Urbanisme et civilisation urbaine

Natacha Aveline-Dubach

▶ **To cite this version:**

Natacha Aveline-Dubach. Urbanisme et civilisation urbaine. Jean-Marie Bouissou. Le Japon contemporain, Fayard, pp.317-338., 2007. halshs-00409919

HAL Id: halshs-00409919
https://shs.hal.science/halshs-00409919

Submitted on 14 Aug 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

MANUSCRIT DE L'AUTEUR

Référence

Natacha Aveline, "Urbanisme et civilisation urbaine », in Jean-Marie Bouissou (dir.), *Le Japon contemporain*, Paris, Fayard, 2007, p.317-338.

Une version illustrée est accessible sur le lien suivant : http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient3.htm

CHAPITRE 25

URBANISME ET CIVILISATION URBAINE

Près de 80% des Japonais vivent en ville. Ce taux n'est que légèrement supérieur à celui de l'Espagne ou de la France, mais le gigantisme urbain atteint sur l'archipel des niveaux inégalés en Europe. Treize villes ont plus d'un million d'habitants, dont onze se regroupent dans quatre grandes conurbations qui structurent un cordon urbain quasi-continu de mille kilomètres s'étirant le long du littoral Pacifique de Tôkyô à Fukuoka. Deux d'entre elles se distinguent par leur démesure : Tôkyô, première agglomération de la planète avec 34 millions d'habitants, et Ôsaka, la dixième avec 17 millions d'habitants, cumulent un produit régional brut de quelque 1 850 milliards de dollars, équivalent à celui de l'Italie et des Pays-Bas réunis.

Si la macrocéphalie est un phénomène commun à bien des pays d'Asie, la structuration en mégalopole (réseau urbain continu de grandes villes échangeant davantage entre elles qu'avec le reste du pays) est plus spécifique au Japon. Elle résulte des choix industriels effectués dès l'époque Meiji (1868-1912), mais aussi de l'expansion singulière d'un espace urbanisé d'autant plus difficile à cerner que la ville ne s'est jamais opposée à la campagne, dans un pays où seuls les châteaux étaient fortifiés à l'époque féodale. Le phénomène d'émiettement urbain atteint ainsi une intensité sans équivalent dans les autres grands pays industrialisés, qui a été une cause majeure de pathologies pendant la Haute Croissance et reste source de problèmes aujourd'hui, en dépit de perspectives économiques et démographiques radicalement nouvelles.

La formation de la mégalopole Pacifique

L'héritage du régime féodal

C'est au cours de l'époque d'Edo (1603-1867) que s'est forgé le réseau de villes qui allait donner naissance, par la suite, au continuum urbain de la façade Pacifique. Après une longue période de sanglants conflits civils, ce fut une ère de paix qui dura deux siècles et demi. Edo, fief des shoguns Tokugawa (renommée Tôkyô en 1868), devint le centre politique, même si Kyôto, où résidait l'empereur, restait la capitale officielle (*miyako*). Pour garantir le maintien de la paix sur un archipel très allongé aux communications difficiles, le nouveau régime prit deux mesures dont l'incidence sur la structure urbaine allait être déterminante. La première fut l'obligation de concentrer, au sein de chaque fief (260 à la fin du XVIIe siècle), les fonctions militaires et administratives dans une seule « ville-château » fortifiée (*jôka machi*). Les villes existantes étant souvent situées sur des territoires enclavés, peu propices à une expansion future, nombre de ces nouveaux chefs-lieux s'implantèrent dans des plaines rizicoles, à proximité des grands axes de transport. De là naquit une nouvelle armature urbaine, caractérisée par une forte polarisation démographique dans un petit nombre de villes, qui allaient devenir à l'époque suivante les chefs-lieux préfectoraux (*ken*). Trois métropoles formaient le pilier de ce système : Edo, déjà probablement la plus grande ville du monde au XVIIIe siècle avec plus d'un million d'habitants ; Ôsaka, le principal pôle commercial et financier du pays, et Kyôto, capitale impériale et haut lieu de l'artisanat traditionnel.

La seconde mesure obligea les titulaires des fiefs (*daimyo*) à venir résider à la Cour du shôgun une année sur deux ou trois – selon leur statut – et à y laisser en permanence leur femme et enfants en otages. Cette pratique de la « résidence alternée » (*sankin*-kôtai) impulsa un mouvement de va-et-vient régulier des daimyos et de leur suite – jusqu'à un millier de personnes pour les plus importants – entre Edo et les provinces. Elle renforça les cinq principaux axes routiers du pays. La route de loin la plus fréquentée était le Tôkaidô (« route de la mer orientale »), reliant Edo à Ôsaka le long du littoral, au long duquel émergèrent des villes étapes (*shukuba-machi*), posant ainsi les jalons d'un réseau urbain continu le long du Pacifique. Par ailleurs, à Edo, la juxtaposition des vastes domaines des quelque 300 daimyos que comptait l'archipel contribua à étendre démesurément la capitale shogunale. Cette morphologie en « conglomérat de 300 villes » explique en partie la nature fragmentaire de l'aménagement urbain de l'actuelle Tôkyô et confère à ses zones résidentielles leur singulier caractère villageois.

Amorce d'une polarisation spatiale

Malgré la prédominance d'Edo, Ôsaka et Kyôto, le régime shôgunal avait légué une solide armature urbaine sur l'ensemble du territoire. Si la croissance des centres administratifs et militaires des fiefs avait été sciemment bridée par l'isolement international du Japon et les entraves à la mobilité interrégionale instaurés par les Tokugawa, la répartition harmonieuse des matières premières (gisements métallifères et bois) à travers tout l'archipel avait permis le développement d'un artisanat et d'un commerce florissant dans les principales villes-chateaux. Ainsi Kanazawa, avec 110 000 habitants en 1868, était la quatrième ville du pays malgré une position assez peu favorable sur la mer du Japon, devant Nagoya (90 000 âmes).

L'ouverture forcée du Japon à l'étranger en 1853, après deux siècles et demi de réclusion, puis la levée des barrières entravant la mobilité sur l'archipel, firent voler en éclats cette armature bien organisée. C'est par l'exportation de la soie que le gouvernement de Meiji trouva les ressources pour industrialiser le pays. Bien que le grand site de production fût la région de Nagano, au centre montagneux de Honshû, les ports du Pacifique prirent une importance grandissante à mesure que se développaient les échanges avec l'Occident. Elle s'accrut encore quand se développèrent les exportations de produits cotonniers fabriqués à partir de matière première importée ; cela renforça la position des villes portuaires, où le coton importé était transformé et réexporté. La hiérarchie urbaine fut bouleversée : en 1898, Nagoya, avec 244 140 habitants, avait largement distancé Kanazawa, qui n'en comptait plus que 83 660 ; Yokohama et Kôbe, modestes ports de pêche à l'époque d'Edo, avaient vu leur population quadrupler en vingt ans pour atteindre 200 000 habitants, et devançaient de très loin les chefs-lieux des préfectures de l'intérieur et du littoral occidental. La diffusion du moteur électrique (au début du XXe siècle), qui offrait une grande liberté d'implantation aux entreprises, leur permit de se concentrer dans les grandes conurbations portuaires du littoral Pacifique, puissants foyers d'emploi et de consommation. En 1920, les quatre principaux pôles industriels de la Mégalopole étaient en place: le Keihin (région de Tôkyô et Yokohama), le Chûkyô (centré sur Nagoya), le Hanshin (région d'Ôsaka-Kobe), et la conurbation de Fukuoka-Kitakyûshû. Ces espaces industriels, qui n'occupaient que 23% de la superficie de l'archipel, fournissaient les trois quarts de la production manufacturière, une part qui allait rester constante tout au long du XXe siècle. Le pôle de Kitakyûshû, situé en périphérie des grandes métropoles et centré sur la sidérurgie, devait son dynamisme aux abondants gisements de houille de Chikuho. C'était Ôsaka, surnommée la « Manchester de l'Est », qui concentrait les principales fonctions économiques et industrielles de l'archipel ; sous la

houlette d'un maire éclairé, Seki Hajime, qui présida à sa destinée de 1923 à 1935, la ville fut pionnière dans la gestion de la pollution et la création d'un réseau d'infrastructures urbaines modernes.

La littoralisation de l'industrie

La montée du militarisme, puis la guerre, eurent raison de primauté d'Ôsaka. Dopée par les dépenses de guerre, l'industrie lourde migra d'Ôsaka-Kôbe vers Tôkyô-Yokohama., pour se rapprocher des quartiers généraux de l'Etat-major militaire. S'amorça alors une concentration des sièges sociaux des grandes entreprises à Tôkyô qui allait se poursuivre après la défaite.

Celle-ci laissa le Japon exsangue. Les bombardements incendiaires avaient réduit les plus grandes villes en cendres. Hiroshima et Nagasaki avaient été rasées au sol par le bombardement atomique. L'archipel devait en outre accueillir les 6 millions de colons rapatriés des territoires occupés d'Asie. Mais l'appareil productif se réorganisa très vite, notamment grâce à la guerre de Corée. A partir de 1960, la Haute Croissance amorça un formidable mouvement d'expansion dans les principales agglomérations métropolitaines. Les campagnes furent littéralement vidées de leurs forces vives. En seulement un quart de siècle, de 1945 à 1970, la population urbaine passa de 27,8% à 72,1% de la population totale – un bouleversement qui avait mis un siècle entier à se produire aux Etats-Unis et en Europe.

L'Etat fut le grand artisan de la littoralisation de l'industrie dans les quatre grands pôles de la Mégalopole. Par le Nouveau Plan Economique à Long Terme (*Shin Keizai Keikaku*) pour la période 1958-1962, il encouragea la concentration de l'industrie lourde sur des terre-pleins artificiels conquis sur la mer, à proximité des grands ports du Pacifique qui furent réaménagés pour accueillir des bâtiments de gros tonnage. De 1954 à 1974, 35 000 hectares furent ainsi dévolus à de gigantesques complexes industrialo-portuaires, appelés *combinato* en référence au modèle soviétique. Ces aménagements avaient pour but de minimiser les ruptures de charge en regroupant la réception et la transformation des matières premières importées, puis l'exportation des produits finis. Ils devaient accueillir des unités de raffinage et de pétrochimie, des complexes sidérurgiques, des centrales thermiques et des usines utilisatrices de demi-produits (matières plastiques, chantiers navals, usines d'automobiles). Pour renforcer les économies d'échelle et fluidifier l'espace industriel, l'Etat investit aussi massivement dans les infrastructures de transports sur le cordon Pacifique. De nouveaux réseaux routiers et ferroviaires vinrent consolider les axes littoraux déjà privilégiés à l'époque Meiji, au détriment des régions périphériques. La première ligne de train à grande vitesse (*Shinkansen*) fut mise en service entre Tôkyô et Ôsaka à l'occasion des Jeux Olympiques de Tôkyô (1964). Bien vite, le réseau Shinkansen fut prolongé vers le sud-ouest en direction des autres pôles industriels de la Mégalopole, atteignant Okayama (près de Hiroshima) en 1972, puis Hakata (Fukuoka) en 1975 grâce à un méga-tunnel ferroviaire entre le Honshû et le Kyûshû (voir carte p. 19).

Les maux de la Haute Croissance

Très vite, il devint toutefois manifeste que les économies d'échelle offertes par le regroupement des activités sur le littoral Pacifique avaient des effets nocifs redoutables. En l'absence de tout contrôle de la pollution, les grandes villes battaient les records mondiaux d'émissions de gaz toxiques, notamment le dioxyde de soufre et le nitrogène, qui avaient triplé au cours des années 1960. Les déchets industriels étaient déversés directement dans les

rivières, sans aucun retraitement. Pour aggraver encore la situation, faute d'une planification suffisante de l'occupation des sols, les bassins résidentiels côtoyaient les sites industriels les plus polluants. Des centaines de milliers de personnes furent atteintes de maladies mortelles ou de graves pathologies chroniques (les quelque 73 000 indemnisations concédées par l'Etat aux victimes de la pollution en 1979, après de puissants mouvements de protestation, ne rendent compte que très partiellement de l'ampleur de la crise environnementale). D'autre part, le pompage excessif des eaux souterraines à des fins industrielles ou urbaines entraînait un affaissement des sols particulièrement dangereux sur des côtes exposées aux typhons et aux tsunamis.

A cette crise environnementale s'ajoutait une crise urbaine sans précédent. Le réseau routier, notoirement sous-équipé, était incapable de faire face à l'explosion de la motorisation (en 1969, avec 143 voitures par kilomètre carré de surface habitable, le Japon dépassait de très loin les autres pays industrialisés). Plus performants, les réseaux ferroviaires urbains enregistraient néanmoins des taux de surcharge qui frôlaient aux heures de pointe -où des « pousseurs » en gants blancs officiaient sur les quais pour aider à la fermeture des portières- le seuil de 250%, au-delà duquel la santé des voyageurs était officiellement considérée comme menacée. La pénibilité de « l'enfer du transport » (*kôtsû jigoku*) s'était encore accrue avec l'allongement des migrations pendulaires, sous l'effet d'une formidable flambée foncière qui avait repoussé le front d'urbanisation à plus de 30 kilomètres du centre des grandes métropoles et propulsé le Japon, dès le début des années 1970, en tête du palmarès mondial des prix de l'immobilier. La surface moyenne des logements, avec seulement 70 mètres carrés, était très inférieure à celle des autres grands pays industriels ; un tiers ne disposait que d'une chambre à coucher commune aux parents et aux enfants, et un quart étaient dépourvus de salle de séjour. A Tôkyô, où le surpeuplement atteignait son comble, plus d'un million d'habitants occupaient des appartements bon marché, dans des petits immeubles locatifs en préfabriqué, pourvus d'un strict minimum d'équipements, où les lavabos, les toilettes et la cuisine commune étaient sur le palier. Dans les grands ensembles de logements sociaux, dont la construction démarrait à cette époque, le *tatami*, unité traditionnelle de surface de l'habitat japonais, avait été réduit de 20% pour permettre de construire des logements plus exigus. Au manque d'espace s'ajoutait un déficit d'ensoleillement dans les îlots résidentiels aux constructions basses que la densification incontrôlée du bâti avait flanquées de tours ou d' « immeubles-crayons ».

Mutations au sein de la Mégalopole

Dans les années 1970, ces mauvaises conditions de vie entraînèrent l'explosion des « mouvements habitants» (*jûmin undô*) et l'élection de maires et de gouverneurs progressistes, menaçant l'hégémonie du PLD. Celui-ci adopta une rhétorique favorable au rééquilibrage territorial, mais sans pour autant se départir de stratégie de concentration industrielle. C'est le choc pétrolier de 1973 qui entraîna la mutation de l'appareil productif nippon : alors que la hausse du prix du pétrole ébranlait l'industrie lourde, le MITI favorisa le développement des industries d'assemblage (automobile, électronique, machines), moins énergétivores, moins polluantes et génératrices d'une plus forte valeur ajoutée. Ces nouvelles activités vinrent pour l'essentiel combler les espaces interstitiels de la Mégalopole, mais on assista aussi à un fléchissement notable des flux migratoires vers les grandes villes et à l'amorce d'un développement régional dans les périphéries, notamment à Hokkaidô et dans le Kyûshû. À partir de 1977, ce mouvement fut encouragé par le Troisième Plan de Développement à Long Terme (*Sansenzô*), qui se proposait de renouer avec la tradition féodale en valorisant les

« caractéristiques historiques, traditionnelles et culturelles » des régions. Au début des années 1980, on parlait d'une « ère de la Province » portée par la montée de la haute technologie, qui assouplissait les contraintes de localisation pour les industries nouvelles. L'Etat lança un Plan Technopole (1983) pour stimuler l'essor des industries de pointe hors de la ceinture Pacifique. Mais c'était compter sans le puissant magnétisme des agglomérations métropolitaines : sur les 26 sites choisis pour accueillir la fine fleur de l'industrie high tech, aucun ne connut de véritable synergie entre la recherche, l'enseignement supérieur et l'industrie de pointe. L'Etat n'ayant pas procédé aux investissements nécessaires pour désenclaver les régions, les centres de recherche continuèrent de se concentrer dans les agglomérations de Tôkyô et Ôsaka. Vers le milieu des années 1980, il apparut que le développement régional n'avait été qu'une illusion : les mutations industrielles n'avaient fait que renforcer davantage la position des grandes agglomérations, et singulièrement celle de Tôkyô. La capitale avait été la principale bénéficiaire de l'essor des nouvelles technologies d'information et de communication (NTIC), du tertiaire et de la finance, alors que le pôle méridional de Kitakyûshû subissait un déclin sévère après l'abandon de la production de houille nationale et que les industries d'Ôsaka vieillissaient. Il en résulta, dans les vingt dernières années du XXe siècle, un glissement du centre de gravité de la mégalopole vers le nord.

Les caractéristiques de la nappe urbaine japonaise

Les villes japonaises présentent plusieurs traits qui les distinguent de la plupart de celles des autres pays développés. Le premier est l'entremêlement de fonctions rurales et urbaines dans les périphéries, et parfois jusque dans les zones centrales, où il n'est pas rare de trouver des rizières ou des cultures maraîchères encadrées par des immeubles, à quelques encablures seulement des quartiers d'affaires. Un autre trait est la faible hauteur des constructions. Jusqu'au milieu des années 1980, Tôkyô présentait un profil à dominante horizontale ; la maison individuelle constituait l'élément le plus prégnant du paysage urbain et même les quartiers d'affaires étaient peu denses, à l'exception du « petit Manhattan » de Shinjuku-ouest, qui était alors l'unique concentration de gratte-ciels de tout l'archipel. Cet étonnant étalement du bâti présentait un contraste saisissant avec la compacité d'autres grandes métropoles d'Asie orientale, comme Hong Kong, Singapour ou Séoul. Même si le profil de Tôkyô s'est passablement verticalisé dans les années 1980-1990 - tout comme d'ailleurs celui des autres grandes villes japonaises-, sous l'effet des multiples opérations de rénovation urbaines, la morphologie de la capitale n'a pas pour autant gagné en compacité. Au contraire, l'urbanisation continue de grignoter les espaces interstitiels des franges urbaines, tandis que les zones plus centrales connaissent une densification désordonnée des constructions. Ce mouvement complexe tient à quatre facteurs dont la combinaison est spécifique aux villes japonaises: la faible intervention de l'Etat dans la gestion urbaine, le rôle majeur qu'ont joué à cet égard les opérateurs ferroviaires privés, la toute-puissance de la propriété foncière et l'extraordinaire plasticité du bâti.

La faible intervention de Etat dans les affaires urbaines

L'aspect désorganisé des villes japonaises donne l'impression qu'il n'existe pas de planification urbaine. Nul principe organisateur ne semble émerger, sauf le soulignement des artères principales par des alignements de grands immeubles, tels des arbres bordant une rivière, et l'irruption brutale de gratte-ciels autour des grandes gares. Pourtant, le Japon a eu

de brillants urbanistes et architectes. Dès Meiji, des experts avaient été envoyés en Europe pour étudier les instruments et les savoir-faire de l'embellissement urbain. Le remodelage de Paris par le baron Haussmann avait été dûment étudié en vue d'une éventuelle application future à Tôkyô, où les voies larges faisaient cruellement défaut. On importa des procédures comme l'expropriation française et le remembrement foncier prussien. Formés par des experts étrangers invités à grands frais par le gouvernement, les urbanistes nippons firent preuve, par la suite, de brillantes capacités d'innovation dans les colonies et territoires contrôlés par le Japon en Asie Orientale, particulièrement en Mandchourie. Mais dans l'archipel même, toute tentative un tant soit peu ambitieuse allait échouer, faute d'une véritable implication des pouvoirs publics dans l'urbanisme et le logement.

Ce faible engagement de l'Etat s'explique, à l'origine, par les maigres ressources financières dont disposait le nouveau régime issu de la Restauration de Meiji et par la nécessité de concentrer ses efforts sur le développement industriel. Toutefois, les progrès de l'industrialisation n'ont pas conduit les pouvoirs publics à mieux prendre en charge les services urbains et le logement – notamment en raison de la tradition consistant à en confier pour partie la gestion à la population depuis l'époque médiévale.

Sous les Tokugawa, le contrôle des quartiers avait été délégué à des chefs de quartier (*nanushi*), issus de grandes familles qui se transmettaient héréditairement cette charge. Le Japon comptait ainsi 250 ou 260 familles exerçant leur contrôle sur plus d'un millier de quartiers. Leurs fonctions étaient multiples : vérifier que les marchands et les artisans respectaient les lois et règlements relatifs à leurs activités professionnelles, tenir à jour le recensement de la population, organiser les brigades anti-incendie, enregistrer les transactions foncières et collecter une redevance pour la sécurité du quartier. L'administration courante des activités urbaines était dévolue à un groupe de cinq grands propriétaires fonciers du quartier, le *goningum*i (« bande des cinq ») placés sous la tutelle du *nanushi*. Ils étaient chargés de collecter des redevances et d'organiser des corvées pour assurer les principaux services urbains : lutte anti-incendie, sécurité, organisation de cérémonies religieuses, entretien des équipements et des infrastructures collectives (routes, canaux d'irrigation, réseaux d'alimentation en eau, etc).

La prise en charge par les habitants de la majeure partie des services urbains de base a perduré après la Restauration de Meiji. Le nouveau régime a même élargi le champ d'activité des organisations de quartier, désormais baptisées *chônaikai* et dominées par des représentants des classes moyennes. Les autorités leur confièrent la collecte des ordures, le nettoyage des rues, l'entretien des réverbères, l'organisation des cérémonies religieuses, les services d'incendie et de maintien de l'ordre, et étendirent leurs activités à la protection sociale (prise en charge des plus pauvres, soins médicaux gratuits). Ces organisations prouvèrent leur efficacité lors du grand séisme de Tôkyô, en 1923. À la fin des années 1930, le gouvernement militariste comprit tout l'intérêt qu'il pouvait tirer de ces auxiliaires administratifs. Il généralisa les *chônaikai* à tout l'archipel, selon une politique de quadrillage systématique, et en fit des instruments de contrôle politique en les plaçant sous la tutelle du ministère de l'Intérieur. Des attributions nouvelles leur furent confiées : dénonciation des habitants « déviants », promotion de l'épargne en vue de l'effort de guerre, distribution des rations alimentaires.

Démantelées sous l'occupation américaine, les *chônaikai* ont refleuri dès les années 1950, souvent avec les mêmes leaders, en conservant une grande partie de leurs fonctions. Bien que l'adhésion soit devenue facultative, ces organisations rassemblent toujours une

majorité d'habitants dans chaque quartier et jouent un rôle éminent dans la vie urbaine. On leur doit la sécurité et la propreté caractéristiques des grandes villes japonaises, ainsi que la préservation de traditions telles que les *matsuri* (festivals religieux de quartier). Cette forte solidarité communautaire a pour revers une surveillance parfois pesante, notamment pour les nouveaux venus, dont le moindre faux-pas est détecté ; par exemple, des erreurs répétées dans le tri sélectif des ordures – qui ne cesse de se complexifier, au point que certaines villes, comme Yokohama, distinguent 15 catégories de déchets – peuvent déclencher l'hostilité du voisinage.

L'autre inconvénient de ce système est d'exonérer les pouvoirs publics d'une partie de leurs devoirs. Il en résulte une insuffisance patente de nombreux services d'intérêt collectif et d'infrastructures publiques. Les grandes villes souffrent d'un engorgement endémique du trafic automobile, dû au sous-équipement du réseau routier. A Tôkyô, les routes ne couvrent que 7,6 % du territoire, alors que la proportion atteint entre 22% et 25 % dans les grandes villes des Etats-Unis, 20 % à Paris et 16 % à Londres. Dans les quartiers résidentiels, beaucoup de rues ont une largeur inférieure à quatre mètres, ce qui handicape la collecte d'ordures et le passage des véhicules de secours, faisant de certains îlots de véritables « trappes à feu », comme on a pu l'observer lors du séisme de 1995 à Kôbe. Les conséquences en sont d'autant plus désastreuses, en cas de catastrophe naturelle, que les espaces verts –lieux privilégiés de refuge– sont insuffisants. À Tôkyô, la superficie de parcs par habitant n'excède pas 3 m2, contre 12 à Paris et 27 à Londres. Quant au réseau d'égouts, il ne couvre que 62% des besoins sur l'archipel, taux très inférieur à celui des pays européens (notamment la Grande-Bretagne, l'Allemagne et les Pays-Bas où les taux avoisinent les 50%).

Les réseaux ferroviaires privés comme facteur structurant du développement urbain

Face à cette carence de la puissance publique, le secteur privé s'est naturellement positionné sur les services urbains rentables qui dépassaient le champ d'action des associations de quartier. Le transport ferroviaire de banlieue, en particulier, a été pris en charge dès l'origine –au tournant du XXe siècle- par des compagnies privées, qui ont développé ensuite une vaste panoplie de services urbains suppléant à la carence des pouvoirs publics. Dès avant la guerre, elles mirent au point le concept de « gestion privée généraliste» (*sôgôtekina minkan eigyô*), dont le principe consistait à pourvoir aux besoins les plus variés des voyageurs en opérant une large diversification hors du rail. Elles commencèrent par offrir des services à proximité immédiate de leurs réseaux, avant d'intervenir dans d'autres régions de l'archipel. Au cours des années 1910, dans la banlieue d'Ôsaka, l'opérateur ferroviaire Hankyû fut le premier à construire des lotissements le long de ses lignes.Ce pionnier de la diversification construisit ensuite, dans la gare centrale d'Ôsaka (Umeda), sur le terminus urbain de ses lignes, un grand magasin, prototype du *tâminâru depâto* (« terminal department-store ») qui allait devenir le marqueur incontournable des grandes gares japonaises. Au même moment, dans la même région, la compagnie Hanshin s'est diversifiée vers le secteur du loisir en construisant en lointaine banlieue des parcs d'attraction implantés au bout de ses lignes pour stimuler le trafic dans le sens inverse des flux dominants. Elle aménagea aussi les premiers grands sites balnéaires et se dota d'une équipe de base-ball professionnel, investissement coûteux mais bénéfique pour l'image de marque, qui fut imité par quatre autres compagnies ferroviaires privées (Hankyû, Seibu, Kintetsu et Nishi Nippon).

Pendant la Haute Croissance, avec l'émergence massive d'une classe moyenne concentrée dans les grands centres urbains et l'amélioration massive de son niveau de vie, les

trois grands secteurs de la diversification – immobilier, distribution et loisirs – connurent un développement spectaculaire, au point de transformer certaines compagnes ferroviaires en de grosses nébuleuses de près de 200 entreprises (notamment Meitetsu à Nagoya et Tôbu à Ôsaka). Le chemin de fer privé profita du retard pris par la motorisation. L'essor de l'automobile dans l'archipel fut retardé jusqu'au début des années 1970, l'Etat ayant choisi, afin d'éviter un déferlement de voitures d'importation, d'attendre que les constructeurs japonais soit assez puissants. Mais quand ces derniers furent prêts à déverser leurs véhicules sur le marché intérieur, il était trop tard pour conformer les grandes villes à la motorisation : la morphologie urbaine était déjà structurée par le rail et le niveau exorbitants des prix du foncier était devenu un obstacle majeur au développement du réseau routier. Les opérateurs ferroviaires privés surent même utiliser la motorisation pour étendre encore leur sphère d'influence, en organisant en grande banlieue des services de bus et de taxi articulés à leurs réseaux ferrés, qui leur permirent d'aménager toujours plus loin de nouvelles zones résidentielles, dont la croissance accrut encore les recettes du trafic ferroviaire et celles des supermarchés et *shopping malls* installés dans les gares.

Si l'essentiel des 2 860 km de lignes de banlieue a été laissé au secteur privé, les pouvoirs publics ont pris en charge le plus coûteux : les réseaux de métro (650 km au total), exploités par des régies municipales, et les 20 055 km du réseau national, détenus par la Japan National Railways (JNR). Cette dernière exploitait un grand nombre de tronçons intra-urbains, dont certains étaient concurrents de ceux des compagnies de banlieue. En 1987, elle a été privatisée. Ses réseaux ont été repris par six compagnies régionales privées: trois sur l'île de Honshû (JR East, JR West et JR Central, exploitant respectivement le trafic urbain de Tôkyô, Ôsaka et Nagoya) et trois autres à Hokkaïdô, Kyûshû et Shikoku. Très vite, les compagnies JR ont commencé à leur tour à implanter de multiples équipements de distribution et d'hôtellerie/restauration dans leurs gares, et à aménager des lotissements et des sites de loisirs dans les zones desservies par leurs lignes.

Grâce à cette diversification, le rail continue d'opposer une singulière résistance à la motorisation dans tout l'archipel, où il assure encore 32% du trafic de voyageurs (contre 8% en France et 6% en Grande-Bretagne et en Allemagne), et plus encore dans les agglomérations géantes de Tôkyô et Ôsaka, où il fait jeu égal avec l'automobile. Grâce à une combinaison sophistiquée des niveaux de vitesse des trains, le transport ferroviaire est le seul mode de transport capable de transporter quotidiennement plusieurs millions d'urbains, sur des distances considérables et en des temps records, avec une grande ponctualité et un certain confort – excepté sur certaines lignes aux heures de pointe. S'il est si bien adapté au gigantisme des mégalopoles nipponnes, c'est parce qu'il a joué un rôle structurant dans la morphogenèse de leurs banlieues, en repoussant sans cesse le front d'urbanisation pour satisfaire une demande de logements tournée vers la maison individuelle, et en faisant des gares de véritables petits pôles urbains innervés par des équipements de proximité, qui ont servi de noyau attracteur pour l'implantation d'institutions scolaires, et même de grandes universités.

Le rail a aussi fortement imprimé sa marque au centre des mégalopoles, en y générant des structures multipolaires. La zone centrale de Tôkyô, délimitée par la ligne circulaire Yamanote, juxtapose ainsi sept pôles autour d'autant de gares, dont quatre sont des terminus de lignes de banlieue. Shinjuku, la plus importante, est la première gare au monde pour le trafic de voyageurs avec plus de 2 millions de passagers par jour. C'est une constellation de 12 stations (la gare JR, 3 terminus de banlieue et 8 stations de métro) exploitées par 6 opérateurs différents et reliées par un gigantesque labyrinthe souterrain jalonné de shopping malls et de restaurants. En surface, la gare est matérialisée par plusieurs « bâtiments-gares » (*eki biru*) de la JR abritant

des galeries commerciales, et par deux grands magasins et un hôtel de dressant sur les terminus des compagnies ferroviaires de banlieue Keiô, Ôdakyû et Seibu. Au-delà de leur fonction de transit, ces gares géantes où le voyageur se transforme en consommateur sont aussi, tout naturellement, les lieux les plus conviviaux du pays. Les deux lieux de rendez-vous les plus connus de Tôkyô sont le grand écran de l'Alta, à la sortie est de la gare de Shinjuku, et la statue du chien Hachiko, devant celle de Shibuya. Fief du groupe Tôkyû, cette dernière draine la jeunesse dorée des bassins résidentiels les plus huppés de la capitale ; depuis les années 1980, elle est devenue la gare qui donne le ton de la mode des tribus urbaines, dont les « shibuyettes » (jeune fille nippée façon Shibuya) sont l'emblème.

La ville japonaise doit donc beaucoup au rail. Mais l'extraordinaire expansion des réseaux ferroviaires, prolongés par l'articulation rail-bus en grande banlieue, a aussi été une cause majeure de l'étalement incontrôlé de la nappe urbaine qui a commencé avec la Haute Croissance et auquel seule la crise des années 1990 a mis un frein. Les compagnies ferroviaires ont pourvu au logement de masse, pour lequel l'offre publique était très insuffisante, mais en le faisant à coups de lotissements installés sans plan d'ensemble, elles ont généré un mitage urbain qui a entraîné un gaspillage foncier et des surcoûts en équipements et infrastructures laissés à la charge de la collectivité publique. Les emplois n'ont pas suivi l'étalement de la nappe urbaine, car aucune politique n'a été menée dans ce sens ; même les villes nouvelles aménagées par l'opérateur public HUDC (Housing and Urban Development Corporation), dans les années 1970, n'ont pas été conçues pour accueillir des entreprises, d'autant que leur desserte – comme pour la ville nouvelle de Tama, à l'ouest de Tôkyô, desservie en partie par le réseau Keiô – a été souvent confiée aux compagnies ferroviaires privées, qui n'avaient aucun intérêt à la déconcentration des emplois. Il en a résulté une explosion des migrations pendulaires de plus en plus coûteuses en temps et en énergie, qui atteignaient jusqu'à quatre heures quotidiennes dans les cas extrêmes à la fin des années 1980.

Le statut du foncier dans l'économie japonaise

Une autre caractéristique des villes japonaises est l'énorme puissance des propriétaires de terrains. Alors que dans les autres pays industrialisés, l'Etat est parvenu à instaurer un certain équilibre entre intérêt individuels et intérêt collectif, la notion d'utilité publique ne s'est pas vraiment imposée au Japon. Pourtant, dès le début du XXe siècle, les autorités se sont dotées de procédures d'utilité publique d'inspiration occidentale. Mais l'usage de ces instruments coercitifs est très mal admis, non seulement par les propriétaires concernés, mais souvent aussi par l'opinion. Le cas le plus célèbre est celui de l'aéroport international de Narita que le gouvernement décida en 1966 de construire dans une petite commune rurale à une soixantaine de kilomètres de Tôkyô. N'ayant pas négocié au préalable avec les agriculteurs propriétaires, il se heurta à un violent mouvement de résistance qui prit une ampleur nationale. La première piste ne fut achevée qu'en 1978, avec huit ans de retard, et il fallut encore plus de 20 ans de négociations pour construire la seconde (ouverte de justesse en 2002 pour la Coupe du monde de football), qui dut être réduite de 320 mètres faute que certains terrains aient pu être expropriés… Cet exemple extrême illustre bien le dilemme devant lequel est placée la puissance publique : tenter de passer en force et risquer une mobilisation, ou négocier pour essayer d'obtenir un consensus au prix fort. Dans les deux cas, le processus requiert de nombreuses années et comporte des coûts, financiers ou politiques, très élevés. Cet état de choses a beaucoup contribué au sous-développement des infrastructures publiques dans les grandes villes, notamment dans le domaine des transports. Il

est fréquent, en effet, qu'un projet soit interrompu par la résistance têtue d'un seul propriétaire récalcitrant – un obstacle que rencontrent d'ailleurs aussi les opérateurs privés.

Ces difficultés sont maximales dans les trois plus grandes agglomérations - Tôkyô, Ôsaka et Nagoya-, du fait du très haut niveau des prix fonciers et du morcellement des droits de propriété. De 1955 à 1991, le Japon a connu trois flambées foncières (1960-1962; 1972-1974 ; 1985-1991) qui ont multiplié le prix du sol par 200 dans les six principales métropoles, alors que le PIB ne s'était accru « que » de 58 fois et les prix à la consommation de 6. Ce phénomène a encouragé les propriétaires de terrain à les conserver dans l'espoir d'une future appréciation, faisant obstacle à la mobilisation du foncier pour l'aménagement urbain. Le dernier épisode spéculatif a été la bulle foncière de la seconde moitié des années 1980, qui a fait exploser les prix dans la plupart des grandes villes, mais tout particulièrement à Tôkyô et Ôsaka. En 1991, le mètre carré de terrain dans le quartier le plus cher de la capitale (Ginza) culminait à 38, 5 millions de yens (282 970 euros). À l'aune du prix de son sol, le Japon concentrait théoriquement à lui seul 60% du patrimoine foncier mondial, Tôkyô « valait » les Etats-Unis tout entiers et le seul palais impérial autant que tout l'état de Californie. Le PDG de la compagnie ferroviaire Seibu, Tsutsumi Yoshiyaki, était l'homme le plus riche du monde grâce à son patrimoine foncier évalué à 21 milliards de dollars, autant que le PIB d'Israël. Bien que les prix aient beaucoup reculé depuis 1991, notamment dans les quartiers d'affaires de Tôkyô et Ôsaka où la décote a atteint 70%, leur niveau demeure un handicap pour l'amélioration des infrastructures urbaines et la construction d'équipements publics.

À la cherté du foncier s'ajoute le morcellement extrême de la propriété du sol. Dans les 23 arrondissements de Tôkyô, les parcelles détenues par des particuliers ont une surface moyenne de 211 mètres carrés, et presque la moitié sont inférieures à 100 mètres carrés ; la proportion de micro-terrains atteint 75% et 61% dans les arrondissements centraux de Chûô et de Chiyoda, où la pression foncière est à son comble. Cet émiettement est aggravé par l'enchevêtrement de droits de propriété sur les constructions et les terrains. À Tôkyô, un tiers des parcelles sont louées par des particuliers bénéficiant d'un droit à bail foncier (*shakuchi-ken*), qui ont fait construire des bâtiments et en sont propriétaires. Conçu dans les années 1940 pour protéger les familles des soldats partis au front et jamais révisé, le *shakuchi-ken* rend les locataires d'un terrain quasiment inamovibles. S'il veut vendre, le propriétaire du sol doit racheter au preneur son droit à bail, dont le prix peut atteindre 70% du prix de vente de la parcelle, ne laissant que 30% au propriétaire. Le *shakuchi-ken* se rapproche donc d'un droit de propriété foncière, mais il n'est pas transmissible aux descendants et le loyer doit être réactualisé si le preneur rénove son bâtiment de manière importante –ce qui explique le délabrement de nombreuses petites constructions dans certains quartiers résidentiels du centre de Tôkyô, comme Shinjuku et Ikebukuro, dont les occupants sont des personnes âgées qui ne pourraient pas payer un loyer foncier réévalué. Mais le gouvernement n'a jamais osé prendre le risque politique considérable de réviser le régime de ces baux qui compliquent considérablement toute transaction foncière.

Le morcellement parcellaire et juridique du foncier a imposé des contraintes très lourdes à l'aménagement urbain, notamment au début des années 1980, quand l'essor de la finance et des services a provoqué l'explosion brutale de la demande de bureaux à Tôkyô. Pour construire un grand immeuble, il fallait acquérir de très nombreuses petites parcelles, dont beaucoup étaient grevées d'un droit au bail foncier. Des marchands de biens nommés *jiage-ya* (« rassembleurs de parcelles ») se spécialisèrent dans le rachat des droits de propriété et des baux pour constituer de vastes emprises foncières. Ils acquéraient à bas prix des parcelles sur lesquelles étaient édifiées de petites constructions, pour les revendre en bloc et

au prix fort à un promoteur. Le recours à des gangs de yakuza pour « convaincre » les propriétaires récalcitrants n'était pas rare, en raison des substantielles plus-values escomptées. Mais si ces pratiques liées au morcellement parcellaire ont nourri la hausse vertigineuse du prix du sol, sa cherté n'est pas imputable à la seule spéculation. Elle a résulté tout autant de la faible implication de la puissance publique dans l'organisation des villes. En l'absence d'un contrôle rigoureux de l'utilisation des sols par les collectivités locales, le foncier est devenu un instrument privilégié de spéculation, dans un contexte de croissance économique très soutenue. En outre, pour inciter le secteur privé à prendre en charge une partie croissante du coût des infrastructures de transport et des espaces publics (parcs, placettes), les autorités ont multiplié les dispositifs dérogatoires aux règles d'urbanisme, qui ont nourri la hausse en renforçant les anticipations spéculatives des acquéreurs de terrains.

Sa cherté a donné au foncier une place centrale dans le modèle de développement économique japonais depuis la guerre – au point qu'on a pu dire que « *le Japon s'est appuyé sur l'étalon foncier, tout comme les grandes puissances du début du siècle avaient basé leurs monnaies sur l'étalon-or* » et que des économistes japonais ont forgé le terme « d'économie structurée par le foncier » (*tochi taii keizai*). Le terrain a notamment servi de garantie d'emprunt pour les petites et moyennes entreprises, qui n'avaient pas un accès facile au crédit alors qu'elles étaient un facteur-clé de la souplesse productive et des coûts de fabrication bas par le jeu de la sous-traitance. Le foncier a aussi joué un rôle politique important au cœur du système clientéliste du PLD. La réforme agraire de 1946, a refait de la micro-propriété la base de l'agriculture dans tout l'archipel, attachant indéfectiblement la paysannerie au camp conservateur. Le PLD s'est aussi assuré de précieux soutiens en bradant le patrimoine foncier public bien situé, comme fit Tanaka Kakuei, ancien chef du gouvernement alors ministre des finances, dans les années 1962-1965, avec des terrains de premier choix proches du palais impérial. Hérités de la confiscation des demeures des daimyos à l'époque Meiji, ces terrains accueillirent les sièges des grands organes de presse et des principales entreprises nipponnes. De même, nombre de parcelles libérées par l'armée américaine dans les années 1950 et 1960 servirent à « remercier » des entreprises ou des groupes d'intérêt pour leurs loyaux services. Le foncier a donc contribué, de la sorte, à l'exceptionnelle longévité politique du PLD.

L'extraordinaire plasticité du bâti

Le sol a ainsi acquis une telle valeur que les constructions, par rapport à lui, n'en ont presque aucune. C'est donc sans état d'âme qu'on les détruit. Les villes japonaises pratiquent depuis longtemps l'amnésie architecturale; la mémoire du passé y prend d'autres formes, comme l'atmosphère vibrante des festivals et des fêtes populaires (*matsuri*) ou le pullulement des minuscules autels shinto (*inari jinja*) qui égayent les quartiers de leur couleur vermillon. À Tôkyô, si les temples bouddhiques et les sanctuaires shintos conservent pour la plupart une allure traditionnelle bien qu'ils aient été maintes fois déplacés et reconstruits à neuf, le patrimoine historique civil a presque entièrement disparu. Seuls certains hôtels de luxe et les clubs très fermés des grands *keiretsu* ont conservé quelques rares vestiges de l'architecture de Meiji-Taisho. Si ce patrimoine architectural a été ravagé par le séisme catastrophique de 1923, puis par les bombardements américains, ce sont les aménagements urbains successifs de l'après-guerre qui ont achevé de faire disparaître ce qui en restait.

Puisqu'elle n'inscrit pas sa mémoire dans la pierre, la société japonaise s'est désintéressée des qualités intrinsèques de l'immobilier, conçu comme périssable, voire

« jetable ». A mesure que les progrès techniques et l'assouplissement des règles de densité ont permis de construire de plus en plus haut à Tôkyô, on a assisté à étourdissant turn-over des constructions, d'autant plus que la plasticité du bâti est facilité par l'absence de mitoyenneté des bâtiments. Pour produire toujours plus de surfaces-plancher, les immeubles ont été reconstruits en moyenne tous les 20 à 30 ans, certains étant même démolis à peine sortis de terre pour céder la place à un gratte-ciel. Ainsi libérée des contraintes liées aux impératifs d'utilité publique, à la réglementation et aux constructions, la « main invisible » du marché du foncier a pu jouer un rôle prédominant dans l'organisation de la ville, dont elle est le dessinateur caché.

Cet apparent dédain pour les constructions n'a pas pour autant conduit à un manque d'intérêt pour l'architecture. Bien au contraire, le rapide renouvellement du bâti et les normes de construction peu contraignantes ont ouvert un formidable champ d'expérimentation pour les architectes japonais, leur offrant une grande liberté dans la conception des formes et le traitement des détails. La vitalité de l'architecture japonaise contemporaine s'exprime avec d'autant plus de force qu'elle cultive l'organicité -agglutination des éléments, liberté dans les assemblages- qui caractérisait l'architecture traditionnelle et que l'on retrouve à plus grande échelle dans la forme urbaine. Le mouvement désordonné de renouvellement du bâti caractéristique de la ville nipponne a même été érigé en modèle par certains architectes, tel Ashihara Yoshinobu, qui voit dans la « ville-amibe » un principe d'organisation particulièrement bien adapté aux mutations à venir du XXIe siècle.

Le nouveau paradigme urbain

Depuis le début des années 1990, le contexte urbain a connu des transformations radicales. La crise économique a brutalement marqué l'arrêt de la hausse quasi-interrompue des prix fonciers depuis 1955 et mis un terme à la croissance exceptionnelle qui soutenait l'économie. À cela s'ajoutent les effets du vieillissement de la population, qui touchera les plus grandes villes avec un peu de retard (vers 2008-2010 au lieu de 2005-2007 en moyenne nationale) mais avec plus de vigueur, en raison des flux migratoires exceptionnels qu'elles ont connus lors de la Haute Croissance. Ces nouveaux paramètres remettent en cause le modèle urbain qui avait prévalu jusque-là, fondé sur la triple croissance de l'économie, de la population et des valeurs foncières. D'ores et déjà, une nouvelle forme d'urbanisation se fait jour, caractérisée par un retour du centre de gravité et de l'aménagement vers les espaces centraux, et l'amorce d'un déclin des banlieues.

La politique de « revitalisation des villes »…

L'éclatement de la bulle spéculative en 1990 a provoqué un effondrement spectaculaire des prix fonciers, atteignant 50% pour les appartements dans les 23 arrondissements de Tôkyô et jusqu'à 70% pour les bureaux dans les arrondissements centraux. En 2001, pour tenter de stabiliser les prix, le gouvernement a fait d'une politique de « renouvellement urbain » (*toshi saisei*) une de ses sept priorités. Des « périmètres spéciaux d'intervention d'urgence » ont été délimités dans le centre des trois plus grandes villes, au sein desquels les coefficients d'occupation des sols ont été exceptionnellement relevés afin de provoquer la hausse du prix du sol en augmentant les droits à construire. Les aménageurs ont aussi obtenu une liberté d'action beaucoup plus grande et le raccourcissement à 6 mois

maximum de la procédure d'approbation de leurs opérations. Ces mesures ont suscité de vives critiques. Le gouvernement s'est vu reprocher d'abandonner toute la production urbaine au secteur privé, sans plus exiger aucune garantie de qualité des projets ni aucune fourniture d'infrastructures. Cela n'a pas empêché le gouvernement de mettre en œuvre sa réforme à marche forcée, avec une seule concession : le système de « périmètres spéciaux » a été limité à 10 ans. En 2003, 17 périmètres ont été désignés dans les plus grandes agglomérations, dont 7 à Tôkyô (surtout concentrés dans la baie) et 8 à Ôsaka. Il n'a pas été question ni de préserver un tant soit peu l'existant, ni de se soucier du devenir des occupants (à l'exception des ayants droit fonciers), alors que le principe de la *tabula rasa* continue de s'appliquer.

La politique de renouvellement urbain entend aussi apporter un nouveau souffle aux quartiers centraux des grandes agglomérations. Dans les années 1980, les promoteurs avaient privilégié la construction de tours de bureaux, dont la rentabilité était bien meilleure que celle des logements. Les résidents des arrondissements centraux avaient donc été chassés vers les périphéries, ce qui avait entraîné la dislocation des liens communautaires et la dévitalisation des quartiers, où de monotones alignements de bureaux se transformaient en villes fantômes le soir et le week-end. Mais la crise a déprimé la demande de bureaux, et la baisse des prix du terrain, puis la libéralisation des règles de construction ont incité les promoteurs à diversifier leur offre. Au « tout-bureaux » ont succédé des opérations complexes, incluant du commercial et du résidentiel, et offrant une véritable vie « *after five* » grâce à un continuum de restaurants et de boutiques de luxe implantés au rez-de-chaussée des immeubles. Les autorités soutiennent cette évolution pour « revitaliser la ville » et rapprocher domicile et travail, en accordant aux promoteurs de généreuses augmentations des surfaces à construire s'ils réalisent des logements, de petits espaces publics (placettes, mini-parcs) et des équipements commerciaux et culturels de proximité. Les bureaux ne sont pas pour autant absents. Dans la seule année 2003, 217 ha d'immeubles de bureaux de grand gabarit ont été construits dans les 23 arrondissements de Tôkyô, battant le record de 1994 (183 ha) atteint lors du paroxysme de la « bulle ». Cette nouvelle génération de gratte-ciel de plus de 10 000 mètres carrés, équipés de technologies d'information et de communication les plus sophistiquées, parvient sans mal à attirer les grandes entreprises internationales et les sociétés de services. Mais cette offre nouvelle pénalise les programmes plus anciens, notamment ceux construits dans les années de bulle, qui se voient alors subitement frappés d'obsolescence.

La « revitalisation urbaine » a pu s'appuyer sur de vastes friches ferroviaires et industrielles libérées récemment, qui ont créé une abondance foncière tout à fait inédite. Dans les années 1990, l'offre de ces terrains s'est multipliée avec la délocalisation des entreprises japonaises vers d'autres régions d'Asie, et plus encore la mise sur le marché d'une partie du patrimoine foncier des JNR après leur privatisation. En raison de leur localisation centrale, les friches ferroviaires jouent un rôle majeur dans la revitalisation des trois principales agglomérations japonaises. À Tôkyô, deux sites sont emblématiques du renouvellement urbain à grande échelle : Shiodome, véritable « morceau de ville » de 31 hectares sur l'emplacement d'une ancienne de gare de fret JNR (à l'est), et la gare de Shinagawa, nouvel élément sur le réseau Shinkansen, flanquée de deux projets de 17 et 7,2 hectares (au sud). De même, les quartiers des gares centrales de Ôsaka (Umeda) et de Nagoya connaissent une « renaissance » (*runesansu*), basée sur la requalification des anciennes friches ferroviaires de la JR. Ces opérations réalisées à la faveur de la crise, bien plus vastes que celles des années 1980, ont entraîné une forte verticalisation du profil des villes, où la plupart des grandes gares sont désormais marquées par des bouquets de gratte-ciel.

… et ses risques

Les effets sociaux de cet intense processus de recyclage urbain devraient être importants. Dans les zones de « renouvellement urbain », il n'est pas question de construire du logement social ni d'imposer des plafonds de loyers aux investisseurs : l'objectif du renouvellement n'est pas la mixité sociale, comme en France, mais la mixité fonctionnelle. Néanmoins, la baisse des prix a beaucoup amélioré les conditions de logement. Dans les résidences neuves situées aux abords de la ligne circulaire Yamanote, à l'ouest, les prix des appartements avoisinaient, en 2005, ceux des arrondissements parisiens les plus recherchés (de 7500 à 10 000 €/m2). Des logements plus accessibles sont proposés aux salariés sur des friches industrielles récemment recyclées de l'est de Tôkyô, à moins d'une demi-heure en métro des grandes gares de la Yamanote. Vendus autour de 3000-4000 €/m, ils rencontrent plus de succès auprès des ménages que les lotissements pavillonnaires situés à 30 km du centre. Mais si le bilan pourrait être positif pour une partie des ménages, une multitude de petits propriétaires, souvent des PME, qui détiennent un parc de bureaux frappé d'obsolescence par les gratte-ciel de nouvelle génération, se trouvent dans une situation délicate, les autorités semblant disposées à les sacrifier au profit des grands promoteurs privés – notamment les filiales immobilières des *keiretsu* – pour accroître la compétitivité internationale de la capitale japonaise et stabiliser les valeurs foncières.

Une autre inquiétude porte sur le sort des secteurs les plus reculés de la grande banlieue dans un contexte de retour vers le centre et de tassement démographique. Au milieu des années 2000, un processus de dévitalisation était déjà à l'œuvre en maints endroits. Des commerces ferment et les logements sont devenus très difficiles à vendre, piégeant les ménages les plus modestes qui n'avaient pas hésité à s'éloigner de 50 km pour acquérir le pavillon de leurs rêves et se retrouvent aujourd'hui captifs alors que la population reflue vers le centre. Les groupes ferroviaires sont aussi menacés par ce rééquilibrage spatial, qui met à rude épreuve les surfaces commerciales, culturelles et de loisirs qu'ils exploitent dans les grandes banlieues. Habitués à s'adapter, ils ont cependant pris acte de la situation en développant de nouveaux services pour accompagner le retour vers les centres, notamment en implantant des agences immobilières le long de leurs lignes pour aider leurs clients banlieusards à se reloger. Ils cherchent aussi à tirer aussi profit de la revitalisation des centres en développant de nouvelles surfaces de distribution dans leurs gares principales. Les collectivités locales sont conscientes des dangers de la rétraction urbaine et s'efforcent de cristalliser les activités en grande banlieue de Tôkyô et Ôsaka par une planification appropriée. Mais cette politique entre en contradiction avec le vigoureux soutien qu'elles apportent aux grands projets de rénovation sur les friches ferroviaires des centres urbains. Il est donc fort vraisemblable que ce seront avant tout les lois du marché qui décideront, comme à l'accoutumée, de l'évolution des équilibres spatiaux dans les villes japonaises.