverts aux personnes travaillant sur le site comme aux visiteurs de la troisième ville de Shinki+ : la Funbelt.



Panneau d'information des économies d'énergies



3. Ville Récréative

La Funbelt, grande boucle verte à l'échelle de la baie fonctionnera comme un espace récréatif mêlant itinérance sur la piste cyclable et moments de pause sur les différents terre-pleins. Au centre géographique de cette boucle, Shinkiba fera figure de trait d'union entre les espaces verts existants.

Pour jouer pleinement ce rôle, Shinkiba doit pouvoir disposer d'un équipement attractif phare qui contribue à lui donner une identité dans le système d'espaces récréatifs. Cet équipement, le **Centre du Design et du Bois**, qui sera situé sur le bassin Nord fonctionnera comme la colonne vertébrale du bassin, autour de laquelle seront organisés les autres programmes. A proximité directe de la gare et du Central Logistic District (CLD), le Centre fonctionnera comme une porte d'entrée dans le cœur du site. Il deviendra ainsi un passage obligé pour l'accès aux autres espaces récréatifs du bassin. Ce centre accueillera dans un bâtiment flottant de trois étages les artisans et métiers du bois et du design, ainsi que des commerces en tous genres. Sur 6 000 m² de surface totale, les différents types de métiers liés au bois trouveront leur espace de travail, que côtoieront des espaces destinés directement au public : expositions, showroom, commerces... Les liaisons entre ce bâtiment phare et les centres de vie de Shinkiba seront aménagées avec une attention particulière. Le Centre du Design et du Bois sera par exemple très bien relié aux espaces de services dédiés à la logistique ainsi qu'au circuit vert. Ainsi les promeneurs pourront profiter des services des DLD (Daily Life District) comme les restaurants ou les kombinis. Dans ces centres se côtoieront ainsi salariés de la logistique et promeneurs, ce qui permettra de les renforcer comme réels centres de vie du site.

3.1. Les autres programmes du bassin nord

Creffés autour du Centre, des **jardins flottants** (de 125 à 625 m²)

offriront des espaces de promenade et de détente attractifs. Un **restaurant gastronomique** sur l'eau sera situé au cœur de ce système de jardins, tandis que des **espaces de restauration plus modestes** seront situés sur le versant sud du bassin Nord, à proximité des entrepôts logistiques et du Centre du Bois. Ce sera par exemple dans ces restaurants que se côtoieront salariés de la logistique et promeneurs en quête de restauration bon marché. Le terrain sportif qui occupait l'espace à l'ouest de Shinkiba désormais dédié à un DLD, sera relocalisé sur le bassin Nord et constituera un autre équipement flottant. Situé à proximité de son ancien emplacement et du nouveau DLD, il pourra ainsi continuer à être utilisé par les employés de la logistique.

A côté de cette ossature de programmes, le bassin Nord accueillera des **programmes temporaires**, qui prendront place le long des berges. Ainsi, Studio Coast pourra disposer de l'espace qui lui fait directement front du côté du bassin afin d'aménager une scène flottante lors d'événements ponctuels. De même, des équipements sportifs, comme une piscine flottante, pourront se greffer de manière temporaire au terrain de sport décrit plus haut comme lors d'événements sportifs à l'échelle de la FunBelt. On peut aussi imaginer que des entreprises mettent temporairement en place des installations flottantes pour certaines occasions (fête d'entreprise, célébration quelconque).

3.2. Le bassin sud

Le bassin Sud fonctionnera également sur cette coexistence entre programmes permanents et temporaires. Pourtant, tandis que les programmes permanents sont liés à la Funbelt (jardins flottants), les programmes temporaires seront ici liés à la logistique : une première bande au pourtour du bassin sera réservée à la mise en place de barges flottantes de grande dimension au service de cette activité (entrepôts flottants). Ces barges seront par exemple installées si l'activité logistique connaît une croissance telle qu'une expansion devient nécessaire. Ce bassin verra ainsi cohabiter des activités récréatives et des activités liées à la logistique et fonctionnera comme une transition

entre l'espace récréatif du nord et la logistique au sud et sur Wakasu.

3.3 Les liaisons

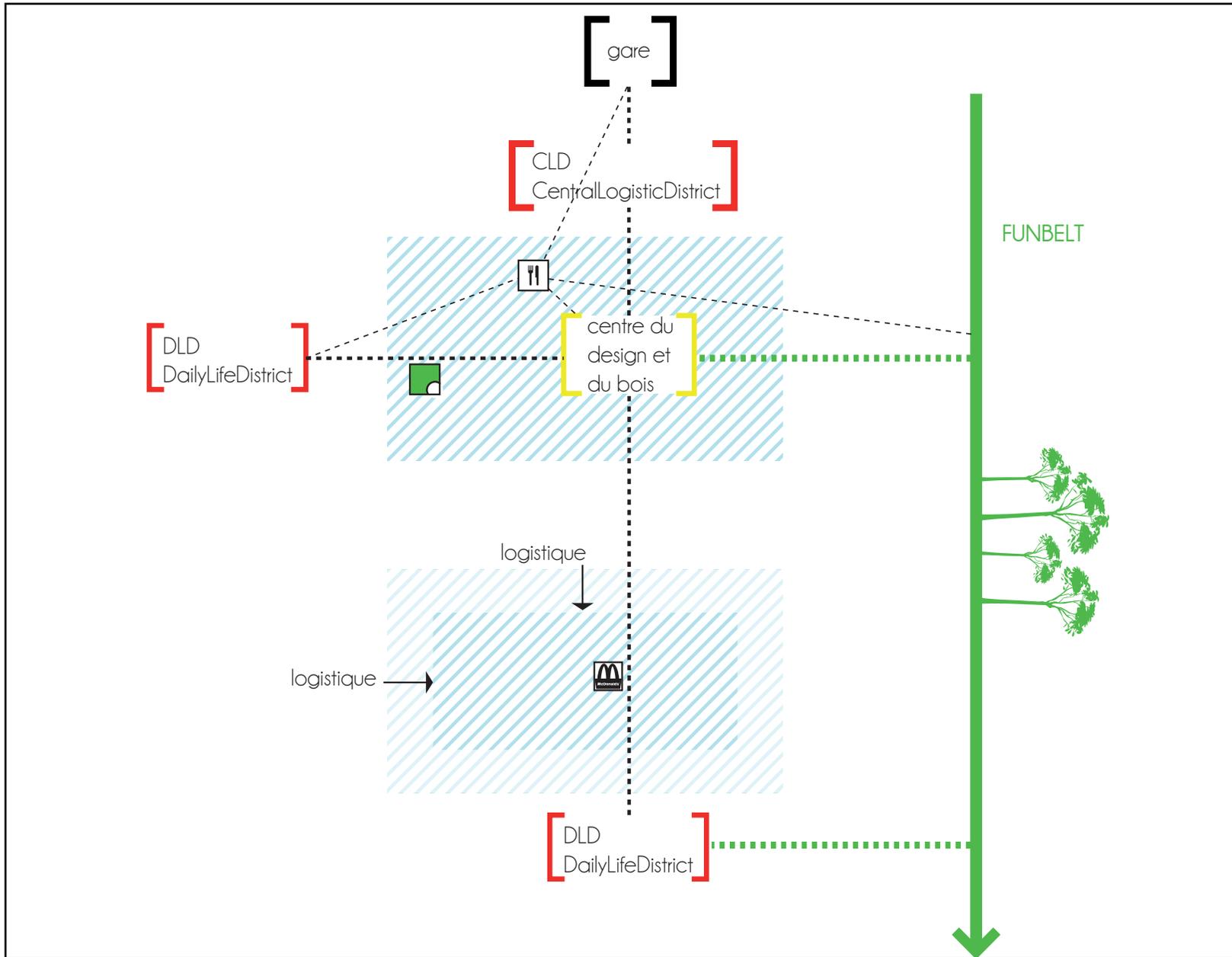
Les liaisons sont un élément clef de ce projet. La Funbelt relie les espaces verts et récréatifs entre eux. Une piste cyclable existe déjà sur une partie importante de la boucle et il s'agira de la prolonger (jusqu'à la Sea Forest par exemple) ou de réaménager certains tronçons. Ainsi, par exemple, une passerelle cyclable autonome devra relier Shinkiba et Wakasu (le pont existant étant réservé à une circulation intense liée à une activité logistique en pleine croissance).

A l'échelle du site, les liaisons doivent également faire l'objet d'une attention particulière. D'un côté, les éléments récréatifs doivent pouvoir être facilement accessibles entre eux pour assurer la cohérence de la Funbelt. De l'autre, notre volonté de proposer des espaces à la fois aux salariés du site et aux promeneurs nécessite de réfléchir aux flux et à l'organisation spatiale de ces espaces de « rencontre ».

D'abord, **le circuit vert sera relié aux bassins** afin de respecter le principe d'alternance entre itinérance et pauses, au cœur du projet de Funbelt. La première liaison de ce type sera aménagée au Nord de Shinkiba, à partir de la passerelle qui passe actuellement au-dessus des voies de stockage de la Tokyo Métro. Depuis la piste, une pente douce, optimale pour l'utilisation de vélos, permet de monter sur la passerelle. Cette passerelle devra être réaménagée. Elle sera non seulement prolongée au dessus de la route « Tokyo Bayshore road », afin d'organiser le passage des vélos au-dessus de cet axe majeur de circulation, mais aussi élargie pour pouvoir accueillir les aménagements paysagers nécessaires à son agrément. Cette liaison devra faire l'objet d'un aménagement jusqu'au bassin Nord et même jusqu'au Centre du Design et du Bois, le centre névralgique de la Funbelt sur Shinkiba.

Ensuite, une seconde liaison au sud de Shinkiba permettra de rejoindre les bassins depuis le circuit. A partir du circuit à l'est, cette liaison passera sous le pont qui va vers Wakasu et longera la rive sud de Shinkiba, selon un chemin qui sera réaménagé en bord d'eau. Le circuit bifurquera ensuite vers le DLD du sud du terre-plein, qu'une « place traversante » permettra aux promeneurs de rejoindre. Ce passage n'entravera pas les circulations de la logistique puisque les entreprises situées à proximité ne semblent pas devoir passer nécessairement par là. En effet, la plupart des activités situées à l'ouest du passage piéton empruntent la route vers l'ouest sans passer devant le DLD tandis que celles situées à l'est empruntent nécessairement la Port Road, sans passer par le passage en question. Cet endroit est donc un endroit préservé des circulations logistiques, qui pourront certes exister mais seront relativement rares.

Les **centres de services « DLD » seront tous reliés au Centre du Design et du Bois**, ces liaisons permettant par la même occasion de traverser les bassins aisément. Elles offriront la possibilité aux promeneurs de se rendre dans les centres de services de Shinkiba et ainsi de profiter des restaurants et commerces qui s'y trouvent. Inversement, ces liaisons permettront aux salariés du site d'avoir accès aux espaces récréatifs.

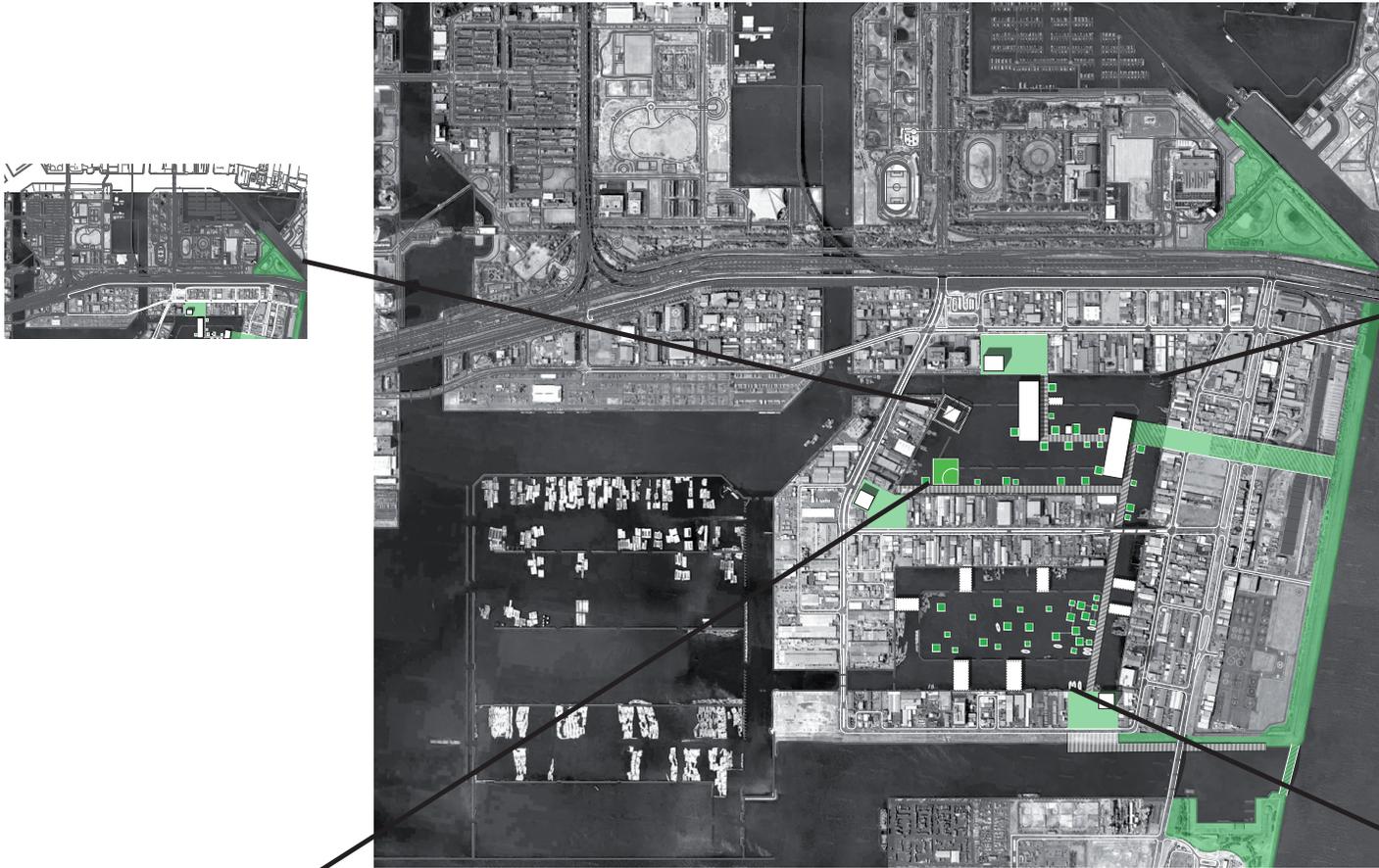


Fonctionnement de Shinkiba au coeur de la Funbelt

Aménagement de la boucle verte sur Shinkiba et utilisation des bassins



Occupation temporaire des bassins



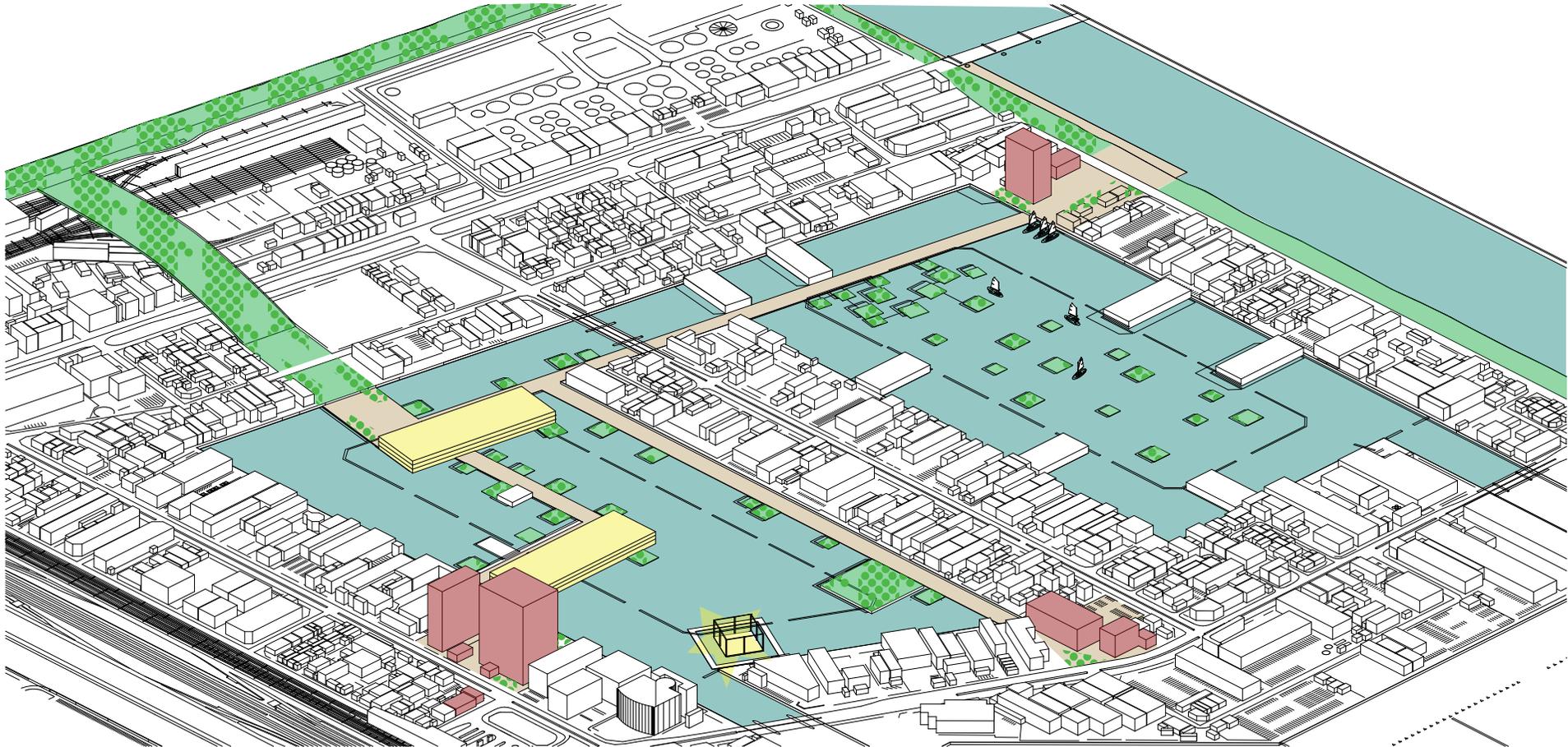
CONCLUSION

Ville distributive, ville des équipements et ville récréative se mêlent et se rencontrent pour redonner une fonction et une place à Shinkiba et ses terre-pleins voisins dans la baie de Tokyo, qui fera désormais réellement système. A travers Shinki +, ces espaces retrouveront un sens, une visibilité et un ancrage métropolitain. Plus qu'une superposition de couches de projet, Shinki+ est la rencontre et l'imbrication de trois villes. C'est dans cette imbrication que Shinki+ prend tout son sens.

Aussi, plus qu'une plateforme de logistique urbaine performante, Shinki+ deviendra un maillon essentiel dans le système de terre-pleins, en acquérant une position stratégique solide comme un point fort de la Funbelt en plein essor dans la baie de Tokyo.

Enfin, à la manière d'un laboratoire urbain, Shinki+ permettra de renouveler les réponses à la confrontation entre fonction urbaine lourde et fonction urbaine légère, entre activité industrielle et activité récréative.

SHINKI+ : LA NOUVELLE VILLE LOGISTIQUE



COMMUN - GILLET - HINFRAY - HEILES - LERCH - VELTZ

ANNEXES

Entretien avec Michel Savy

Ingénieur, économiste, professeur à l'université Paris Est.

La rentabilité du fret ferroviaire est dépendante de plusieurs facteurs. D'abord, les ruptures de charge engendrées par ce type de fret doivent être compensées par un chemin central reliant le point de départ à l'arrivée suffisamment long. S'il n'y a pas de rupture de charge, le fer est plus compétitif que la route, même pour de courtes distances, surtout si le trafic est régulier et répétitif (fréquence quotidienne par exemple). Cependant, les wagons doivent être toujours les mêmes, dans une navette complète et indéformable pour plus d'efficacité (par exemple pour les déchets). Le raisonnement est le même pour la voie fluviale.

S'appuyer sur le métro est par contre une « utopie totale », ne serait-ce que pour les capacités limitées, la priorité donnée aux voyageurs ou même la maintenance qui ne peut se faire que la nuit, dans le cas d'une alternance diurne.

A propos du stockage dans la ville dense :

Les commerces essaient de réduire les stocks au minimum, et le stockage se fait en Ile-de-France plus en plus loin de Paris. Si bien que comme ce sont des véhicules de petite taille qui font les trajets, ceux-ci sont de moins en moins rentables et efficaces car de plus en plus longs.

Par exemple, Monoprix ne stocke rien à Bercy : les trains sont vidés dès leur arrivée, et leur chargement est redistribué tout de suite. Par ailleurs, la redistribution par petits véhicules est moins efficace que par camions, y compris du point de vue environnemental.

L'entrepôtage vertical à Hong Kong est un exemple particulier de stockage en ville dense. Il existe aussi un entrepôt de huit étages sur Yokohama.

En milieu dense, l'intermodalité n'est pas évidente non plus, bien que ce soit une possibilité à ne pas négliger. Il est préférable d'en faire là où cela est possible avant d'en faire en cœur de ville.

Les programmes associés à une zone logistique et les services recherchés par

une entreprise dépendent en partie de la marchandise traitée, par exemple pour la manutention. Avoir des services suppose au préalable d'avoir une masse critique suffisante pour qu'ils soient utilisés. Les services aux entreprises relèvent entre autres de la sécurité : par exemple une caserne de pompiers est un service indispensable dans une zone logistique. Pour les salariés, on trouve des services de médecine du travail, de restauration d'entreprise, des services de transport en commun dédiés à la zone logistique, d'autant plus que les salariés n'ont souvent pas de voiture, et travaillent en horaires décalés. Une fois encore, avoir une masse critique suffisante est ici gage d'efficacité et de rentabilité.

La mutualisation est à la mode pour la distribution et la logistique retour, puisqu'elle est l'un des principes de diminution des coûts, d'amélioration des activités et d'efficacité. Lorsqu'il s'agit de transport, elle permet ainsi d'avoir moins de véhicules pas ou peu remplis. En termes d'utilisation des entrepôts, beaucoup de gens y réfléchissent, mais sont freinés par des questions de confidentialité. Dès lors, la mutualisation du stockage en entrepôt semble plus envisageable sur les déchets que sur les marchandises.

Entretien avec Michel Funfschilling

Directeur de l'agence portuaire de Gennevilliers

Deux activités sont en croissance et semblent intéressantes pour l'agence portuaire : l'éco-recyclage et la logistique post-container. Mais le principe premier de sélection des entreprises est leur capacité de recourir aux voies d'eau. La question de la spécialisation versus diversification d'une plateforme logistique est complexe : tout dépend de la taille de la plateforme et des alternatives existantes. Il est intéressant d'opérer par des regroupements par « grandes familles ». L'idée d'une organisation par zone de destination ou d'arrivée n'est pas réaliste. Il est plus intéressant de regrouper par exemple toutes les marchandises qui arrivent par container à destination du Nord de l'Île de France. Pour attirer les entreprises, le système de location d'entrepôts et de terrain mis en place par le port se veut incitatif. Plus elles font de trafic, moins elles paieront leur loyer cher. L'incitation peut aller jusqu'à $\frac{3}{4}$ du loyer. Le port de Gennevilliers représente 170 000 m² de bâti, sur les 300 000 m² dont dispose Port de Paris. Dans ce cadre, l'agence portuaire de Gennevilliers joue un rôle dans l'aménagement, l'entretien de son parc comme une agence immobilière. Concernant le système de location et de gestion des entrepôts, il existe deux solutions. Soit l'agence a la propriété en propre de certains entrepôts, qu'elle loue directement (opération de court terme 2-3 ans), soit des promoteurs construisent à partir d'un terrain (long terme : 25-30 ans).

La part des biens de consommation ne fait qu'augmenter. Elle représente 100 000 conteneurs fluviaux en Île de France. La part BTP est importante à Gennevilliers et représente des volumes monstrueux (60% du trafic). Un francilien « consomme 3 tonnes de granulats par an en moyenne ».

Concernant les chantiers de récupération et l'évacuation des déchets, ils ne relèvent pas toujours de la logistique retour. Les points d'arrivée et de retour ne sont pas toujours les mêmes, contrairement à la logistique retour. Le champ du BTP a besoin d'effectuer des petites distances, point à point et il est difficile de parler de logistique retour. Les trajets s'effectuent par exemple

d'une carrière à un chantier de construction puis d'un chantier de démolition à un site de recyclage. Il est rare que ces trajets concernent le même tronçon. Si c'est le cas, le transport optimisé relève de l'opportunisme, pas vraiment de la logistique retour. Sur les déchets valorisables, le fret retour n'est pas si facile à mettre en place : il faut avoir les mêmes types de produits. Par exemple, on ne peut pas charger des déchets pour ensuite charger des biens de consommation dans le même contenant.

Ce qui attire les entreprises, c'est avant tout le foncier disponible et la proximité à une voie d'eau dans une zone dense. Le quai est à cet égard un équipement de base dont l'agence assure la construction et l'entretien. Les services permettent de fixer les entreprises et d'avoir une vue sur la plateforme. Sans une impulsion de la part de l'agence, il n'existe pas toujours d'initiative privée. Les services sont pourtant indispensables pour attirer les salariés et permettre à l'entreprise d'être plus performante. Un restaurant ne serait par exemple pas rentable et l'agence a construit un restaurant, a équipé la cuisine puis une délégation de service public a servi d'impulsion pour l'implantation d'entreprises de restauration. De même, les services aux poids lourds (manutention, réparation) sont très importants. Là, l'initiative privée est suffisante et il suffit de bloquer le terrain. L'agence réfléchit à un service de conciergerie, son implantation n'étant possible que s'il existe une masse critique suffisante.

Ce qui est central, c'est qu'il faut réfléchir à offrir une offre adaptée à la demande en face. Il existe un restaurant, c'est le seul, ce qui explique qu'il soit utilisé. Les prix sont abordables pour permettre aux salariés de la logistique d'y aller. Des conventions permettent aux entreprises d'abonder les chèques restaurants des salariés (convention patronale). Le fonctionnement du site répond à une logique de marché libéral, même s'il faut, comme pour le restaurant, donner une impulsion quand il y a une défaillance de marché.

La desserte fine existe pour permettre aux salariés de parcourir aisément les 4 kilomètres que fait le site d'un bout à l'autre. Les navettes fonctionnent

aux heures pleines en cercles réguliers, afin d'amener les employés dans les entreprises. Aux heures creuses, un service de transport à la demande permet de répondre aux besoins plus ponctuels de déplacements. Le fonctionnement de la plateforme répond à une logique extensive plutôt qu'intensive. L'objectif est de viser le maximum de transit par voie d'eau, pas le maximum d'employés au m².

Tous les locaux d'activités sont en lien avec la logistique (on compte par exemple des sièges d'entreprises qui ont des activités administratives). Le tertiaire est lié aux activités logistiques. Il ne s'agit pas d'implanter du tertiaire pour implanter du tertiaire.

Concernant les dimensions physiques à prendre en compte pour le transport fluvial, il n'y a pas de surface minimum, puisqu'alors la logistique peut être déportée autre part ou adaptée. La taille des bateaux diffère et dépend du type de marchandises. On trouve le gabarit Fressinet, avec des bateaux de 8 mètres de large et 90 mètres de long. On trouve dans les grands gabarits des convois de 180 mètres de long constitués de 2 barges poussées supportant 4 hauteurs de conteneurs. L'idée est que plus le convoi est gros, plus l'équation économique sera facile à réaliser. Toutefois, il faut avoir les capacités de traitement et de consommation en face pour remplir efficacement les bateaux. Les péniches sont déchargées rapidement quand elles transportent des containers. Par contre, quand ce sont des barges, une immobilisation n'est pas grave. Ce n'est pas le coût le plus déterminant. La possibilité de faire plusieurs fois un trajet en barge peut par contre changer l'équation.

Monoprix est un exemple isolé aujourd'hui, sur un modèle qui peut se répandre rapidement. Carrefour a par exemple effectué un appel d'offres dans ce sens. Tout dépend des équations économiques qui tournent. Les conditions économiques ont beaucoup évolué et vont encore changer (le coût du fuel peut encore augmenter, un péage urbain peut être mis en place comme à Londres, les aides publique actuelles au transport ferroviaire peuvent être levées...). Tout peut modifier l'équation économique et agir ainsi en faveur

d'un développement du fret fluvial.

Le port de Gennevilliers représente 10% du fret ferroviaire en Ile de France. Le fret ferroviaire fonctionne mal en France car les opérateurs nationaux sont peu fiables. Les voies sont en mauvais état (9 déraillements en 2 ans). Un retard représente une catastrophe pour les usines, d'autant plus que les stocks transportés sont énormes. Se faire livrer par 3 péniches par jour est plus sécurisant. Il y a donc des problèmes de fiabilité du mode ferroviaire. Par contre, c'est un mode intéressant pour les livraisons peu urgentes qui peuvent supporter des aléas (BTP par exemple). Au Japon, la situation est sûrement différente, ou bien si l'on est dans un cas où il y a suffisamment de rails, avec un bon fonctionnement et pas de priorité donnée aux passagers. L'alternance jour (passagers)/ nuit (fret) pose le problème de l'entretien des voies.

Gennevilliers n'est pas une enclave, c'est un espace ouvert. L'arboretum offre un espace piéton et cycliste, c'est une sorte de couloir biologique sous la forme d'une bande de 40 mètres. Gennevilliers est un espace de tourisme industriel : il s'agit de montrer les activités de manière pédagogique (visites par bateau). Par ailleurs, le port entretient de bonnes relations avec la ville de Gennevilliers. Le taux de chômage y est important parmi la population, dans l'ensemble peu qualifiée et le port offre justement des emplois peu qualifiés.

Les activités sources de nuisances occupent l'intérieur du port, tandis que celles qui le sont le moins sont à l'extérieur, « interface facile » où les contacts avec la ville et les promeneurs sont les plus importants. On accède aux grosses infrastructures (comme l'autoroute) sans passer par les zones résidentielles. La zone logistique garde son utilité strictement fonctionnelle pour la ville. Les nuisances locales typiques pour le voisinage résidentiel ne sont pas à déplorer à Gennevilliers. Par ailleurs, les services sont ouverts à tous. N'importe qui peut aller dans le service de restauration par exemple, comme beaucoup de transporteurs qui viennent sans avoir la carte de l'entreprise.

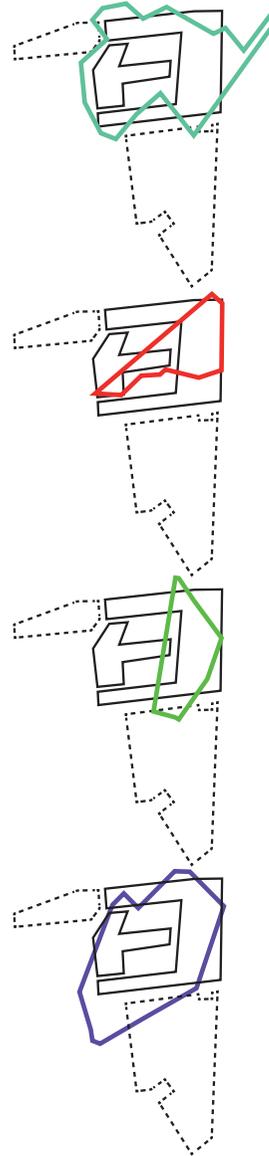
Shinkiba :

Pour un projet de plate-forme logistique, la spécialisation dépend de la taille : il faut avoir une taille critique pour un entrepôt de distribution. S'il reste de la place, autant diversifier tout de suite. Sinon, la spécialisation est une bonne solution. La question initiale réside en fait dans la part de marché que l'on peut conquérir, tout en sachant comment l'on peut se différencier par rapport au marché. Gennevilliers se différencie par exemple par l'utilisation des voies d'eau. Pour Shinkiba, il s'agit de connaître la part que représentent les 240 hectares par rapport aux surfaces logistiques disponibles dans la métropole. La question de la proximité est également importante. Un rayonnement de 10 à 15 kilomètres n'est pas mal. Il faut ici prendre en compte le temps de rotation : combien d'aller-retour peuvent être faits dans la journée ? La question du fonctionnement en réseau entre aussi en considération. Il faut savoir sur quel mode de transport on va être compétitif, et si ce que l'on perd en rupture de charge est gagné en desserte. La distance aux centres de consommation est ici importante, car elle induit en partie la rapidité avec laquelle le centre sera livré. Pour ces raisons, il semble difficile avec un site de 240 hectares d'envisager une desserte à l'échelle métropolitaine. Par ailleurs, plus le système est dérégulé, plus il est malaisé d'avoir une vision métropolitaine pour la logistique (beaucoup de petites plates-formes sont privées à Tokyo).

Tableau récapitulatif des interviews réalisées à Shinkiba

n°	Nom de la société	Secteur	Activité	Durée de présence sur Shinkiba	Raisons de l'implantation sur Shinkiba	Localisation des principaux partenaires commerciaux	Lieu de destination de la production	Moyen de transports utilisés pour l'activité
1	Miyazaki	Recyclage	Recyclage (papiers et cartons)	12ans		50 sièges au Japon		Route et eau
2	Hiratsuka Lease	Logistique	Stockage	20ans	Bonne localisation	Toda (Saitama Pref)	Tokyo	Chemin de fer
3	K.K Arika Corporation	Logistique	Stockage	8ans	Espace disponible à faible coût	Edogawa, Koto Ku et Tokyo en général	Tokyo	Route
4	Forever21	Logistique	Stockage et Transports de vêtements	1mois	Bonne accessibilité (proximité avec l'aéroport d'Haneda, avec le port), espace disponible à faible coût	Atsuki		Route
5	Nakajima	Bois	Conception de bâtiments en bois	11ans	Concentration de sociétés travaillant dans le secteur du bois	Shiomi Koto-Ku, équipements, ministère des forêts, woodyland pas loin	Prefecture de Gifu entre Nagoya et Osaka (siège principal)	Route
6	Toshihiko	Logistique	Stockage et Transports (alcool)	12ans		Shinonome	Tokyo, Chiba, Kanagawa	Route et chemin de fer
7	Inconnu	Bois	Grossiste en bois	30ans	Localisation forcée au moment de la construction de Shinkiba (déménagement forcé de Kiba)		Region du Kanto	Route
8	Imagin	Autre	Organisation d'expositions/événementiel	8ans	Proximité des centres d'exposition, et liaisons avec la Yurikamome Line	Oui		Route
9	Edo Yuki Corporation	Autre	Fabrication alimentaire (tofu)	22ans	Trop de nuisances (bruit...) sur l'ancienne localisation	Shirakawa, Koto-ku et Tokyo en général	Tokyo, Chiba, Saitama	Route (camions)
10	Kamagawa	Bois	Grossiste en bois	30ans			Tout autour de Shinkiba	Route (camions)
11	Transtech	Logistique	Transports (service d'envoi de colis aux Philippines)	15ans		Oui, Nishi Kasai à Tokyo. Parce que nous avons besoin de plus d'espace pour l'expansion de notre société		Route (puis eau par le port de Yokohama)
12	Tsukishima Monja Houseboat Original	Autre	Croisières dans la baie de Tokyo (restauration à bord)	10ans	Idéal pour pouvoir disposer de leur propre embarcadère et bonne desserte du site en transports	Maison mère à Tsukishima Chuo Ko		Route (navette) depuis la station de métro pour les clients

Panorama des zones logistiques références et de leurs équipements



300 hectares

Surface totale des entrepôts : 330 000 m². 3 zones :

- L.A. Nord : 135 000 m² d'entrepôts destinés à la vente.
- Distripôle Delta 3 : 135 000 m² d'entrepôts (32 ha). 5 bâtiments (21 700 m², 48 500 m², 10 900 m², 32 400 m², 21 700 m²) divisibles en cellules de 10 000 m² environ (9,80 m de hauteur et 98 m de profondeur).
- Distirail : 70 000 m² d'entrepôts embranchés fer. 2 bâtiments de 35 000 m² chacun (9,80 m de hauteur et 98 m de profondeur).

Terminal : 7 voies ferrées de 750 m / 1 quai fluvial de 250 m, 4 portiques ferroviaires, 1 portique trimodal, faisceau d'attente de 15 voies de 750 m.

capacité maximale : 200 000 transbordements par an
zone de service (centre euralogistic) 1 200 m² + 8 000 m² en projet.

75 hectares dont 350 000 m² de locaux d'activités. Une trentaine de bâtiments

200 entreprises - 2 500 emplois

11 km de voies ferrées

7 ha d'espaces verts

entrepôts à partir de 1000 m² (profondeur de 45 à 75 m, hauteur sous poutre de 7 à 10m, 4 à 5 portes à quai par lot de 1000 m²)

100 hectares dont 83 ha de zone «commercialisable»

- terrains logistiques avec des entrepôts de dernière génération (41,7 ha)
- terrains portuaires (14,7 ha)
- une zone de services tertiaires (1,8 ha)
- une zone d'intégration environnementale (25 ha)

Un terminal à conteneurs trimodal (15 ha), longueur de quai 630 m

- terrains à quai, autre que terminal, destiné aux entreprises (transfert fluvial) : 14,7 ha
- terrains «arrières terminal» (transfert ferré) : 12,7 ha
- zone publique (quai, voirie) : 10,2 ha

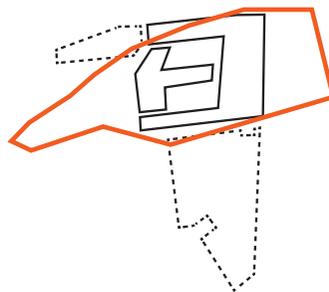
230 000 m² de surface totale

9 bâtiments, au sein desquels à chaque fois des entrepôts (de 17 574 m² à 52 886 m² suivant les bâtiments), des bureaux (de 500 m² à 2 250 m²), des surfaces techniques (de 258 m² à 522 m²), des quais fer sur 5 bâtiments (de 653 m² à 2 671 m²).

Les surfaces totales de chaque bâtiment vont de 19 665 m² à 58 129 m².

4 bâtiments comportent 4 cellules, 1 bâtiment avec 2 cellules, 2 avec 3 cellules, 1 avec 9 cellules. chaque bâtiment dispose de 28 à 72 portes à quai et de 2 à 4 rampes d'accès.

Panorama des zones logistiques références et de leurs équipements (suite)

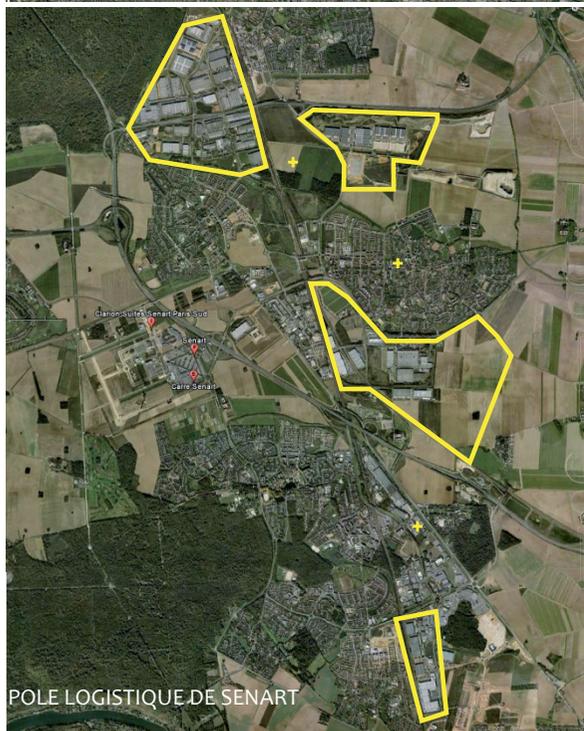


401 hectares de surface totale

272 ha pour l'implantation des entreprises, 51 ha de plans d'eau, 78 ha d'espaces publics aménagés, 510 000 m² de bâtiments (entrepôts, industries, bureaux et divers) dont 1/3 en propriété du Port Autonome de Paris

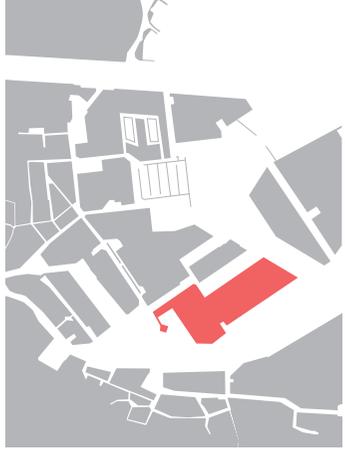
20 millions de tonnes de trafic tous modes confondus

275 entreprises principales
Plus de 8 000 emplois directs

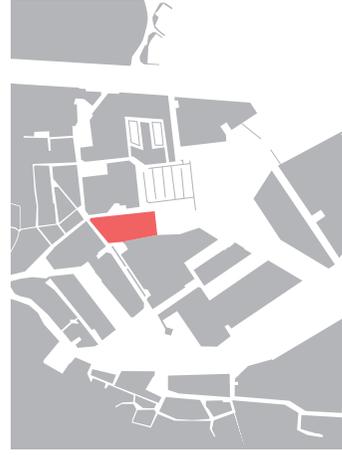


1,5 millions de surface de stockage (entrepôts) soit 11,5 % du parc francilien
Le Parc de Sénart-A5 : 190 hectares de surface totale, dont 132 cessibles.
Divisibilité parcellaire possible de 5 à 84 ha.
550 000 m² SHON d'espaces dédiés à la logistique, 2 600 emplois

ODAIBA	
Activité principale : Loisir	cohabitent le centre commercial et les habitations et dévient le site.
Population : x/y (Jour/Nuit)	
Skyline : Quelques bâtiments ressortent du paysage par leur hauteur et leur architecture. Les parcs	
Équipements : Parc (+jardin d'enfant) Shopping Mall Espace de foire Onsen	Musée Cité étudiante Bâtiments tertiaires Combinis
Landmark : Grande roue, Fuji TV	
Accessibilité : ① R	Yurikamome JR Line Métro Yurakucho Keiyo Line
Dossier photos : Repérage Odadaba, Croisière Kasai	Koto Ku (3) Minato Ku (1) Sumida Ku (1) Bus Croisière
Impressions : Visite du site le dimanche d'un week-end prolongé, donc de nombreux promeneurs, familles nombreuses, petites voitures, accès à l'eau en plein air. Le lieu est assez agréable, on ne se sent pas à Tokyo et les gens ont l'air d'apprécier. Les	transports engendrent l'accès facile, les berges sont aménagées pour la promenade. Le centre commercial est actif et participe d'activité de la zone.
Lien avec le site : Shinkiba n'a pas le potentiel pour devenir une zone de loisir à l'échelle d'Odadaba. Cependant, le développement de n'importe quel programme sur le site devra prendre en compte ce centre d'activité au milieu de la baie de Tokyo.	
Autres infos :	

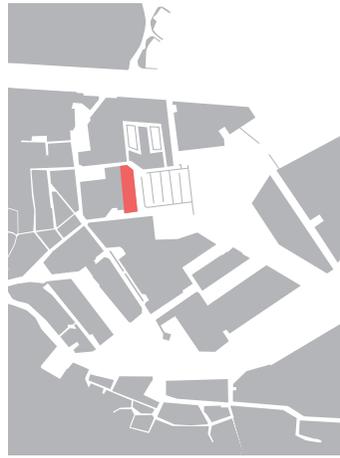


SHINONOME	
Activité principale : Industries, logements et territoire	accueille de hautes tours dominants le ciel de l'aménagement Koto-ku. Sentiment d'espace (même si l'espace excepté une ou deux friches est occupé, aménagé).
population : x/0 (Jour/Nuit)	
Skyline : Hétérogène, de très hautes tours jouxtent de petits pavillons, ou des entrepôts. Cependant chaque typologie reste relativement séparée l'une de l'autre. La nouvelle opération de logement Codan Shinome s'impose car elle	
Equipements : Shopping Mall Quelques boutiques dans le complexe dessiné par K.Kuma.	Embarcadere côté industriel
Landmark : Les tours de l'opération de logements...	L'infrastructure de transport aérienne qui scinde le site en deux
Accessibilité : ① R	Bus (Daiba - Sumida-ku) Bus (Shinome - Harumi) Bus (Shinome - Toyosu) Bus (Arakawa - Koihaku) Bus (Daiba - Sumida-ku)
Dossier photos : Repérage Shinonome	
Impressions : qualité : Le quartier de Shinome concentre l'activité commerciale et industrielle le long de la baie, de complexes de logements modestes et luxueux, de complexes de bureaux neufs, d'un centre commercial, et de petites boutiques plus pittoresques... Traversé par une double infrastructure de transport (route-rail), il	semble pour d'une accessibilité des meilleures. Pour un quartier d'habitat de ce type, on se l'agence Kenjo Kuma qui le propose sur le terrain de l'opération Codan Shinome. A propos de cette opération, elle parle même de « l'ine regulated ghetto », dans lequel vivraient pour un temps limité des familles avec enfants en bas âge.
Lien avec le site : Ce quartier reste intéressant au regard de Shinkiba pour la mixité de fonction qu'il offre : il semble en outre avoir connu une mutation relativement récente. Directement connecté à Shinkiba par le bus et le train, il constituerait un	pôle d'équilibre ? mais rien n'est certain car le site reste relativement éloigné à pied et surtout semble bien plus en relation avec le centre de Tokyo que sa périphérie.
Autres infos :	





<h2>WAKASU</h2>	
<p>Activité principale : industries et loisirs</p> <p>population : x/0 (jour/nuit)</p> <p>Skyline : Skyline horizontal. Le site est principalement plat. Le golf et le parc avec éolienne occupent les 3/4 de l'espace, tandis qu'un quart de l'espace est dédié à l'industrie avec les cimenteries au nord</p>	<p>de l'île et les espaces des berges dédiés aux maisons de cargo.</p>
<p>Equipements : Grosses industries : cimenterie & Cargo Terminal</p> <p>Landmark : Eolienne du jardin au sud de l'île</p> <p>Accessibilité : a) Voie express usuelle Tokyo Port Seaside Road en construction</p> <p>Dossier photos : Repérage Wakasu</p>	<p>Square avec éolienne Camping (scouts) Centre aéré Parking</p> <p>Cargos au nord de l'île</p>
<p>Impressions : Programme axé vers les loisirs. Impéméabilité des programmes liés à l'industrie. Lundi 22 mai 2015: beaucoup de monde dans la base nautique (Programmes d'ordre plus privés)</p> <p>Lien avec le site : Le site est directement relié à Shinkiba par une route unique. Cependant, les personnes en destination de Wakasu semblent ne pas s'arrêter à Shinkiba. En dehors des passagers de la ligne de train puis du bus n°11, la plupart des gens viennent en voiture, qu'ils peuvent aisément</p> <p>Autres infos :</p>	<p>Les beaux jours ne se sont pas encore complètement installés), sinon absent... On sent un fort potentiel de développement, d'autant plus que la voie est en réflexion.</p> <p>garer sur place. Le site sera bientôt traversé par la voie Tokyo Port Seaside Road en construction qui reliera la partie ouest de la baie de Tokyo... L'île pourrait devenir un véritable centre en matière de loisirs.</p>



<h2>TATSUMI (SUD)</h2>	
<p>Activité principale : Logistique, stockage, port</p> <p>Skyline : Passées les infrastructures routières et ferroviaires, grandes entreprises, puis activité industrielle plus réduite, activité portuaire (entreposage, containers). Vue dégagée sur la baie.</p> <p>Equipements : Gare métro Parc Terminal matériaux</p> <p>Landmark : Echangeur. Tour de Yumenoshima. Crues du port. Bloc d'entreprises avec visibilité sur l'échangeur.</p> <p>Accessibilité : a) Autoroute (B) Métro Yurakucho</p> <p>Dossier photos : Repérage Tatsumi (sud)</p> <p>Impressions : Les infrastructures de transport semblent marquer une réelle frontière entre le côté nord (parc et logements) et sud (activité), impressions d'entier dans une enclave d'activités économiques, accueillant des blocs d'entreprises (entrepôts ?) au bord des routes (échangeur et route plus au sud), qui rentre en son centre un monde de petites entreprises et entrepôts, dont des activités liées au bois. Tout au sud, terrain certainement lié au port mais atone et fermé. Belle vue sur le port.</p> <p>Lien avec le site : continuité portuaire et des activités, continuité du maillage avec le système de petits entrepôts, mais développement de grands blocs. Vue sur Shinkiba, accessible par le pont côté activité, mais Yumenoshima inaccessible à pied, au nord de l'autoroute. Le parc se fini</p> <p>Autres infos : Comme pour Shinkiba, la logistique est l'activité économique la plus dynamique sur la partie sud de Tatsumi. Sur ce plan, les tissus économiques de Tatsumi et de Shinkiba sont similaires et leur avenir étroitement liés.</p>	<p>par un barrière au bord de l'eau, et ne connaît pas de continuité avec celui de Yumenoshima.</p>
<p>Equipements : Gare métro Parc Terminal matériaux</p> <p>Landmark : Echangeur. Tour de Yumenoshima. Crues du port. Bloc d'entreprises avec visibilité sur l'échangeur.</p> <p>Accessibilité : a) Autoroute (B) Métro Yurakucho</p> <p>Dossier photos : Repérage Tatsumi (sud)</p>	<p>Koto Ku (2) Sumida Ku (1) OdaiBa (1)</p>

YOKOHAMA WATERFRONT

Activité principale : Loisirs, promenade et terminal de croisière

Population : 3 672,000

Skyline : Promenade en bordure de mer, parc linéaire et immeubles en front de mer

Équipements :
Promenade
Parc d'attraction
Centres commerciaux
Parc Yamashita

Landmark : «Landmark Tower du Minato 21

Dossier photos : Repérage Yokohama

Impressions : Deuxième ville du Japon, comptant parmi les plus grands ports du monde, Yokohama fait avant tout un usage industriel et économique de la mer. Capéennant, Yokohama entretient ausi un rapport direct de ses habitants avec l'eau. Contrairement à Tokyo, la présence

Lien avec le site : Le traitement du bord de mer au niveau du parc Yamashita est un exemple de mutation du rapport à l'eau d'un espace industriel et portuaire à un espace de promenade et de loisirs en contact direct avec la ville. Sur un autre plan, le port de Yokohama est d'une dimension bien supérieure à

Autres infos : Le terminal de croisière, équipement majeur, s'inscrit dans le linéaire de promenade maritime de Yokohama. Il cherche s'intégrer au parc Yamashita. Il montre ainsi qu'un équipement d'échelle métropolitaine peut s'intégrer dans un espace de loisirs d'échelle locale.

de la mer est bien ressentie. Le front de mer est traité, aménagé, pensé, parcouru. La ville, espace de promenade et de loisirs à part entière : grande digue, parc linéaire, bancs...

celui de Tokyo. À l'échelle de la région du Kanto et du Japon tout entier, l'avenir des deux ports est étroitement lié. Un grand partie du bois et des biens présents à Shinkiba ne proviennent pas du port de Tokyo mais bien de celui de Yokohama



YUMENOSHIMA

Activité principale : Loisirs (sports nautiques et athlétique, culture)

Population : 474
(Jour/Nuit)

Skyline : Les bâtiments sont assez bas et d'architecture plutôt recherchée. Les nombreux espaces vert et terrains de sports confèrent une impression d'espace rare à Tokyo

Équipements : Marina
Musées
Série bolonique
Parc

Bunko Sport Center
Stade d'athlétisme
Base ball (12 terrains)

Landmark : Déchetière. Les nombreux terrains de base ball peuvent constituer une identité pour le site qui est reconnu dans la métropole pour son activité sportive

Accessibilité : 9
0
2
5
Autouroute (B)
Meiji Dori

JR Line
Métro Yurakucho
Keiyo Line

Koto Ku (2)
Sunita Ku (2)
Bateaux

Dossier photos : Repérage Yumenoshima

Impressions : Ceinturé au sud par l'autoroute, la voie rapide et les lignes du métro et de la JR, le site est néanmoins très vert et remarquablement vivant. Le jour de la visite (lundi 22) était fieré, de nombreux clubs de baseball étaient venus s'entraîner sur les stades de l'île. Le grand espace public au centre marche plutôt bien, les gens y prennent plaisir à marcher, venir à proximité du centre. L'autoroute et les rails

Lien avec le site : Immédiatement au nord de Shinkiba, on pourrait penser que Yumenoshima entretient des liens fort avec le site, mais les activités des deux zones (industrie et loisirs) sont impossible à concilier. On peut supposer que le seul lien est l'utilisation de la déchetterie pour disposer

Autres infos : L'île a été construite en 1965 en utilisant comme remblais les déchets de la ville de Tokyo. Elle a été la source d'une invasion de mouche dans les années 70.

