

— TOKYO, VILLE GLOBALE MATURE. LECTURE CRITIQUE DE LA MATURITÉ URBAINE AU JAPON

Raphaël Languillon-Aussel, Agrégé
de géographie, Doctorant, ATER à
l'Université de Nantes
Université Lumière Lyon 2
Doctorant à l'UMR 5600 Environnement
Ville Société

Courriel :
rlanguillon@gmail.com

RÉSUMÉ

Le vocable de la maturité urbaine est récent au Japon. Développé au tournant des années 2000, mais mal défini, il est surtout le fait de la littérature grise produite par les acteurs de l'urbain, que ce soit les planificateurs publics, les politiques, ou les entreprises privées en charge de la gestion et de la fabrique urbaines au Japon. Notion produite hors du champ scientifique, sa transposition dans le champ de la géographie et de l'urbanisme nécessite un certain nombre de précautions. Néanmoins, l'analyse de la maturité urbaine, en particulier à Tokyo, ouvre une voie intermédiaire entre les métropoles en développement qui, comme Shanghai, tentent de contenir une urbanisation galopante, et les *shrinking cities*¹ en crise qui, comme Detroit, tentent de gérer le déclin. En tant que troisième voie, l'image de la ville mature mérite d'être approfondie, et nécessite un travail préalable de définition et de sélection de critères pertinents au regard des sciences sociales. La maturité urbaine, si elle repose sur un polysémisme obscur et une métaphore anthropomorphique qu'il convient d'écarter, nécessite ainsi un travail de sélection de critères valides. Trois en particulier font sens : les critères démographiques, avec vieillissement de la population et nouvelle phase dans le modèle de la transition démographique ; les critères économiques, avec stagnation du Produit Urbain Brut (PUB) et décroissance des prix fonciers ; les critères urbanistiques, avec contraction imminente de la

1 Sur les *shrinking cities*, voir l'ouvrage collectif dirigé par Philippe Oswald et Wolfgang Kil (dir.) (2006), *Shrinking cities volume 1: International Research*, Berlin : Hatje Cantz Publisher, 736 pages. Sur Detroit, voir les photographies de Stan Douglas.

macro-forme urbaine, et renouvellement rapide et sélectif de la micro-forme (tissu urbain). C'est autour de ces trois grandes familles de critères que la présente contribution se propose d'arrêter une première définition de la maturité urbaine au Japon, en prenant le cas de Tokyo comme terrain d'étude.

MOTS-CLÉS

Maturité urbaine, ville globale, vieillissement, renaissance urbaine, stagnation/contraction.

ABSTRACT

Mature city is a new expression recently used in Japan. Developed at the turn of the 2000s, but not really defined, mature city is an expression extracted from the grey literature, and created by urban agents, who are urban planners, politics, or private companies in charge of the making of cities in Japan. As a word produced outside of an academic or scientific context, its transposition in the field of urban studies and geography is difficult to do, and needs some precautions. Nevertheless, the analysis of urban maturity, especially Tokyo's one, creates an intermediate way between developing metropolises, like Shanghai, which are trying to control a rapid urbanization, and shrinking cities in crisis, like Detroit, which are trying to facing their decline. As a third way, the image of the mature city needs to be deepened, which requires, in regard with the methodology used in social sciences, an effort of definition and of selection of relevant criteria. If it is based on an obscure polysemism and on an anthropomorphic metaphor which must be re-interpreted, the scientific definition of urban maturity needs a prior work based on the selection of valid criteria. Three criteria in particular make sense: a demographic criteria, with the ageing process of the population and the second demographic transition; economic criteria, with the Gross Urban Product stagnating, and the land prices decreasing; urban planning oriented criteria, with the macro-shape of the city contracting, and the rapid and selective renaissance of the micro-shape of the city (urban frame). Based on those three main criteria, this paper proposes to elaborate a first definition of urban maturity in Japan, taking Tokyo as a study case.

KEYWORDS

Urban maturity, global city, ageing, urban renaissance, stagnation/contraction.

—

— LA MATURITÉ, DU *MARKETING* URBAIN À LA PRODUCTION SCIENTIFIQUE

La notion de « ville mature » est principalement issue de la littérature grise japonaise des années 2000, lorsque les acteurs de la création urbaine, remis du choc de l'après-bulle foncière des années 1990, s'attelèrent à la renaissance urbaine des métropoles japonaises, en particulier de Tokyo, la plus touchée par le retournement des marchés (Bourdier et Pelletier, 2000). La notion de ville mature n'est ainsi ni scientifique, ni clairement définie, et regroupe un faisceau d'intuitions et d'images dont la très grande diversité reflète la grande variété d'acteurs mobilisés dans la production urbaine au Japon. L'expression de ville mature fait notamment appel à cinq grands champs lexicaux. Une métaphore anthropomorphique fait correspondre le cycle de développement des villes à la vie des êtres humains, qui sont dits matures lorsqu'ils se trouvent à la charnière du déclin physique dû à l'âge. Cette métaphore anthropomorphique voudrait que les villes, comme les êtres humains, connaissent un cycle de vie et de mort qui se répéterait à des pas de temps différents en fonction de leur taille et de leur résilience aux crises. Cette métaphore est la plus immédiatement perceptible, mais constitue aussi un écueil dont il faudra se défaire, tant l'image simpliste semble contraire à l'essence même de ce qui fait une ville. Associée à l'idée de maturité humaine, une métaphore psychologique voudrait qu'une ville mature soit une ville plus sage, plus raisonnable. En ce sens, les aménageurs et les acteurs de l'urbain, qui, suite à l'inexpérience des années 1980 durant lesquelles Tokyo s'est érigée de façon compulsive et incontrôlée en ville globale (Sassen, 1991 ; Marchimura, 1992), victime d'un puissant phénomène spéculatif (Aveline, 1994), auraient gagné en maturité et maîtriseraient mieux les processus issus de la globalisation. Cette piste concerne ainsi les pratiques des acteurs de l'urbain et leurs compétences dans l'apprentissage du fonctionnement et de la gestion des villes globales. Vu sous cet angle, la maturité urbaine à Tokyo prendrait ainsi le contre-pieds implicite des processus affectant les métropoles chinoises et ferait de Tokyo une métropole mieux gérée et mieux maîtrisée que ses concurrentes chinoises et asiatiques.

Dans un tout autre registre, une métaphore économique de la maturité urbaine pousserait à chercher du côté du modèle cycle-produit, issu de la théorie de l'innovation (Everett, 1962), des éléments pour justifier l'emploi de l'expression. Le modèle cycle-produit veut en effet que, pour une innovation donnée, le marché connaisse quatre étapes distinctes : une phase de diffusion lente (lancement), une phase de diffusion rapide, une phase de saturation, conduisant à ce qu'on appelle un marché mature, et une phase de déclin, rendant nécessaire une nouvelle innovation pour relancer la croissance (Everett,

1962). Le registre économique fait ainsi de la ville mature une ville en bout de course, qui nécessiterait une innovation pour renouer avec la croissance économique. La métaphore est certes séduisante, surtout avec la diffusion actuelle des *smart technologies*, mais l'application du modèle cycle-produit à une ville pose un très grand nombre de difficultés techniques, théoriques et scientifiques, à commencer par le fait qu'on l'on ne peut réduire une entité aussi complexe qu'une ville à un produit de consommation.

Une métaphore alimentaire associe la maturité au temps idéal de la consommation : un vin arrive à maturité lorsqu'il connaît son pic de goût. Un fruit est mature lorsqu'il est mûr à souhait et qu'il pourrait si on ne le consomme pas rapidement. En ce sens, une ville mature s'apparenterait à une ville où l'investissement serait le plus profitable. Enfin, une cinquième métaphore, végétale, serait d'une teneur plus proche du développement durable, dans le sens où une forêt mature est une forêt qui a cessé de croître, et qui, comme les forêts primaires, consomme autant d'oxygène et de dioxyde de carbone qu'elle n'en rejette par l'équilibre atteint entre respiration et photosynthèse. La métaphore végétale voudrait ainsi que la ville mature soit une ville ayant équilibré ses intrants et ses sortants, une fois sa croissance achevée (en particulier au niveau de sa macro-forme).

Ces cinq champs lexicaux de la maturité rendent la notion complexe et très polysémique. Face à cette trop grande variété de nuances et d'images, il convient de sélectionner un certain nombre de critères, afin d'arrêter une définition qui, si elle ne tient pas lieu de référence, permettrait de dégager un contexte spécifique à la maturité urbaine. Trois familles de critères font sens : les critères démographiques, avec vieillissement de la population et nouvelle phase dans le modèle de la transition démographique ; les critères économiques, avec stagnation du Produit Urbain Brut (PUB) et décroissance des prix fonciers ; les critères urbanistiques, avec contraction imminente de la macro-forme urbaine, et renouvellement rapide et sélectif de la micro-forme (tissu urbain). C'est à partir de l'analyse de ces critères que la présente contribution se propose d'arrêter une première définition de la maturité urbaine. L'objectif cependant n'est pas de produire un modèle de ville mature, réutilisable dans d'autres contextes que celui de Tokyo. Il ne s'agit pas ici de dresser une nouvelle théorie de l'urbain. La ville mature, loin d'être constituée en modèle théorique, est abordée sous le seul angle du contexte, afin d'expliquer les évolutions actuelles que connaît Tokyo. Après avoir présenté les indicateurs qui fondent empiriquement autant qu'intuitivement la maturité urbaine, il conviendra de démontrer en quoi une ville mature est paradoxalement une ville globale dynamique et ultra-concurrentielle, à la différence des *shrinking cities*, avant de faire un retour critique sur les limites d'une telle démarche et de ses résultats.

— QUELQUES INDICATEURS DE LA MATURITÉ URBAINE À TOKYO

Les indicateurs qui suivent ont été retenus en fonction d'une première étude qui a conduit à sélectionner les axes forts de la situation économique et démographique à Tokyo, à savoir : déclin démographique à venir et stagnation de la croissance économique. Une étude plus approfondie, en cours de réalisation, permettra d'étoffer les critères retenus, pour aboutir à une définition plus complète de la maturité urbaine, dont sont ici seulement posées les bases.

LA MATURITÉ DÉMOGRAPHIQUE : UN DÉCLIN À PRÉVOIR D'ICI À DIX ANS

Les projections démographiques de Tokyo laissent entrevoir un déclin à venir d'ici à 2020 (*National Institute of Population and Social Security Research, 2012*) (document 1). Si Tokyo reste l'agglomération la plus peuplée du monde, avec ses 35 millions d'habitants, elle perd peu à peu de son exceptionnalité face à la montée des métropoles asiatiques, mais également de New York, qui continue sa croissance démographique malgré le stade avancé de son développement économique. Le document 2 sur la transition démographique au Japon permet de voir l'évolution des taux de natalité et de mortalité : une phase 1 de transition se caractérise par une chute du taux de mortalité et un taux de natalité assez élevé. Une phase 2 présente une chute du taux de natalité. Une phase trois inédite permet de voir l'inversion des courbes avec, en 2005, un taux de mortalité plus élevé que le taux de natalité, conduisant à une croissance naturelle négative (déficit de naissances par rapport au nombre de décès). A l'échelle nationale, le Japon est ainsi entré en décroissance démographique, avec un solde naturel négatif non compensé par une politique migratoire restrictive.

La population de Tokyo ne connaîtra néanmoins un déclin qu'à l'horizon 2020. Ce décalage avec le reste du pays s'explique par le fait que Tokyo reste une métropole très attractive à l'échelle nationale, et continue à compenser son solde naturel négatif par un solde migratoire positif, en particulier avec l'apport de population venant des grandes régions urbaines, comme Osaka ou Nagoya (Scoccimarro, 2007). Dans un contexte de déclin démographique néanmoins, le réservoir migratoire de Tokyo tend à s'assécher progressivement, et la capitale japonaise devrait ainsi voir à son tour sa population baisser d'ici une dizaine d'années.

La phase trois de transition démographique, si elle fait entrer Tokyo dans un stade démographique que l'on peut qualifier de mature, est aussi responsable d'un vieillissement de la population, dont la composante mature (c'est-à-dire constituée d'individus âgés de 55 ans et plus) est de plus en plus importante (TMG, 2011). On peut voir dans le document 3 sur la répartition de la population japonaise par tranches d'âge que les plus de 75 ans constituent la seule catégorie à croître malgré le déclin de l'ensemble de la population. La

composante démographique de Tokyo et, dans l'ensemble, du Japon, est ainsi mature à deux titres : mature de par l'avancée dans le modèle de transition démographique, et mature de par le vieillissement de la population.

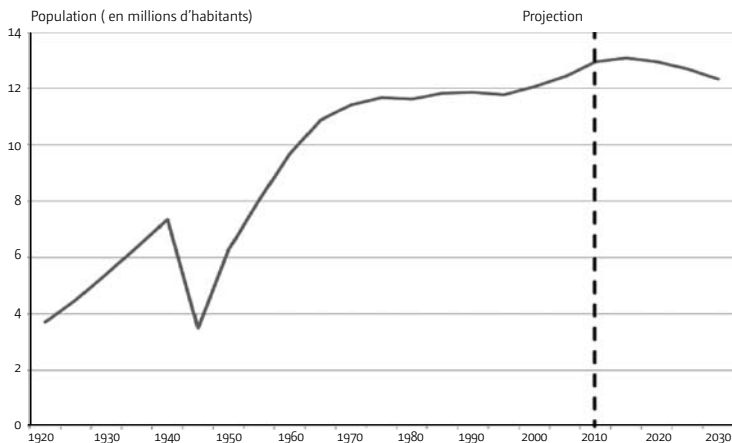


Figure 1 : Population de Tokyo de 1920 à 2030 (projections). Raphaël Languillon-Aussel (source : TMG, 2011)

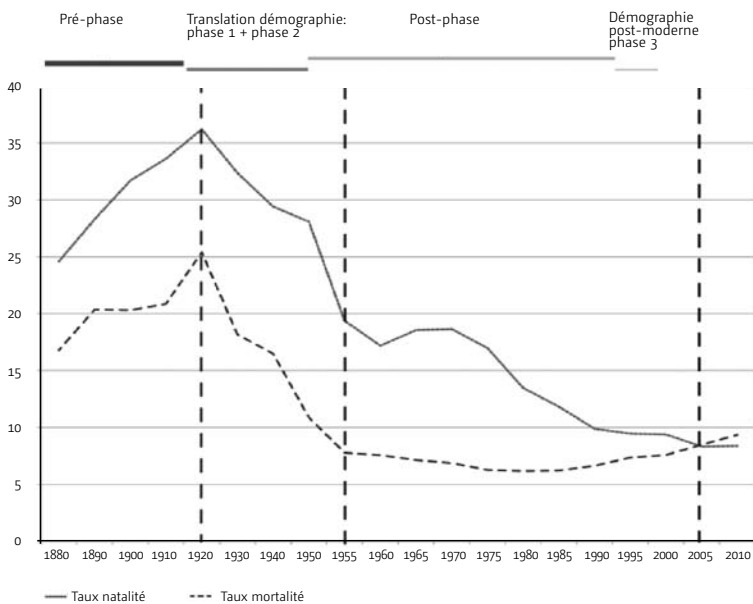


Figure 2 : Taux de natalité et taux de mortalité au Japon. (Raphaël Languillon-Aussel. Source : National Institute of Population and Social Security Research, 2012)

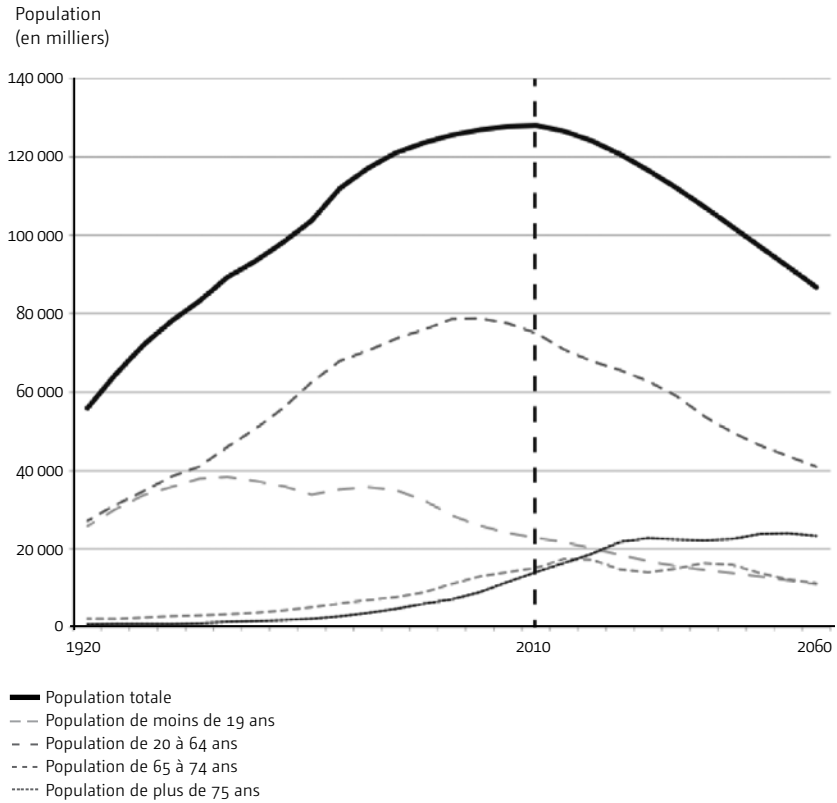


Figure 3 : Evolution de la population japonaise par tranches d'âge. (Raphaël Languillon-Aussel. Source : National Institute of Population and Social Security Research, 2012)

LA MATURITÉ ÉCONOMIQUE : UN FACTEUR OBSERVABLE À MOYEN TERME

La maturité économique est une notion mobilisée par la théorie de l'innovation dans le modèle des cycles-produits. Néanmoins, la notion n'a jamais été utilisée par les sciences économiques à l'égard d'un espace, en l'occurrence ici une ville globale. Il peut ainsi paraître hétérodoxe d'utiliser un même terme pour qualifier des processus très divers. L'usage du vocable de la maturité semble cependant pertinent au regard d'au moins deux éléments déterminants dans le dynamisme des espaces urbains : l'évolution du PUB², et l'évolution des prix

2 PUB : Produit Urbain Brut. S'inspirant du Produit Intérieur Brut (PIB), le PUB est un indicateur qui mesure les richesses produites au sein d'une métropole, à la façon dont le PIB mesure les richesses produites au sein d'un Etat.

fonciers et immobiliers, qui jouent un rôle important dans l'activité immobilière, mais aussi dans la répartition spatiale des activités humaines.

Comme le montre la figure 4 sur l'évolution du PUB, Tokyo connaît une période de stagnation dans l'accroissement du volume des richesses créées, le niveau de 1996 et le niveau de 2009 étant sensiblement identiques (TMG, 2009). Cet état de stagnation sans réel déclin peut être assimilé à un état de maturité économique. Comme le montre le document 5, cette maturité, en tant qu'expression de la stagnation du volume de richesses produites, est en partie explicable par l'évolution des valeurs foncières et immobilières qui, suite à la bulle de la période 1985-1991, ont fortement chuté, jusqu'à 70% dans les arrondissements centraux de Chiyoda-ku, Chuo-ku et Minato-ku (Scocimarro, 2007). Le niveau de 1985 (pré-bulle) est retrouvé 20 ans plus tard en 2003. Le cycle haussier des années 2000 est vite retombé suite à l'irruption de la crise des *subprimes*, qui a touché le secteur en 2008 (Aveline, 2008).

La maturité économique se traduit ainsi par une moins grande réactivité aux

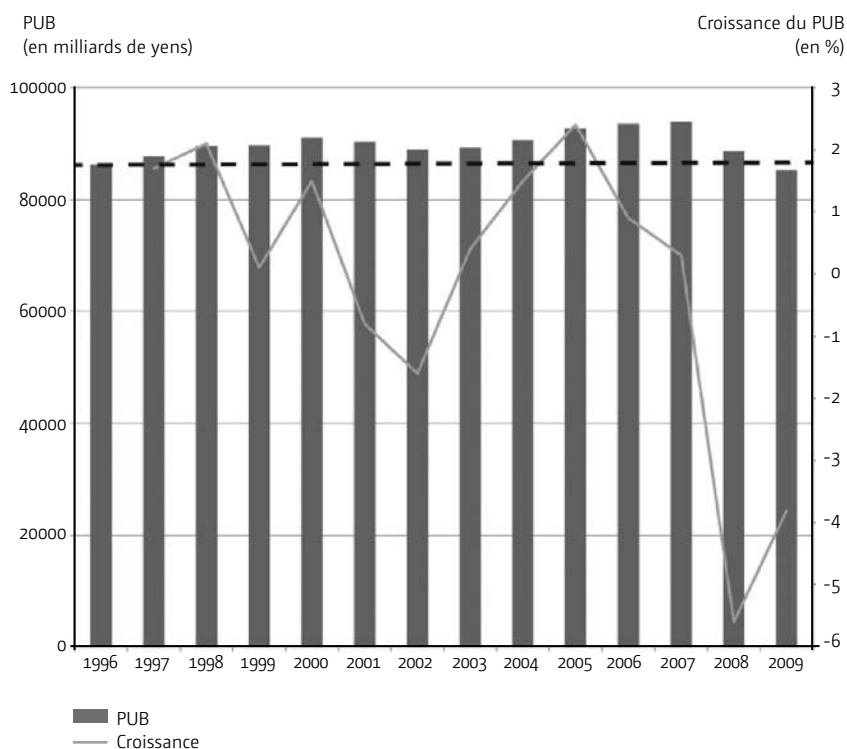


Figure 4 : Evolution du PUB de Tokyo (23 arrondissements centraux). (Raphaël Languillon-Aussel. Source : TMG, 2009)

cycles de moyen terme, qu'ils soient haussiers ou baissiers, en particulier en ce qui concerne les valeurs foncières, même si les taux sont beaucoup plus volatiles d'une année sur l'autre, comme l'évolution du taux de croissance annuel du PUB de Tokyo peut le montrer. Une telle volatilité à court terme est également observable dans les prix immobiliers, tout comme dans le taux de vacance des immeubles de bureaux des arrondissements centraux. Mais l'instabilité à très court terme ne doit pas masquer la maturité des cycles à moyen et long termes.

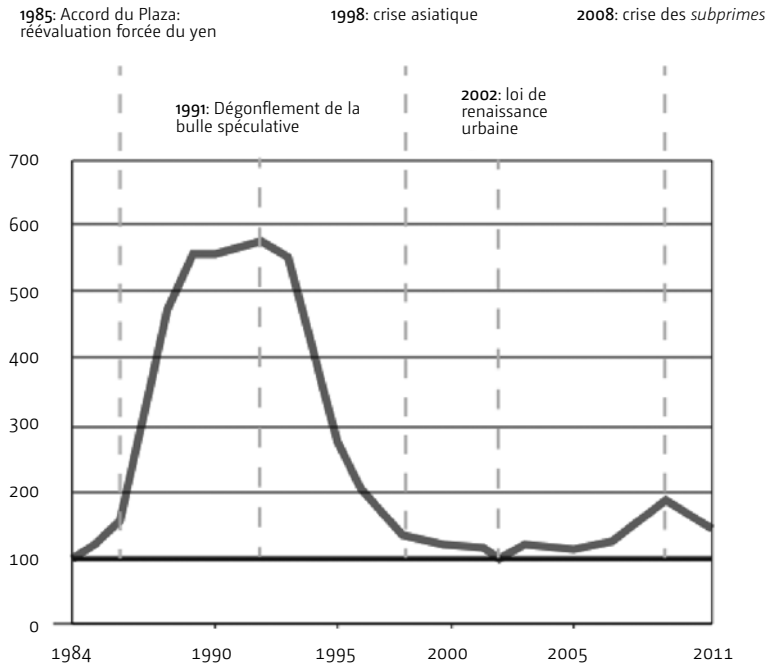


Figure 5 : Evolution des prix fonciers à Tokyo (23 arrondissements). (Raphaël Languillon-Aussel. Source : Mitsui Fudōsan, 2011)

LA MATURITÉ SPATIALE : DE L'ÉTALEMENT À LA CONTRACTION SÉLECTIVE

Maturité démographique et maturité économique conduisent à une autre forme de maturité : la maturité spatiale. Celle-ci est le résultat des puissantes mutations induites par l'imminent déclin de la population et la baisse des valeurs foncières et immobilières. Cette maturité spatiale se caractérise par deux processus : une contraction urbaine à venir d'ici à 2025 et une régénération sélective des espaces centraux. Ainsi, la maturité urbaine se caractérise par un mouvement de contraction à l'échelle macro et une régénération à l'échelle micro³, les deux mouvements étant intimement liés dans les faits, quoique pouvant paraître *a priori* contradictoires.

En effet, la maturité démographique fait apparaître trois pics décalés qui jouent un rôle important dans l'évolution de la macro-forme : pic de la population à l'horizon 2020, pic du nombre de foyers à l'horizon 2025, dont le décalage avec le pic de la population s'explique par des mutations sociales (augmentation du nombre de divorces, familles de plus en plus mononucléaires, émancipation des femmes, augmentation du nombre de personnes âgées vivant seules), pic du nombre de logements à l'horizon 2025-2030, dont le décalage s'explique par l'augmentation du nombre de logements secondaires (TMG, 2011). Avec la baisse du nombre de logements, la macro-forme sera mécaniquement amenée à se contracter (Yamagata et Bagan, 2012).

Cette contraction de la macro-forme est accélérée dans les faits par la maturité économique, en particulier suite à la chute des prix fonciers et immobiliers, qui ont permis un retour au centre de la population chassée des arrondissements centraux lors de la bulle économique (Scoccimarro, 2007). Ainsi, on observe depuis le tournant des années 2000 un retour de la population dans l'arrondissement de Chuo (document 6), l'un des plus central de Tokyo, alors que la ceinture des banlieues lointaines, comme celle de la commune de Tama, connaît un déclin démographique qui correspond surtout au départ des composantes les plus jeunes vers le centre-ville (document 7).

Maturité économique et maturité démographique sont responsables d'un arrêt de l'étalement urbain, qui entre dans une phase imminente de contraction. Pourtant, si la macro-forme de Tokyo est amenée à se contracter, on ne peut pas comparer Tokyo à une *shrinking city*, tant son économie reste diversifiée et attractive. La pertinence de la maturité urbaine s'impose donc face à l'inadéquation du vocabulaire des *shrinking cities*, tout comme de celui des villes globales émergentes qui,

3 L'échelle macro correspond à un niveau assez large, en l'occurrence à l'entité urbaine dans son ensemble (plus précisément ici, à sa forme), tandis que l'échelle micro correspond à un niveau resserré, en l'occurrence intra-urbain (plus précisément ici, à des quartiers ou des morceaux de l'agglomération).

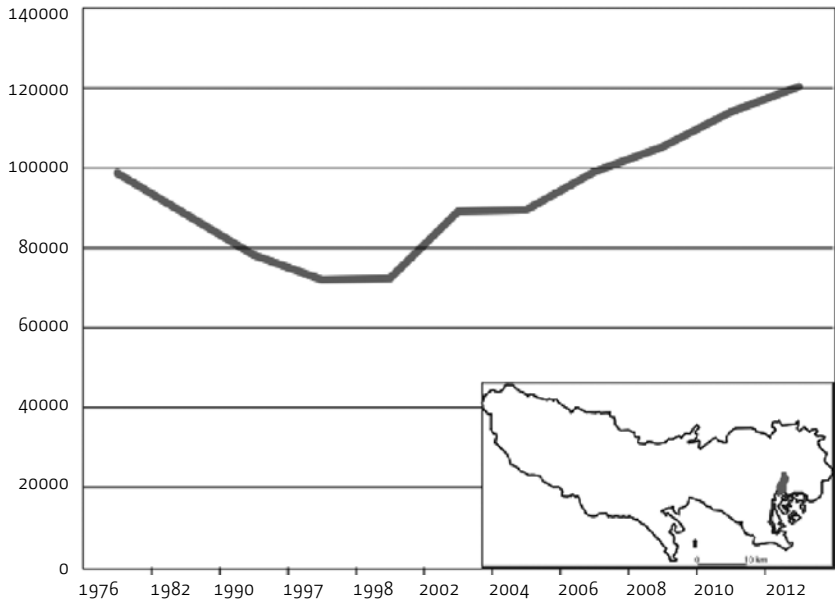


Figure 6 : Evolution de la population de l'arrondissement de Chuo-ku. (Raphaël Languillon-Aussel. Source : Municipalité de Chuo-ku www.city.chuo.lg.jp (consulté en mai 2013))

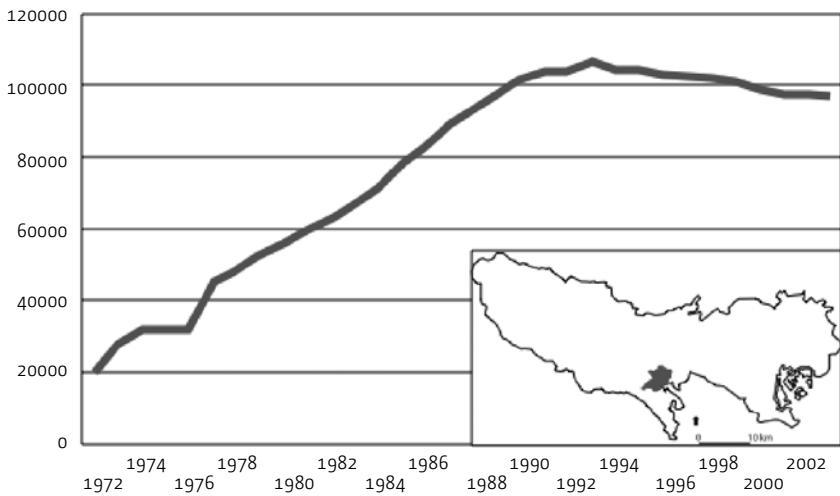


Figure 7 : Evolution de la population de la ville de Tama. (Raphaël Languillon-Aussel. Source : Municipalité de la ville de Tama www.machisen.net (consulté en mai 2013))

comme Shanghai, connaissent une expansion fulgurante, aussi bien en largeur (étalement) qu'en hauteur (verticalisation) (Sanjuan, 2009). Tokyo est ainsi une métropole qui fonctionne à présent comme un monde limité où la croissance est en train de passer d'une logique extensive à une logique de plus en plus intensive, avec le redéveloppement d'espaces centraux bien délimités, comme c'est le cas à Marunouchi, à Nihonbashi, à Shinjuku ou encore à Shibuya et Roppongi.

— LE DYNAMISME PARADOXAL DE LA VILLE MATURE : UN DÉVELOPPEMENT EN POINTS CHAUDS ET EN POINTS FROIDS

La fabrique et l'aménagement urbains au Japon ont été, depuis la modernisation de l'ère Meiji, laissés pour une grande part au secteur privé (Sorensen, 2002). Deux acteurs majeurs ont joué un rôle important : les grandes immobilières des conglomérats japonais, les *keiretsu*, qui ont aménagé essentiellement les centres urbains, avec un système officieux de fiefs territoriaux, comme Marunouchi pour Mitsubishi Jisho (Languillon, 2013a), ou Nihonbashi pour Mitsui ; les compagnies ferroviaires privées, *ôtémintetsu*, qui ont pris en charge l'étalement urbain des espaces périphériques le long de leurs lignes de chemin de fer (Aveline, 2003). Néanmoins, la maturité urbaine de Tokyo pousse les acteurs privés à revoir leur stratégie de développement, transformant profondément la structure et le profil urbains de Tokyo.

ANTICIPER LA CONTRACTION DE LA MACRO-FORME : LA NOUVELLE STRATÉGIE DES COMPAGNIES FERROVIAIRES PRIVÉES

Des années 1910 aux années 1990, la stratégie de développement des compagnies ferroviaires privées est restée sensiblement la même (document 8) : la fréquentation ferroviaire permettait de dégager de fortes liquidités, investies dans l'aménagement pavillonnaire le long des lignes, afin de diversifier les revenus et d'augmenter les trafics ferroviaires (Aveline, 2003). Or, le cercle vertueux de la croissance des *ôtémintetsu* se heurte à présent au déclin des trafics, explicable par des reports modaux, en particulier au profit de l'automobile, et par la chute de la population vivant dans les espaces péri-centraux et périphériques (chute due à la fois au solde naturel et au solde migratoire négatifs). Pour parer la baisse de la fréquentation des lignes ferroviaires, les *ôtémintetsu* se mettent ainsi à aménager non plus les espaces périphériques, mais les espaces centraux, en particulier les espaces à la jonction entre leurs lignes privées et la ligne Japan Railway de la Yamanote, qui fait le tour de Tokyo et enserme l'hyper-centre. Un certain nombre d'opérations prises en charge par les compagnies ferroviaires privées sont ainsi visibles dans les espaces centraux. On peut en citer deux :

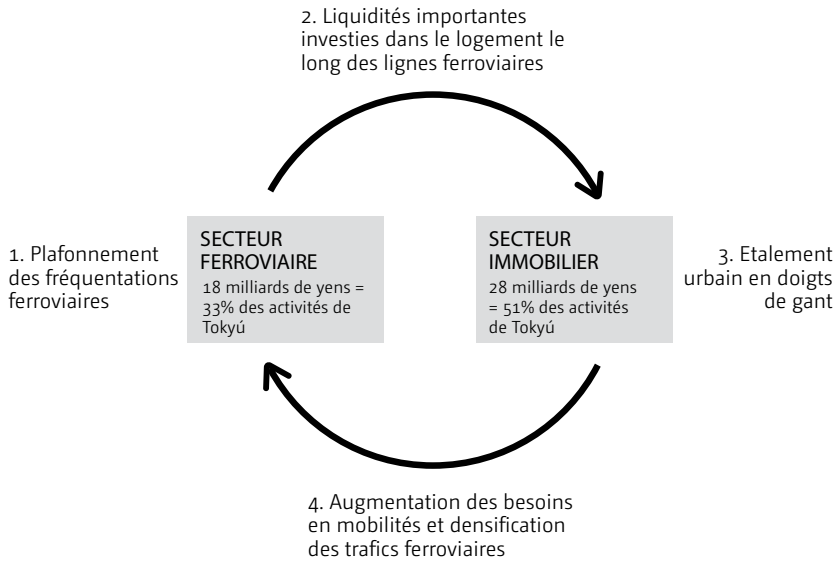


Figure 8 : Le cercle vertueux du développement économique des compagnies ferroviaires privées à Tokyo. (source : Raphaël Languillon-Aussel)

l'opération de renaissance urbaine de Shibuya par Tokyû, et la construction du Tokyo Sky Tree par Tôbu (Languillon, 2013b), la plus haute tour d'Asie, d'une hauteur de 634 mètres. Ainsi, le redéveloppement des centres par les compagnies ferroviaires est directement le fruit de la maturité urbaine à Tokyo.

LA POLITIQUE DE RENAISSANCE URBAINE ET LA GUERRE DES FIEFS PAR LES IMMOBILIÈRES À TOKYO

L'aménagement et la construction de tours de bureaux est divisé en espaces qui fonctionnent comme des chasses gardées par les principales immobilières actives à Tokyo : Mitsubishi Jisho à Marunouchi, Mitsui Fudôsan à Nihonbashi, Mori Biru à Roppongi sont les trois plus importantes. Ce sont ces entreprises qui possèdent une grande partie des terrains de la ville haute et des espaces centraux et qui assurent le développement immobilier de leurs fiefs depuis la première moitié de l'ère Meiji, lorsque les terrains des grandes familles aristocratiques, les *daimyô*, leur ont été cédés à bon prix (Sorensen, 2002).

Suite à l'effondrement des prix au sortir de la période de la bulle spéculative, un certain nombre de projets ont été stoppés par manque de liquidités autant que par excès de frilosité de la part des investisseurs face à un marché en déflation. Il en va ainsi du « projet Manhattan » de Mitsubishi Jisho, qui prévoyait de construire à Marunouchi, près de la gare centrale de Tokyo, soixante

tours de plus de 200 mètres de hauteur (Okada, 2006). Les espaces centraux de Tokyo sont ainsi entrés dans une période de quasi non-activité immobilière durant une partie des années 1990 (Arita, 2006 ; Tadao, 2006).

Au tournant des années 2000, néanmoins, une série d'événements redynamise l'activité immobilière des espaces centraux : introduction de la titrisation immobilière comme nouvelle technique financière au Japon (Aveline, 2008), élection du nouveau gouverneur Shintarô Ishihara en 1999, promulgation de la Loi de renaissance urbaine en 2002 par le gouvernement central (document 9). La Loi de renaissance urbaine marque un tournant important. Elle avait pour but de relancer l'activité immobilière et l'aménagement urbain, afin de contrer la déflation des valeurs foncières et immobilières, de remettre les centres urbains au niveau de standards internationaux, de soutenir la concurrence internationale des métropoles asiatiques, en particulier chinoises. A Tokyo, le zonage spécial de la renaissance urbaine concerne essentiellement les fiefs des immobilières et les têtes de pont des compagnies ferroviaires privées.

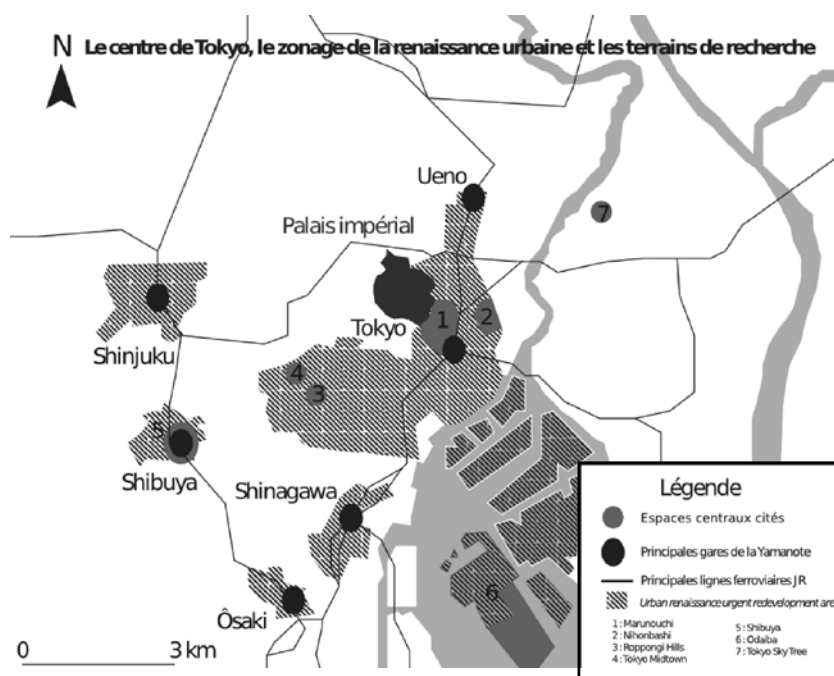


Figure 9 : Le zonage spécial de renaissance urbaine à Tokyo. (Raphaël Languillon-Aussel. Source : Ministry of Land, Infrastructures, Transportation and Tourism, 2012)

Le redéveloppement des espaces centraux est ainsi une conséquence directe de la maturité urbaine, en particulier de sa composante économique pour les compagnies immobilières, et démographique pour les compagnies ferroviaires privées. La maturité urbaine conduit ainsi à un foisonnement de projet de rénovation, avec un redéveloppement du centre de Tokyo en points chauds ultra-compétitifs et en points froids atones. Cette dualité dans le redéveloppement est une caractéristique directe de la maturité urbaine où, contrairement aux métropoles chinoises, la renaissance de centralités semble se faire au détriment de centralités plus anciennes non redéveloppées. La maturité rend ainsi les espaces centraux ultra-compétitifs, du fait du passage de l'expansion à la contraction de presque toutes les composantes urbaines.

— LES LIMITES DE LA MATURITÉ URBAINE, OU POURQUOI EST-IL PRÉFÉRABLE DE PARLER DE CONTEXTE PLUTÔT QUE DE MODÈLE : POURQUOI FAIRE DE LA MATURITÉ URBAINE UN MODÈLE EST-IL IMPOSSIBLE ?

Tokyo est une ville globale qui se dit mature à travers la littérature grise que les acteurs de son aménagement produisent. Cette maturité est une réalité mesurable et, si le choix du terme en lui-même est discutable, c'est aussi une réalité valide. Néanmoins, un certain nombre de limites empêche de faire de la maturité urbaine un modèle, et justifie son emploi en tant que contexte ou que référentiel servant de cadre à l'analyse des processus en cours. Si la tentation est grande, il n'est donc pas ici question de faire de la maturité urbaine un modèle généralisable, ni de Tokyo un paradigme, et ce pour au moins trois raisons majeures.

MATURITÉS DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE SONT-ELLES LIÉES ?

Passer du contexte au modèle est rendu difficile par le fait qu'il n'existe pas de moyen de démontrer, à l'heure actuelle, un lien autre que simplement contingent entre les processus démographiques et les processus économiques dans la maturité urbaine. S'il a été montré que le vieillissement de la population a des effets importants dans les mutations économiques (Lechevalier, 2010), avec, entre autre, une modification des comportements de consommation, l'apparition d'une demande spécifique, l'investissement dans des filières d'avenir comme la robotique, la domotique ou encore les *smart technologies* et les technologies du vivant, il n'est pas dit que déclin démographique et stagnation économique entretiennent un lien de cause à effet direct et démontrable. Il est donc pour le moment difficile de démontrer que les deux formes de maturité entretiennent des liens autres que ceux d'une co-présence fortuite que la contingence historique a rapproché par hasard, même si le hasard n'est pas une catégorie appréciée des sciences.

PARLER DE MATURITÉ ÉCONOMIQUE N'EST-IL PAS UN ABUS DE LANGAGE ?

La maturité économique d'un espace correspond en principe à l'état de son marché par catégories de biens ou de services consommables et/ou échangeables. Un espace n'est donc en principe pas mature en soi, au sens où les économistes l'entendent. Dans la théorie sur l'innovation économique et le modèle cycle-produit, la maturité s'applique là encore non pas à l'espace, mais au marché d'un bien en particulier, comme par exemple le marché des *smart phones*, ou le marché des écrans plats. Une ville constituant un vaste marché complexe, la transposition du modèle cycle-produit n'est pas possible, à moins de n'appréhender des villes monofonctionnelles, comme par exemple Detroit qui repose sur l'industrie automobile, et où l'état de maturité (ou en l'occurrence de déclin) de la ville correspond à celui de l'activité du secteur automobile sur lequel l'ensemble de l'économie urbaine repose. Parler de maturité économique à Tokyo n'a donc pas de sens, du moins dans le cadre des théories économiques néoclassiques.

Néanmoins, des chercheurs ont proposé de nouvelles pistes de réflexion qui pourraient être utilisées dans le cadre d'une réflexion sur la maturité économique des villes globales. Il en va ainsi de la longueur de traîne que propose Ludovic Halbert (Halbert, 2010). La longueur de traîne est une notion d'abord utilisée pour expliquer la distribution des ventes en ligne d'un site comme Amazone. Ainsi, une grande partie du chiffre d'affaire d'Amazone ne se fait pas par la vente massive de produits phares, mais par l'addition des ventes modestes de produits très variés qui constituent dans le volume des ventes ce que l'on appelle la longueur de traîne. Pour Ludovic Halbert, il en va de même pour l'activité des métropoles. Relativisant l'importance des activités de base d'une métropole, Ludovic Halbert tend à mettre l'accent sur l'importance d'activités *non-basic* qui non seulement assurent la majorité du PUB d'une métropole, mais constituent aussi le réservoir des innovations potentielles de l'économie urbaine de demain. En ce sens, le caractère métropolitain qui en résulte pourrait être associé à un état de maturité économique proportionnel à la taille de la longueur de traîne d'une économie urbaine. Ainsi, plus une économie serait diversifiée, plus sa longueur de traîne serait importante, plus la part des activités de base serait faible dans le volume total des richesses produites, et donc plus les innovations auraient un impact modéré sur la croissance du volume total des richesses, faisant de l'économie d'une telle ville une économie moins sensible aux cycles, aux conjonctures et aux innovations dans l'évolution de son volume total de richesses. C'est intuitivement ce à quoi Tokyo pourrait correspondre. De futures recherches permettraient de le déterminer. C'est en tout cas autour de la notion de longueur de traîne que la jonction entre ville mature et maturité économique au sens où l'entendent les économistes pourrait éventuellement se faire.

EST-IL PERTINENT D'EMPLOYER UN TERME ISSU DU MARKETING TERRITORIAL DANS LE CHAMP SCIENTIFIQUE ?

Si le terme de ville mature est issu de la littérature grise, il n'est pas exclu qu'il entre aussi dans le champ du *marketing* territorial qu'un certain nombre d'acteurs emploie à Tokyo en réaction au dynamisme des métropoles asiatiques, en particulier chinois. Ainsi, la critique de l'emballement chinois est sous-jacente à l'emploi du terme. On peut distinguer au moins trois grandes critiques. La première critique repose sur l'idée que les acteurs politiques et économiques qui gèrent la fabrique de la ville à Tokyo ont acquis en vingt ans une expérience que leurs homologues chinois n'ont pas encore eu le temps d'acquérir, ce qui rend les métropoles japonaises bien plus sûres pour les investisseurs et les créatifs étrangers. En ce sens, les années 2000 constitueraient une seconde étape dans la fabrique de la ville globale à Tokyo, après une première étape qui correspondrait aux années 1980 et à la période de la bulle. La deuxième critique présente Tokyo comme une ville plus résiliente et moins affectée par les cycles conjoncturels, là où les métropoles chinoises et asiatiques seraient plus l'objet de cycles volatiles. Enfin, la troisième critique touche au respect et à la confiance, deux éléments nécessaires à la sécurité des investissements. En ce sens, la maturité serait la garantie d'un plus grand respect des règles internationales.

Le vocable de la maturité est ainsi partisan. Son application dans le champ des sciences sociales doit donc passer par une neutralisation de la dimension *marketing* et militante qui connote le terme. Il ne s'agit pas, en effet, de se faire le relais des stratégies territoriales d'acteurs en quête d'un regain d'attractivité. En ce sens, on peut se demander si l'image de la maturité ne serait pas le cache misère du déclin de Tokyo dans la hiérarchie des métropoles asiatiques, et si l'emploi du terme de la ville mature ne serait pas une façon de dire le déclin sans le nommer.

— CONCLUSION : LA VILLE MATURE, UNE VILLE ULTRA COMPÉTITIVE DANS UN CONTEXTE DÉFLATIONNISTE

Tokyo connaît un double phénomène paradoxal en apparence : une stagnation de son économie, dans un contexte déflationniste, et un très fort renouvellement de son tissu urbain avec, depuis les années 2000, une multiplication de projets de très grande envergure que l'on ne retrouve pas en Europe, sauf peut-être à Londres avec les Docklands (Appert, 2008). Cette apparente contradiction trouve sa résolution dans la maturité urbaine, qui permet d'expliquer un phénomène de stagnation/contraction généralisé à l'échelle macro et de redéveloppement intense à l'échelle micro, que ce soit au niveau spatial (contraction à venir de la macro forme mais renouvellement de espace centraux), au niveau économique (déflation des valeurs foncières mais hausse ponctuelle dans les espaces redéveloppés ; stagnation de la croissance éco-

nomique urbaine mais investissements massifs dans les *smarts technologies* ou la robotique en tant que secteurs porteurs), au niveau démographique (pic imminent de population mais intense réorganisation interne).

Il est néanmoins pour le moment difficile de faire de la maturité urbaine autre chose que l'expression synthétique d'un contexte urbain, voire d'un profil, afin d'en expliquer les contradictions et les processus. La maturité urbaine n'a donc pas vocation à devenir, en l'état actuel des choses, un modèle urbain. Il s'agit plutôt ici d'un arrière-plan qui permet de mettre en perspective et d'expliquer les recompositions urbaines à Tokyo, et d'en faire ressortir l'esprit tel que le conçoivent les acteurs de la fabrique et de la gestion urbaine au Japon. En tant que troisième voie entre ville globale émergente et *shrinking city*, la ville mature permet de positionner Tokyo dans un contexte global plus large afin de mettre en lumière le système complexe qui lie des villes globales de différentes catégories – et non pas à différentes étapes, car il n'est pas dit que la vocation de la ville mature soit de devenir une *shrinking city*, malgré ce que la métaphore anthropomorphe pourrait pousser à penser.

— BIBLIOGRAPHIE

- Appert, M. (2008).** Londres: métropole globale. *Géocarrefour*, 2 (83), 113-117.
- Arita, T. (2006).** Urban Redevelopment in Tokyo: An International View. *City Planning Institute of Japan News Letter*, 25, 8-14.
- Aveline, N. (2008).** *Immobilier - l'Asie, la bulle et la mondialisation*. Paris : CNRS Editions.
- Aveline, N. (2003).** *La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tokyo et Osaka*. Paris : CNRS.
- Aveline, N. (1994).** *La bulle foncière au Japon*. Paris : ADEF.
- Bourdier, M. et Pelletier, P. (dir.) (2000).** *L'Archipel accaparé. La question foncière au Japon*, Paris : Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- Everett, R. (1962).** *Diffusion of Innovations*. Free Press.
- Halbert, L. (2010).** *L'avantage métropolitain*. Paris : PUF.
- Languillon, R. (2013a).** Crise immobilière et privatisation de l'aménagement à Tokyo. Le cas de Marunouchi et du plan de redéveloppement de Mitsubishi Jisho. *Métropolitiques* (à venir).
- Languillon, R. (2013b).** *Mujô , Nagare , Fukkô : entre tradition et modernité, le Tokyo Sky Tree et la culture de l'impermanence, du flux et de la renaissance au Japon*. Transtext(e) s *Transcultures* [en ligne]. Disponible sur : <http://transtexts.revues.org/463>
- Lechevalier, S. (dir.) (2010).** *La Grande transformation du capitalisme japonais: 1980-2010*. Paris : Les Presses de Sciences Po.
- Machimura, T. (1992).** The urban restructuring process in Tokyo in the 1980s: transforming Tokyo into a world city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 16(1), 114-128.
- Oswalt, P. et Kil W. (dir.) (2006).** *Shrinking cities volume 1: International Research*. Berlin : Hatje Cantz Publisher.
- Sanjuan, T. (2009).** *Atlas de Shanghai*. Paris : Autrement.
- Scoccimarro, R. (2007).** *Le rôle structurant des avancées sur la mer dans la baie de Tokyo. Production et reproduction de l'espace urbain*. Thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme, Université Louis Lumière Lyon 2, France.
- Sorensen, A. (2002).** *The Making of Urban Japan: Cities and Planning from Edo to 21st Century*. Londres : Nissan Institute Routledge Japanese studies series.
- Okada, T. (2006).** Case Study: Efforts in the Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho Area. *City Planning Institute of Japan News Letter*, 25, 4-7.
- Yamagata, Y. et Bagan, H. (2012).** Landsat analysis of urban growth: How Tokyo became the world's largest megacity during the last 40 years. *Remote Sensing of Environment*, 127, 210-222.
- Sassen, S. (1991).** *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton : Princeton University Press.