



HAL
open science

**MÉTROPOLE DE L'ENDROIT ET MÉTROPOLE DE
L'ENVERS DÉCROISSANCE URBAINE,
VIEILLISSEMENT ET MOBILITÉS DANS LES
PÉRIPHÉRIES DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE
D'ŌSAKA, JAPON**

Sophie Buhnik

► **To cite this version:**

Sophie Buhnik. MÉTROPOLE DE L'ENDROIT ET MÉTROPOLE DE L'ENVERS DÉCROISSANCE URBAINE, VIEILLISSEMENT ET MOBILITÉS DANS LES PÉRIPHÉRIES DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE D'ŌSAKA, JAPON. Géographie. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2015. Français. NNT: . tel-01340758

HAL Id: tel-01340758

<https://hal.science/tel-01340758>

Submitted on 20 Jul 2016

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.

UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE

U.F.R. DE GÉOGRAPHIE

ÉCOLE DOCTORALE DE GÉOGRAPHIE DE PARIS : ESPACES, SOCIÉTÉS, AMÉNAGEMENT

U.M.R. 8504 GÉOGRAPHIE-CITÉS

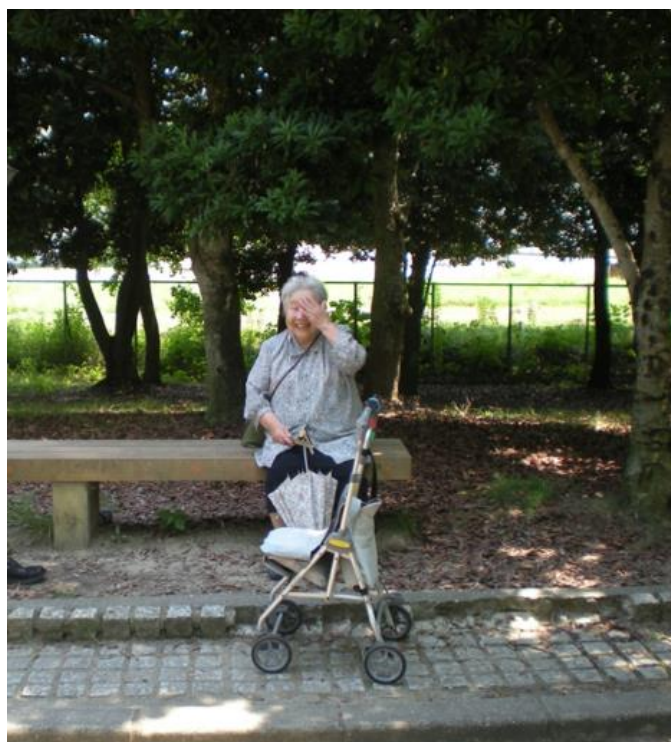
CENTRE DE RECHERCHE SUR LES RESEAUX, L'INDUSTRIE ET L'AMÉNAGEMENT (C.R.I.A)

Thèse pour l'obtention du doctorat en géographie et aménagement de l'espace

Présentée et soutenue publiquement le 9 décembre 2015

**MÉTROPOLE DE L'ENDROIT ET MÉTROPOLE DE L'ENVERS
DÉCROISSANCE URBAINE, VIEILLISSEMENT ET MOBILITÉS DANS
LES PÉRIPHÉRIES DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE D'ŌSAKA, JAPON**

Sophie BUHNIK



Sous la direction conjointe de Natacha AVELINE et Sylvie FOL

Membres du jury :

Mme Natacha AVELINE, Directrice de recherche, CNRS, Directrice

M. Augustin BERQUE, Directeur d'études à l'EHESS, rapporteur

Mme Emmanuèle CUNNINGHAM-SABOT, Professeur, ENS de Paris, Examinatrice

Mme Sylvie FOL, Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Directrice

M. Peter MATANLE, Senior Lecturer, Université de Sheffield, Examineur

M. Gakuto TAKAMURA, Professeur, Université Ritsumeikan, Examineur

M. Bernard THOMANN, Professeur, INALCO, rapporteur

Remerciements

A l'heure de clore, en ce mois d'octobre 2015, six années de travail consacrées aux espaces périurbains japonais, je prends la mesure des soutiens reçus, sans lesquels je n'aurais pu achever cette thèse de doctorat.

Ma reconnaissance la plus profonde s'adresse tout d'abord à mes directrices, Sylvie Fol et Natacha Aveline (par ordre chronologique de la première rencontre), qui ont tout de suite exprimé leur confiance et leur grand intérêt pour un projet de recherche au premier abord peu réalisable. Elles ont patiemment relu mon travail avec une attention exceptionnelle, et sous leur direction, la construction et l'écriture de la thèse ont constitué un apprentissage véritable de ce qu'est la recherche. Si je devais établir une analogie de leurs corrections à deux voix harmonieuses et énergiques, ce serait avec deux grands musiciens jouant ensemble *Fortunate Son* (ou en l'espèce, *fortunate daughter*) du Creedence Clearwater Revival.

Je tiens ensuite à remercier Augustin Berque, Emmanuèle Cunningham-Sabot, Peter Matanle, Takamura Gakuto et Bernard Thomann de m'avoir fait l'honneur d'accepter de siéger à mon jury et d'être venus parfois de si loin pour venir m'écouter. Chacun d'entre eux, par leurs ouvrages, leurs cours ou séminaires, les entretiens qu'ils ont acceptés, les conseils qu'ils ont prodigués, ont grandement permis d'améliorer la construction du sujet de cette thèse.

Cette thèse n'aurait pu aboutir sans le soutien institutionnel et financier venu de l'École Normale Supérieure de Paris et de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, lieux de signature de mon contrat doctoral avec mission d'enseignement, lieux de « baptêmes du feu » de mon apprentissage du métier d'enseignante-chercheuse, que je regarde avec une grande nostalgie. J'exprime aussi une vive gratitude envers l'ensemble des membres de l'U.M.R. Géographie-cités et de l'équipe du C.R.I.A. (Centre de Recherche sur les Réseaux, l'Industrie et l'Aménagement) : j'y ai bénéficié de conditions matérielles de travail excellentes, et je garde un souvenir ému des séminaires internes, des journées au vert, de la gentillesse de mes collègues, de l'humour et de la solidarité communicatifs que l'on trouve en ouvrant la porte de la salle 313 à l'IG. Je remercie tout particulièrement tous les enseignants du C.R.I.A., ainsi que tous mes camarades - le mot *tous* est essentiel - pour leurs encouragements. Je remercie également Martine Laborde, Véronique Degout, Saber Marrouchi et Ludovic Chalonges pour leur soutien logistique et logiciel.

Par l'intermédiaire de Sylvie Fol et d'Emmanuèle Cunningham-Sabot, je suis devenue membre du réseau Shrinking Cities International Research Network, de l'ANR Shrinking Cities et du programme COST TU083 Cities Regrowing Smaller, envers lesquels j'ai une grande dette intellectuelle. J'adresse mes vifs remerciements aux membres qui ont écouté mes présentations, proposé des pistes de recherche toujours constructives, nourri mon travail de leur savoir sur ce phénomène encore bien hétérodoxe qu'est la décroissance urbaine.

Je prends également la mesure de ce que m'ont appris mes anciens professeurs. Je pense par ordre chronologique à Mme Annette Ciattoni, M. Claude Kergomard, M. Fernand Verger,

Mme Lydie Goeldner-Gianella, Mme Ibtissem Tounsi, M. Romain Garcier, Mme Magali Reghezza-Zitt, M. Henri Desbois, M. Francis Beaucire, M. Gabriel Dupuy, Mme Sabine Barlès, M. Laurent Simon, M. Thierry Sanjuan, Mme Catherine Carré, Mme Isabelle Généau, M. Xavier Desjardins, qui m'ont appris à voir la géographie autrement. J'ai une pensée particulière pour Mme Martine Berger et M. Frédéric Dufaux, qui encadrèrent mon mémoire de Master 2 sur la périurbanisation de la région de Berlin : leur expérience et leur savoir m'aident à poser solidement les jalons d'une recherche sur la décroissance urbaine à partir d'un point de vue « européen » sur la question. Je tiens aussi à remercier l'ensemble de l'U.F.R. de Géographie de l'université Paris 1, de l'U.F.R. Lettres et Sciences Humaines de Cergy-Pontoise et aujourd'hui au département de géographie de l'université Paris 4, qui m'ont fait et continuent de me faire découvrir les arcanes du métier d'enseignant tout en ayant toujours veillé à me laisser le temps d'écrire ma thèse.

Mon apprentissage du japonais, avant, entre et après mes séjours de terrain, s'est déroulé à l'INALCO. J'ai pu y écouter des séminaires passionnants et suivre un cursus adapté à mon parcours doctoral. Je suis redevable à leurs enseignants, curieux de mon sujet, qu'ils ont d'ailleurs enrichi de leurs conseils et de leur compréhension du terrain. J'adresse mes remerciements à Mme Isabelle Konuma, M. Michel Vieillard-Baron, M. Jean-Michel Butel, Mme Isabelle Kouamé, M. Lozerand, Mme Evelyne Dourille-Feer, Mme Chikako Thoyer, M. Anton Antonov, Mme Estelle Figon, M. Michael Lucken et M. François Macé, que j'ai eu beaucoup de chance de pouvoir écouter, ainsi qu'à Mme Catherine Juge. Je pense enfin aux chercheurs du REEJ qui m'ont permis de participer à leur incroyable entreprise que fut le *Vocabulaire de la spatialité japonaise*.

Je suis redevable à Mme Guibourg Delamotte, qui m'a fait l'honneur de lui succéder à la tête de l'édition de *Japan Analysis*, et de l'équipe de jeunes contributeurs qu'elle a réunie. Plus que de l'analyse d'actualités japonaises commentées et traduites, *Japan Analysis* représente un lieu d'échanges d'idées entre chercheurs passionnés d'Asie orientale, dans et hors d'Asia Centre, *think tank* qui soutient et diffuse cette publication. J'exprime ma gratitude envers M. François Godement, M. Jean-François Di Meglio, Mme Florence Biot, Mme Jodie Cazau, Mme Rozenn Jouannigot et Mme Agatha Kratz, qui ont rendu cette aventure possible et encore plus enthousiasmante. J'exprime mes remerciements les plus sincères pour tout ce que l'équipe des contributeurs de JA m'a appris sur ce pays merveilleux.

Une partie de l'âme de cette thèse demeure au Japon, où j'ai séjourné presque deux ans, d'abord à Waseda dans le cadre d'un accord d'échange avec l'ENS Ulm en 2006 : mon encadrant, M. Hisatsuka Junichi, y a été un professeur unique, un passeur de savoir, et un second père. Je dois à la Société Japonaise pour la Promotion des Sciences (*Nihon Gakujutsu shinkō kai*), et à ses accords avec le CNRS, d'avoir pu séjourner sur mon terrain d'abord à l'Université municipale d'Osaka à l'été 2010, au sein de la Graduate School for Creative Cities, puis à l'Université Ritsumeikan d'avril 2012 à avril 2013, au sein de la Graduate School of Public Policy. Cette thèse n'aurait pu voir le jour sans la JSPS ni les conditions de recherche offertes par ces deux universités, et sans l'aide constante et l'acuité intellectuelle des enseignants et collègues que j'ai rencontrés. J'adresse toute ma reconnaissance envers mes encadrants, M. Yahagi Hiroshi puis M. Kamo Toshio, dont la sagacité, l'humour et la prévenance n'ont jamais cessé de me surprendre. Je remercie également du fond du cœur M. Ikuta Eisuke, un appui indéfectible de mes enquêtes, ainsi que Mme Sakanishi

Akiko, M. Nakaya Tomoki, Mme Satō Yumi, M. Nagao Kenkichi, M. Tatemi Junya, M. Kimura Yoshinari, M. Hirayama Yōsuke, M. Iwama Nobuyuki, M. Komaki Nobuhiko, M. Yoshimichi Yui et Mme Anne Gonon, pour leurs cours et leurs conseils avisés.

Je remercie enfin l'ensemble des acteurs de Senboku New Town, de Kawachinagano et d'Ōsaka qui ont accepté de me recevoir, de répondre à mes enquêtes, et qui m'ont informée bien au-delà du strict cadre des questions posées. Parmi les innombrables personnes qui ont illuminé mon séjour au Japon, je pense en particulier à mes compagnons de route, Nagata Shōhei et Matthew d'Elia à qui je souhaite la plus heureuse continuation, à Romain Jourdan dont je regrette de ne pas avoir été l'élève, à M. Shimamoto qui adore la chanson française, à M. et Mme Nada.

En France et durant les derniers mois de rédaction, j'ai bénéficié des aides à la traduction de Guylène Lemignot, traductrice et narratrice des plus talentueuses, ainsi que de l'aide de Noda Minori, Arnaud Grivaud, Amélie Corbel, Adrienne Sala et Xavier Mellet. Merci à mes relecteurs et *coachs* Matthieu Gimat, Jean-Baptiste Frétigny, Leïla Frouillou, et Carine Henriot. Mon mémoire a par ailleurs été relu, annoté et en partie maquetté grâce à Marie-Fleur Albecker, chercheuse-enseignante hors pair, d'une justesse impressionnante dans ses commentaires, sans qui je ne serais venue à bout de cette thèse dans les temps.

Il y a ma famille, mes parents, toujours présents et qui ont laissé leur appartement se transformer dans les dernières semaines en une manufacture à thèse. Mon petit frère et ma cousine et mes amis, d'Ariane W. à David R. qui ont toujours su trouver les bons mots pour me reconforter. À Romain, l'ami de toujours. Cette thèse est enfin dédiée à la mémoire de ma tante, Maya Chami-Martial, qui croyait fermement au bouddhisme du Petit véhicule, et qui aurait adoré découvrir le Japon. Elle a lutté courageusement et nous a quittés en paix en juillet 2015.

À propos de famille et dans un sens à peine plus métaphorique, je tiens à remercier feu la maison DATAR, tout particulièrement mon ancienne supérieure Eliane Dutarte, ainsi qu'Odile Bovar, Agnès Arabeyre, Florian Muzart, Isabelle Rican, Isabelle Poirat. Je me rappelle y avoir trouvé des mentors qui m'ont communiqué un certain *art* d'interroger l'aménagement, et d'en défendre aussi le bien-fondé. Je me suis souvent trouvée moins démunie que j'aurais pu l'être à certaines étapes de mon projet doctoral grâce à cette expérience acquise auprès d'eux.

Et pour finir ces remerciements sur une tonalité optimiste, je tiens à remercier l'ensemble de mes étudiants : ils sont une source de joie et d'apprentissage sur soi-même inépuisable. Je leur souhaite le meilleur avenir possible dans un monde urbain plus incertain et qu'ils feront croître autrement¹.

¹ La photo de couverture a été prise le 14 août 2010, lors de relevés de terrain menés dans la ville nouvelle de Senboku, au sud de la ville de Sakai et à 20-25 kilomètres au sud-est de la ville d'Ōsaka. Elle représente une habitante d'un quartier de logements collectifs de cette ville, âgée de 91 ans, qui se rend ce jour-là à pied vers un cabinet médical d'un quartier voisin (Sophie Buhnik, 2010).

Résumé

Les couronnes périurbaines des métropoles du Japon, où s'est installée une classe moyenne enrichie par la Haute croissance, sont aujourd'hui soumises à des processus cumulés de déclin qui détériorent l'accès quotidien aux ressources urbaines. Ces mutations soulèvent des questions pionnières sur les enjeux du vieillissement des espaces périurbains, que cette thèse analyse au prisme de l'évolution des mobilités dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka. Sont ainsi mesurés les effets de l'hybridation néolibérale de l'État développeur japonais sur les recompositions d'une métropole touchée par la diminution en cours de la population nationale. L'approche théorique de cette thèse articule les débats internationaux sur les villes en décroissance à des sources japonaises interrogeant les liens entre déclin urbain, vieillissement et mobilités grâce à l'usage de concepts occidentaux. Cette grille de lecture appuie une cartographie pluri-scalaire des interactions entre déclin urbain et mobilités dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka. Les résultats montrent comment le déclin des banlieues, attribué au vieillissement démographique, est aussi le pendant d'une recentralisation des trajectoires résidentielles, de la production immobilière et des activités des opérateurs ferroviaires. Ces processus traduisent un renversement des paradigmes d'aménagement visant à maintenir la compétitivité de Tōkyō, que la promotion de la ville compacte sert à légitimer, et ils accentuent le déclin des banlieues peu attractives, où la motorisation progresse. À l'épreuve de la spécialisation socio-résidentielle et des pratiques individuelles observées grâce aux enquêtes de terrain qui complètent ce travail, cette thèse discute les apports et limites des stratégies d'ancrage choisies par les acteurs locaux pour résister à la force des centralités métropolitaines. Il s'ensuit une dualisation des relations à la ville qui reconfigure à l'intérieur des agglomérations un découpage de l'espace national entre Japon de l'endroit et de l'envers. Il en surgit un récit plus complexe que celui d'un rejet de la vie périurbaine au Japon.

Summary

In Japan, the suburbia used to represent a space where an affluent middle class could realise its home-ownership aspirations. But these suburbs are now vulnerable to cumulative processes of decline which are deteriorating daily access to urban resources. Such changes raise precursory questions about the necessity to adapt growth-based paradigms to the challenges of suburban aging. Our thesis analyses them through the lens of evolving mobilities in the Ōsaka metropolitan area. It opens the way for an integrated approach to the impacts of the neoliberal hybridization of the Japanese Developmental State on the country's second-city region, whose dynamics are destabilized by the Tōkyō uni-polar concentration and shrinking demographics. First, our theoretical framework articulates international debates on the globalization of the shrinking city phenomenon, to Japanese research who questions the links between urban de-growth, ageing and mobilities by drawing on Western concepts. Then, a multilevel mapping of the relations between de-growth and mobilities serves to test our hypotheses. Our results show that depopulation trends in suburban areas are reinforced by inward mobilities, a recentralization of real-estate development and a rescaling of railway networks. It makes sense within a context where a reversal of planning paradigms is meant to restore Tōkyō's competitiveness and legitimized by compact city discourses. These processes reshape the traditional division of Japan's territory between *omote* (front, globally connected) and *ura* (back, hinterland). Our work finally relies on the findings of field studies conducted inside two suburbs of Ōsaka. The socio-residential specialization and individual practices observed there lead us to discuss the benefits and limits of the hometown-making strategies designed to attract new residents. These results flesh out a picture of an everyday relation to the suburban way of life that is more complex than the belief in its rejection by the Japanese, young and old.

ソフィー・ブニック
CRIA, UMR 8504地理学・都市
パリパンテオン・ソルボーン第一大学

アブストラクト

指導教員：シルヴィ・フォル と ナタシャ・アヴリーヌ

表の大都市圏と裏の大都市圏。大阪の大都市圏における都市衰退、高齢化と移動。

高度経済成長で豊かになった中流階級が転入した日本の大都市圏の郊外は昨今様々な衰退問題を抱え、そのせいで住民の都市施設へのアクセスが徐々に困難になった。公共政策は大都市圏の高齢化問題を如何に解決できるかという新たな質問が浮上した。本論文は大阪大都市圏における人間移動の変容を通じてその質問に答えることを目的にする。上記の変化を中心に、少子化と1990年に崩壊したバブルの影響を東京より強く受けた大阪大都市圏の再構成に対する日本政治経済危機の作用を分析する。本論文は都市衰退、高齢化と移動の関係を問う日本語で書いてある資料と縮退都市に関する国際的な討論を結ぶ理論的な観点に基づいている。このアプローチを、大阪大都市圏における縮退都市と移動の相互関係を明確にする多様な地図の利用によって裏付けられている。

本論文で得られた結果によると、郊外の衰退は高齢化のみならず、日本人の住居移動、建設会社や鉄道会社の活動の集中化による現象でもあることが分かる。新自由主義化している土建国家を背景に（鈴木、2014年）、上記の変化は東京の競争力を維持しようとする都市計画のパラダイムの逆転を示している。都市圏内の空間の区分が再編されることにより、表のメトロポリタン日本と裏の衰退する日本が現れる。現在、この現象は、高度経済成長より自動車化している魅力の少ない郊外の密度減少を強調している。大都市圏の郊外に位置する二つの都市で行った補足的なフィールド調査は、新たな交通手段の活発的な発展にも関わらず、住民の最近の自動車化の要因を明らかにしている。本論文は、住民の生活水準に影響されている住宅用地や個人的な行動から見て、大都市圏の求心力に対抗しようとする現地のアクターによって実行されている家族や地区を中心にした都市計画の効果と限界を明確にする。本論文は、日本人が郊外生活から脱出したがっているという通説より、もっと複雑な語りを進めている。

キーワード：郊外・縮退都市・日本・移動・都市衰退・大阪・都心回帰・高齢化

Notes sur la transcription des termes japonais

Tous les termes et expressions japonais employés dans le texte sont en italiques, à l'exception des noms de lieux, de personnes et d'institutions.

La romanisation des termes japonais suit les règles du système Hepburn modifié. Dans un souci de fidélité à l'accentuation japonaise, tous les termes japonais suivent cette accentuation, même les noms propres de villes qui sont entrés dans les dictionnaires français (Tōkyō, Ōsaka, Kyōto, par exemple). Une exception concerne les références anglaises de la bibliographie, où les titres d'ouvrages, les noms des maisons d'édition et les noms d'auteur sont reproduits tels qu'ils sont transcrits en anglais, même quand les voyelles n'ont pas été accentuées. Le *-n* syllabique (ん) à l'intérieur d'un mot est noté *n*. afin de le distinguer des syllabes où il s'associe à une voyelle : par exemple, Shin.ichi (prénom japonais) et *shinise* (老舗, vieux magasin). Devant une consonne labiale, le *-n* ne devient pas *-m*, par exemple, *shinbun* (新聞, journal) plutôt que *shimbun*. Les exceptions concernent les noms propres de journaux japonais, d'entreprises, d'institutions, etc., qui ne suivent pas ces règles de transcription dans la romanisation de leur nom. Par exemple, le quotidien national 朝日新聞 est transcrit *Asahi Shimbun* sur son site internet officiel.

La langue japonaise est agglutinante. Elle se fonde sur l'assemblage de morphèmes, et elle se caractérise entre autres par l'usage de particules (enclitiques) et par la concaténation : il n'y a pas d'espacements entre les morphèmes ou « mots ». Pour ne pas alourdir la présentation de la transcription (de titres d'ouvrages, d'expressions) et favoriser des possibilités d'identification de certains mots par les non-japonophones, ma transcription place des espacements. Les expressions composées de plusieurs sinogrammes qui forment des mots à part entière (par exemple, 都市計画 écrit d'un seul tenant et qui signifie « urbanisme » ou « aménagement de la ville ») sont transcrites avec des espacements (*toshi keikaku*).

Les traductions des textes japonais et anglais sont personnelles, sauf mention contraire.

La présentation des noms japonais de personnes suit l'ordre de présentation japonais : d'abord le nom patronymique, puis le prénom. Lorsque des entreprises, institutions, partis politiques ou associations se désignent par des acronymes en anglais plus connus à l'étranger que leur nom original, nous préférons ces sigles anglais à leur traduction en français : c'est le cas par exemple du Ministère du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme (Kokudo-kōtsūshō ou 国土交通省) appelé MLIT (Ministry of Land, Infrastructures, Transport and Tourism) en anglais.

Les **valeurs monétaires** sont données en yen (Y), en millions (M) ou milliards (Md) courants. Le taux de change de la devise japonaise avec l'euro a très fortement fluctué durant les années de réalisation de ce travail de doctorat : après son appréciation brutale au lendemain de la crise de 2008 (de 170 yen à l'hiver 2007 à moins de 120 yen à l'été 2009), elle a atteint son plus haut historique en 2011 et 2012 (un euro valant 100 yen environ), avant de baisser à nouveau sous l'effet de mesures d'assouplissement monétaire prises par la Banque du Japon en 2013. C'est pourquoi un taux de conversion moyen 1 euro = 135 yen est utilisé tout au long de ce mémoire : il

correspond au taux moyen du yen entre 2005 et 2006, au moment de la parution des résultats du recensement de 2005.

Notes sur la datation et la périodisation de l'histoire japonaise

La frise chronologique ci-dessous récapitule les principaux découpages en périodes de l'histoire moderne et contemporaine japonaise, et sélectionne des événements permettant de situer l'entrée du Japon dans des périodes de croissance ou de récession. Quand un découpage conventionnel de l'histoire japonaise, en une ère donnée, apparaît pour la première fois dans un chapitre, ses dates de début et de fin sont mentionnées (1868-1912 pour Meiji, par exemple).

	1868	1912	1926	1989	
Ères	Ère Edo	Ère Meiji	Ère Taishō	Ère Shōwa	Ère Heisei
Cycles (croissance et crises)	Famine de Tenpō Traité inégaux avec les puissances occidentales (1854)	Bakumatsu (crise) Industrialisation	Crise de 1929	Haute croissance 1955-1973 Accords du Plaza 1985	Bulle 1986-1990 Décennie perdue 1991-2002 Reprise 2002-2008 Crise de 2008
Démographie		Début de l'exode rural vers le littoral Pacifique		Baby Boom (1946-1949)	Choc des 1,57 (1989) Bifurcation (2005-2008)
Politique et administration territoriale	Abolition des domaines féodaux	Constitution de 1889	Loi d'urbanisme de 1919	Guerre sino-japonaise 1937-1945 Occupation par le SCAP (1945-1952) Constitution de 1946	Nouvelle loi d'urbanisme 1968 Loi sur la décentralisation 1999 Réforme de la loi d'urbanisme 2000 : autonomie communale Loi sur la renaissance urbaine de 2002 Loi sur les collectivités locales 1947

Dans le cadre de ce travail, nous envisageons souvent la Haute croissance comme une période correspondant au « miracle économique japonais », durant laquelle le Japon s'est reconstruit et est devenu la deuxième puissance économique mondiale, jusqu'aux accords du Plaza et à la formation de la bulle, dont l'éclatement a marqué l'entrée dans la période de la « Décennie perdue » (1991-2002). Il s'agit d'une définition plus large que celle donnée à la Haute croissance au sens strict : du début des années 1950 à 1973, date du premier choc pétrolier marquant la fin de taux de croissance annuels à deux chiffres. Cette périodisation simplifiée vise à faciliter la distinction entre une période d'après-guerre caractérisée par la confiance et la croyance dans un développement continu de l'économie japonaise, et une période de « drôle de crise » (Dourille-Feer, 2007) marquée par les doutes et l'incertitude.

Les dates de nombreux documents produits par les collectivités locales japonaises sont calées sur le calendrier japonais (qui compte les années en fonction de l'ère impériale, puis du mois et du jour du calendrier grégorien), tandis que la plupart des instituts nationaux de statistiques adoptent un double système japonais/occidental. Les années sont indiquées dans leur équivalent occidental tout au long du volume.

Remerciements	3
Résumé	5
Résumé en japonais	6
Notes sur la transcription des termes japonais	7
Notes sur la datation et la périodisation de l'histoire japonaise	8
Sommaire	9
Introduction générale	15
Introduction de la première partie. Le Japon, une société urbaine confrontée à sa décroissance	47
Chapitre 1. Du déclin à la rétraction urbaine. Reconfiguration des facteurs et des représentations du déclin des villes japonaises au XXI^e siècle	51
I. Les mots de la décroissance urbaine au Japon	53
I.1. Définir la décroissance urbaine dans un pays en décroissance démographique absolue : foisonnement discursif, objectivation incertaine	53
I.2. <i>Suitai</i> : le déclin de villes japonaises en mouvement perpétuel.....	62
I.3. <i>Toshi no shukushō</i> , la décroissance urbaine en perspective globale	69
II. L'extension des facteurs et des manifestations locales de la décroissance urbaine (1980-présent)	72
II.1 L'aggravation du vieillissement de la population japonaise	72
II.2. Dénatalité, crise du modèle d'économie politique japonais et décroissance urbaine : des boucles de rétroaction positives.....	75
II.2.2. Les conséquences de la crise des années 1990 sur les parcours résidentiels des jeunes générations au niveau national	79
II.3. Du Japon de l'endroit et de l'envers à l'hyper-polarisation tōkyōïte.....	81
III. Du déclin aux <i>shrinking cities</i> : la décentralisation et ses conséquences	90
III.1. Caractéristiques de l'État développeur et motifs de sa remise en cause	90
III.2. Le contenu des réformes de décentralisation.....	97
Conclusion : Le miroir spatial de la société des disparités	103

Chapitre 2. Ville compétitive, ville compacte. Un déclin périurbain accentué par des politiques de réurbanisation 105

I. Aux sources du déclin des banlieues japonaises 107

I.1. La *kōgai* (banlieue) est-elle soluble dans la décroissance des villes ?108

I.2. Des paradigmes d'urbanisation développementalistes jusqu'en 1990113

I.3. Des logiques de périurbanisation rendues caduques par la fin de la bulle, le dépeuplement et les changements de trajectoires résidentielles des habitants129

II. Des espace périurbains acculés entre deux stratégies de revitalisation des centres-villes 134

II.1. Les acteurs du rééchelonnement de la gouvernance des métropoles japonaises au tournant des années 2000.....134

II.2. L'offre renouvelées de logements en centre-ville et l'accentuation des clivages entre centres et banlieues144

II.3. Les aires urbaines centralisées, une politique compensatoire ?.....147

Conclusion : centres et banlieues, la fin d'une complémentarité ? 155

Chapitre 3. L'évolution des conditions de mobilité des ménages périurbains dans des métropoles japonaises en rétraction.....161

I. La centralité des impacts de la décroissance démographique dans les banlieues japonaises..... 163

I.1. les interactions entre décroissance urbaine et mobilité contrainte : des processus hétérogènes, qui ne frappent pas au hasard163

I.2. La vacance résidentielle, « l'enjeu urbain le plus grave du Japon contemporain » (Kubo, Yui et Sakaue, 2014).....169

I.3. Les instruments de la lutte contre les maisons vides : de l'informel à la loi179

II. Décroissance urbaine et recompositions des mobilités en banlieue : une perte d'articulation réseau ferré – territoire 183

II.1. L'espace de la famille nucléaire japonaise à l'épreuve du vieillissement183

II.2. Les facteurs de la motorisation des banlieues en déclin, les années de la bulle en héritage189

II.3. Les paramètres individuels de la montée des inégalités de mobilité parmi les ménages périurbains.....194

III. La réorganisation métropolitaine et locale de l'accès aux ressources urbaines : jeux d'acteurs et problèmes scalaires 199

III.1. Les compagnies ferroviaires privées : des stratégies de repli ?200

III.2. L'incitation aux partenariats publics-privés pour le maintien des services à la personne dans les espaces urbains décroissants.....204

III.3. Le développement du tourisme écologique, une stratégie séduisante pour les espaces périurbains... attractifs.....	211
Conclusion : mobilités et accès aux ressources urbaines dans les métropoles japonaises, d'une rapidité homogène à des lenteurs différenciées.....	214

Introduction de la deuxième partie. Spatialités de la décroissance urbaine et évolution des pratiques de mobilité dans les banlieues d'Ōsaka 219

Chapitre 4. Ōsaka dans la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe, première ville globale du Japon en déclin ? 225

I. Le déclin d'Ōsaka, un « problème tōkyōite » ? 228

I.1 Un déclin mesuré à l'aune d'une domination révolue.....	228
I.2. Les conditions de la domination passée d'Ōsaka	231
I.3. De l'Edo-centrisme au Tōkyō-centrisme, la transformation d'Ōsaka en « Manchester de l'Orient ».....	237

II. Les indicateurs de la crise du statut métropolitain d'Ōsaka..... 251

II.1. L'axe économique : la relocalisation de l'emploi régional.....	252
II.2. La fragilisation sociale et démographique	256
II.3. Une réputation d'avant-gardisme à l'épreuve de la métropolisation du territoire japonais	262
II.4. Les réformes des politiques urbaines du Kansai, entre régionalisation de l'État développeur et néo-localisme.....	270

Conclusion.....281

Chapitre 5. Appréhender la complexité des processus de décroissance urbaine au Japon : démarche, données et outils 283

I. Le déclin urbain dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka, un phénomène hautement protéiforme..... 285

II. Construire une typologie de la décroissance urbaine au Japon : quelles données et quelles délimitations ? 287

II.1. Une démarche de recherche de données <i>in situ</i> influencée par la structure d'accueil.....	287
II.2. Les aires urbaines au Japon, des délimitations sujettes à caution	291
II.3. Comment maintenir une continuité statistique au-delà des fusions communales ?.....	297

III. La transparence et l'obstacle : les conséquences des fusions communales (*gappei*) sur l'organisation des données 298

III.1. Des données foisonnantes centralisées par le Bureau de la Statistique.....	298
III.2. Des données variablement agrégées et décomptées en fonction du producteur d'origine	301
III.3. L'effet des fusions communales sur le géoréférencement des données micro-locales..	304
IV. L'agencement des sources quantitatives et qualitatives pour la saisie des mobilités dans une ville décroissante.....	307
IV.1 Les données quantitatives sélectionnées	309
IV.2. Les données qualitatives et leurs méthodes de construction	311
IV.3. L'observation sur le terrain : parcourir la banlieue en son déclin et au-delà	326
Conclusion	330

Chapitre 6. Identifier les territoires « gagnants » et « perdants » de la stagnation de l'agglomération d'Ōsaka

I. Dynamiques spatiales du peuplement de la conurbation d'Ōsaka-Kyōto-Kōbe depuis 1990 : l'archipel métropolitain du dynamisme dans un océan de déclin.....

I.1. Une distribution de la décroissance proportionnelle à l'éloignement des cœurs urbains ?	334
I.2. Les composantes naturelles et migratoires du peuplement par commune.....	342
I.3. Une corrélation forte entre décroissance périurbaine et vieillissement.....	345

II. Les spatialités de la décroissance urbaine à l'échelle infra-communale : une « recompacification » en trompe-l'oeil

II.1. La fragmentation du peuplement à l'échelle infra-communale, entre adhérence aux quartiers de gare et poursuite de l'étalement urbain	349
II.2. Décroissance urbaine et évolution des statuts socio-résidentiels à Senboku New Town et à Kawachinagano	363

III. Une spécialisation territoriale de la production de logements inscrite dans une concurrence accrue entre communes.....

III.1. La zone de Senboku, la « résidualisation » du logement social comme prix de la lutte contre la décroissance.....	377
III.2. Une vacance du logement public moins prononcée dans le nord de la ville de Sakai...	384
III.3. La domination du condominium au nord d'Ōsaka.....	387

Conclusion

Chapitre 7. Vivre à l'envers du « retour au centre » : bouger, habiter une banlieue en décroissance de l'aire métropolitaine d'Ōsaka.....

I. Regards sur la répartition des ressources urbaines au sud d'Ōsaka.....	396
I.1. Décroissance urbaine et desserrement des ressources périurbaines : quelles relations ?..	396
I.2. Géographie des emplois et des salariés dans la zone de Senboku-Kawachinagano.....	411
I.3. Les déplacements domicile-travail à partir des banlieues au sud d'Ōsaka.....	417
II. Mobilités et ancrage territorial des résidents de Senboku New Town.....	420
II.1. Le profil général des enquêtés	420
II.2. La satisfaction à l'égard de l'environnement et l'ancrage à Senboku en fonction des caractéristiques sociodémographiques des enquêtés.....	423
III. L'encouragement aux « entre-liens » communautaires et familiaux : facteur d'ancrage ou de rejet de l'entre-soi ?.....	427
III.1. Le recours aux réseaux d'entraide familiaux ou communautaires par les enquêtés	427
III.2. Le « furusato-zukuri » (faire village) selon la mairie de Sakai : diversification démographique ou entre-soi ?.....	432
Conclusion	434
 Conclusion générale.....	 436
 Annexes.....	 453
Références bibliographiques.....	535
Index des termes japonais.....	562
Tables des illustrations.....	580
Table des matières.....	576

The explicit ambition [of the Urban Renaissance policy in Japan] is to attract residents back from the urban fringe by encouraging patterns of mixed land use in old centres, connecting communities with public transportation and encouraging the creation of walkable neighbourhoods with easy access to all the needs of daily life. On the face of it, there is a clear agenda to move Japan's cities towards a more sustainable urban form, and yet the focus is almost entirely on the centres, as though suburbia was insignificant, even irredeemable. (...) [That bias] is based on an incomplete vision of the modern [Japanese] city, i.e. one that disregards half of the population.²

Will Galloway, « Of suburbs and cities », Town & Country Planning, juillet/août 2009, p.322

² Les projets de Renaissance urbaine au Japon ont explicitement pour ambition de réattirer des résidents depuis les franges urbaines, en encourageant une mixité des usages des sols dans les centres-villes anciens, en améliorant la desserte des populations locales aux transport en commun et en encourageant la création de quartiers pédestres donnant accès à tous les services nécessaires au quotidien. Sur le papier, une réorientation des villes japonaises vers des formes urbaines plus durables est clairement recherchée, mais l'attention est concentrée sur les centres, comme si les banlieues étaient insignifiantes, voire irrécupérables [...] C'est un [préjugé] fondé sur une vision incomplète de la ville [japonaise] moderne, dans la mesure où elle ignore une moitié de sa population. Plus préoccupant encore, la possibilité qu'en se focalisant sur une partie de la ville, on manque une chance de rendre les banlieues plus soutenables, et donc des villes entières plus soutenables.

Introduction générale

高度成長にスプロールした都市構造を (…)
引き戻すのは容易ではない。

« Revenir d'une structure urbaine qui s'est étalée sous la Haute croissance n'est pas simple. »

Yahagi Hiroshi, *'Toshi shukushō' no jidai* [L'ère des villes en décroissance], p.155

高齢化が進み、活気がなくなっていくのではないかと思ったりもしますが
。。。でも今の泉北ニュータウンに住み続けたいと思います。

« Je me demande si la ville ne perdra pas sa dynamique avec le vieillissement de la population... Mais je veux continuer à vivre dans Senboku New Town où j'habite maintenant. »

Extrait de l'enquête n°36 réalisée en 2013 dans la banlieue de Senboku New Town, réponse à la question « Dans quelle ville du Japon souhaiteriez-vous vivre ? ». ³

Interroger la décroissance périurbaine et ses conséquences sur l'accès à la ville à l'épreuve du terrain japonais

Avec l'injonction à construire des villes durables dans une ère de globalisation des flux humains, matériels et immatériels, l'aptitude à se déplacer et à être connecté au monde constitue toujours une valeur centrale partagée par les couches supérieures de la société (Boltanski et Chiapello, 1999), mais « en douceur » et dans le respect de l'environnement. Cette injonction réinscrit avec force dans le débat public la question de l'habitat dans les espaces périurbains, et en un sens qui ne leur est pas favorable (Berger, 2013). L'énonciation seule du mot « périurbain » suffit toujours à cristalliser des stéréotypes négatifs sur l'organisation de ce type d'espace et les modes de vie de ses habitants : consommateurs d'espaces naturels, diffuseurs de paysages laids et anonymes, lieux de relégation de ménages des classes moyennes qui voulaient parvenir à une certaine notabilité, marées de pavillons où prospère le repli sur soi, d'où une sensibilité aux slogans des partis populistes.

Depuis une dizaine d'années pourtant, un très grand nombre d'ouvrages et de programmes de recherche sur la vie dans les espaces périurbains français ont battu en brèche les thèses associant le choix de gagner le périurbain à une quête de l'entre-soi ou à un refus du « vivre ensemble »⁴. En raison du vieillissement des populations qui y ont emménagé depuis plus de 40 ans, les espaces périurbains connaissent une maturation morphologique (densification) et sociologique (mixité générationnelle, diversification des caractéristiques socio-professionnelles des ménages et des pratiques habitantes) maintes fois démontrée (*inter alia*, Berger *et al.*, 2010 ; Aragau, Berger et Rougé, 2012 ; Berger, Aragau et Rougé, 2014). Non seulement les sociabilités de

³ Tous les extraits de textes d'entretiens en japonais ont été traduits avec l'aide de Guylène Lemignot, diplômée en Master d'études japonaises de l'Université Paris 7, et de Noda Minori (doctorant en lettres, Centre de recherche sur les poétiques du XIXe siècle, Université Paris 3).

⁴ Et en particulier, les rapports d'étude et les actions intégrées à l'appel à propositions de recherche du PUCA (Plan, Urbanisme, Construction, Architecture), intitulé « Du périurbain à l'urbain », lancé en 2011.

voisinage et un usage maximisé des ressources de la proximité s'avèrent intenses dans des banlieues proches ou distantes des centres, dépeintes comme pauvres ou enclavées (Dodier *et al.*, 2012 ; Fol, 2009, 2010), mais encore l'insoutenabilité ou l'individualisme des pratiques des ménages périurbains, par rapport aux modes de vie des ménages en centre-ville, sont loin d'être vérifiés (Rougé *et al.*, 2013). En dépit de ces réhabilitations solidement argumentées, et du fait des craintes causées par les impacts du réchauffement climatique, les débats sur le périurbain demeurent « occultés par la seule considération des coûts de l'étalement urbain » (Berger, 2013).

Une autre méthode de déconstruction de ces stéréotypes pourrait être formulée de la façon suivante : si les grandes agglomérations françaises cessaient de croître démographiquement et perdaient durablement des habitants, et si les mobilités résidentielles des individus restants se caractérisaient par un puissant mouvement de retour vers les principaux lieux de centralité à l'intérieur de ces agglomérations, est-ce que les problèmes posés par la dépendance à l'automobile dans les zones peu denses et l'isolement socio-spatial des catégories de population peu mobiles s'amélioreraient ? Ce scénario, qui prend pour le lecteur français les allures d'une fiction, se déroule bel et bien au Japon. Il s'agit d'un pays en bifurcation démographique : depuis 2008, la population totale décroît à un rythme qui s'accélère. Dans ce contexte pour l'instant sans équivalent à l'échelle planétaire, les dynamiques spatiales des métropoles de ce pays - définies a minima⁵ comme des villes de plus de 300 000 habitants concentrant des fonctions et des emplois de commandement dans des domaines spécifiques, qui assurent leur insertion dans des réseaux d'échanges de flux de toutes sortes à l'échelle planétaire – connaissent des mutations radicales. Ces mutations se caractérisent par un puissant mouvement de réurbanisation des centres des métropoles – surtout des métropoles de plus d'un million d'habitants – tandis qu'un nombre croissant d'espaces périurbains développés entre les années 1950 et 1980 sont soumis à des processus cumulés de déclin de grande ampleur.

Dans le champ des études urbaines japonaises, la question de l'avenir incertain des « banlieues en décroissance » (*shrinking suburbs* : *inter alia*, Kubo et Yui, 2014 ; Matsumoto, 2011 ; Nakayama, 2013 ; Ōno *et al.*, 2008 ; Wakabayashi, 2007 ; Yoshida, 2010) occupe une place de plus en plus importante, en raison des défis « potentiellement dévastateurs » (Kubo et Yui, 2014) qu'elle pose aux acteurs et aux résidents des collectivités locales les plus concernées. La moitié des zones périurbaines des métropoles japonaises pourrait enregistrer des pertes démographiques de 50 % à l'horizon 2050, et les plus de 65 ans y représenteraient alors plus de 40 % de la population restante (Masuda, 2014, 2015 ; Miura, 2012 ; Nakayama, 2013). Progression des friches urbaines, fermeture en chaîne de commerces dans les lieux de sociabilité d'autrefois, départs d'incendies dans des maisons non entretenues, chute drastique des recettes de municipalités déjà très endettées et se déclarant parfois en faillite... Les impacts multidimensionnels de la décroissance démographique des banlieues font obstacle à leur maturation, puisque que les primo-accédants issus des générations d'après-guerre sont insuffisamment remplacés par les « classes creuses » nées depuis 1970, lesquelles suivent des parcours résidentiels plus instables et moins centrifuges que leurs parents. Ce déclin périurbain, en durcissant les conditions quotidiennes de déplacement vers des commerces et services encore ouverts (qui sont aussi des lieux de sociabilité), remet en question l'ancrage des ménages les plus âgés. Dès lors, l'hypothèse de leur départ vers des territoires

⁵ La notion de métropole au Japon renvoie à une définition statistique et à un sens fonctionnel (Kanemoto et Tokuoka, 2002). Voir la carte 3 et le chapitre 5.

centraux « favorables » à leur vieillissement accentue le dépeuplement et donc les risques d'effondrement des communautés de voisinage, dans les banlieues où ils étaient domiciliés. Toutefois, les résidents japonais ne disposent pas tous des mêmes possibilités économiques et sociales de déménager vers des territoires plus dynamiques. La décroissance périurbaine, à cause des proportions qu'elle prend, engendre ainsi une hausse inégale de la dépendance à l'automobile (pour rejoindre des ressources plus rares et dispersées) et des sentiments individuels de captivité (Sugita, 2008). La contribution à une meilleure justice spatiale des processus combinés de réurbanisation et de déclin périurbain, à cette aune, s'avère donc discutable et nécessite de mener des enquêtes fines auprès des ménages périurbains concernés.

La notion de *kōgai* (郊外), traduite par banlieue ou espace périurbain (Pelletier, 2014), recouvre une multitude de territoires où habitent plus de 85 millions de Japonais, sur un total de 127,5 millions d'habitants en 2005 (Nakayama, 2013), aux caractéristiques sociodémographiques beaucoup moins homogènes qu'on ne le croit. Ces territoires se sont étendus au fil de l'expansion extrêmement rapide des villes japonaises au XXe siècle, d'abord sur des zones agro-industrielles déjà très denses sous l'ère Edo (1603-1868), puis sur des espaces plus campagnards, ou l'*inaka* (田舎). Les *kōgai* présentent pour ces raisons des caractéristiques morphologiques et socio-économiques diverses, et elles ne sont pas exposées au même degré aux conséquences cumulées d'un dépeuplement durable. De même, en fonction des agencements communautaires préexistants ou de décisions prises en concertation entre acteurs publics, acteurs privés et représentants de la société civile, l'adaptation individuelle et collective aux enjeux du déclin en zone périurbaine est très différenciée. Face au déclin, les habitants des *kōgai* vont ajuster leur emploi du temps, déployer une palette de tactiques ou contribuer à des réseaux d'entraide afin de concilier attachement résidentiel et raréfaction des ressources locales. Certains ménages vont se sentir assignés à un territoire qui semble de plus en plus écarté d'une vie métropolitaine en repli sur ses centres, quand d'autres éprouvent au contraire un attachement résidentiel puissant. La relation des résidents japonais au périurbain n'est pas univoque, mais elle tend à être occultée par un éloge de la ville compacte qui fait désormais consensus parmi les acteurs majeurs de la pensée urbaine au Japon ; celui-ci renvoie en bloc l'habiter périurbain à un statut d'espace obsolète, fruit des excès de la Haute croissance (1955-1973) et de la spéculation foncière des années 1980.

La problématique de la thèse

Le cas des grandes agglomérations japonaises en très fort vieillissement et en déclin démographique se présente comme un terrain idéal pour interroger toute la complexité des interactions entre décroissance démographique et reconfigurations des mobilités à l'intérieur d'agglomérations multimillionnaires. Où la décroissance démographique progresse-t-elle à l'intérieur des agglomérations japonaises, pour quelles raisons, et quels effets a-t-elle sur les déplacements des résidents concernés ? Ainsi, des enquêtes approfondies sur la reconfiguration des modes de vie quotidiens et sur l'ajustement de l'action publique aux enjeux du déclin dans les espaces périurbains japonais, semblent une source d'enseignements exploratoires passionnants pour la recherche française en géographie et en aménagement du territoire, tant pour la thématique émergente de la décroissance urbaine (*shrinking cities*) que pour celle de l'évolution des mobilités et des ancrages au territoire dans les banlieues en maturation démographique. Toutefois, la littérature francophone et anglophone sur le sujet est

maigre, et le Japon est un parent pauvre des études comparées sur les dynamiques périurbaines ou sur l'évolution des mobilités dans les métropoles globales⁶.

Afin de répondre à cette question mettant en jeu les interactions entre vieillissement, décroissance urbaine et mobilités, la présente thèse s'appuie précisément sur un vaste corpus de références bibliographiques japonaises, de données quantitatives et qualitatives et d'un matériau empirique recueillis au cours de dix-huit mois d'enquête de terrain dans l'agglomération d'Ōsaka, pivot de la conurbation d'Ōsaka-Kyōto-Kōbe. Elle s'est ainsi attachée à décrypter la complexité des reconfigurations territoriales que connaissent les espaces périurbains appartenant à l'aire métropolitaine d'Ōsaka, dont le bilan démographique global sera négatif dès 2015-2020. Pour éclairer cette complexité, la thèse construit une démarche pluriscalaire reposant sur l'observation croisée des dynamiques de la décroissance urbaine et de l'évolution des mobilités résidentielles et quotidiennes dans cette agglomération de plus de 20 millions d'habitants en 2010. Cette double entrée permet d'appréhender l'influence des processus de décroissance urbaine sur les mobilités (qui cherchent à éviter les zones les plus touchées par les effets matériels du déclin) et en retour, l'influence des directions prises par ces mobilités sur la recomposition des tissus urbains en une mosaïque de « points chauds » de croissance et « points froids » de déclin accentué, très difficile à gérer pour les collectivités locales (*hot and cold spots* : Hirayama, 2005, 2009 ; Ganser et Piro, 2012).

L'adjectif « pluriscalaire » signifie que l'étude monographique, à échelle fine, des trajectoires résidentielles et des déplacements des résidents de Senboku New Town (« ville nouvelle » située dans le périmètre administratif de la ville de Sakai) et de la commune voisine de Kawachinagano, terrains au centre de nos enquêtes, est réinsérée dans une analyse géographique des dynamiques de la décroissance urbaine à une échelle méso (celle de l'agglomération d'Ōsaka) et à une échelle macro, celle du pays tout entier, dont l'armature urbaine est de plus en plus dominée par le poids de Tōkyō. Une telle démarche permet d'une part de mieux saisir la multi-localité des mobilités des résidents de ces deux banlieues situées au sud d'Ōsaka, en déclin démographique constant depuis plus de dix ans ; elle vise d'autre part à montrer pourquoi et comment des réformes législatives et des politiques urbaines élaborées au niveau national ou à partir de la ville d'Ōsaka, influencent la distribution locale du dépeuplement en la repoussant vers les marges métropolitaines.

La mesure à périmètre constant d'un déclin démographique de long terme, sur un territoire urbain donné, constitue l'indicateur le plus direct d'un processus structurel de décroissance urbaine provoqué par une restructuration des bases politiques, économiques et sociales à l'origine du développement de ce territoire (Baron *et al.*, 2010 ; Lang, 2005 ; Pallagst *et al.*, 2009 ; Wolff, Fol, Roth et Cunningham-Sabot, 2013). En tant que phénomène structurel et de long terme, la décroissance urbaine est multidimensionnelle, tant par ses facteurs que par ses conséquences sur les infrastructures et sur la vie des habitants concernés. Dans un pays comme le Japon, l'éventail des statistiques publiques géolocalisées ouvre la voie à une mesure spatiale du déclin à l'aide d'une palette d'indicateurs extrêmement nombreux. Dans ces conditions, le choix d'axer l'analyse pluriscalaire des processus de décroissance périurbaine sur l'étude des flux de mobilités

⁶ En France, la question de la décroissance des banlieues japonaises a été le sujet de recherches post-doctorales d'Estelle Ducom (2008a, 2008b), et d'un rapport publié par le CGET en 2015, « Vieillesse et déprise urbaine au Japon. Les nouveaux défis de l'aménagement ». Hors de ces travaux, la rareté de la production scientifique n'est pas seulement liée à la barrière linguistique ou à la distance géographique : comment expliquer, sinon, le nombre comparativement beaucoup plus élevé d'enquêtes en français, récentes et approfondies, sur la périurbanisation des villes chinoises ?

résidentielles et des flux de déplacements quotidiens à l'intérieur de l'aire métropolitaine d'Osaka, vise à écarter ce travail d'une approche strictement démographique, trop réductrice à nos yeux, tout en opérant une sélection nécessaire des indicateurs statistiques permettant de mesurer ces processus de déclin.

Il ne s'agit pas de nier l'importance du rôle joué par le facteur démographique dans la progression des phénomènes de décroissance urbaine au Japon : c'est lui qui confère aux banlieues japonaises leur valeur de territoires pionniers pour interroger des défis d'aménagement du territoire (Aveline-Dubach, 2015). En raison de taux de natalité annuels faibles depuis plusieurs décennies, non compensés par des soldes migratoires internationaux positifs, la population japonaise pourrait en effet passer de 127,5 millions d'habitants en 2005 à moins de 100 millions en 2040, selon les scénarii médians de l'Institut de recherche sur la population et la sécurité sociale (INPSS). Simultanément, la progression de l'espérance de vie et le vieillissement de la génération nombreuse née entre 1945 et 1955 induit une augmentation exponentielle de la part totale des plus de 65 ans et 75 ans, de 22 % environ en 2010 à peut-être plus de 35 % en 2040 (Ōno *et al.*, 2008). Mais une fois qu'on a posé le Japon en « laboratoire du vieillissement », cette appellation dépasse rarement le stade incantatoire. « Les thèmes du vieillissement et du déclin de la population japonaise sont les plus galvaudés, soit pour les convoquer comme symbole du crépuscule du Japon, soit pour motiver un certain nombre de politiques publiques, de l'immigration à la promotion de la robotique personnelle (...) comme solutions au manque futur de main-d'œuvre » (Lechevalier, 2011 : 215). Ces visions ne retiennent souvent de l'évolution des villes japonaises qu'un fragment ciblé, servant à confirmer un point de vue sur les chemins durables que les villes devraient emprunter. Selon ces vues normatives, la « ville » japonaise en déclin démographique va servir de repoussoir⁷ ou au contraire de modèle⁸, ce qui était déjà le cas quand ce pays incarnait, dans les années 1970 et 1980, un pays soumis aux risques du surpeuplement.

Certaines théories de la transition démographique notamment (Van de Kaa, 1987) ne suffisent pas à expliquer pourquoi la population japonaise, qui comptera toujours plus de 90 millions d'habitants (dont 55 millions de 15-64 ans) en 2040, selon les projections médianes de l'INPSS⁹, continue de se concentrer sur moins de 10 % de son territoire. Ce territoire de 377 000 km² environ (sans ses zones économiques exclusives) a une superficie habitable légèrement inférieure à 81 000 km²¹⁰. La densité moyenne nationale de 336 habitants au km² masque une

⁷ Dans le *New York Times*, des reporters assènent que le Japon « has been trapped in low growth and a corrosive downward spiral of prices, in the process shriveling from an economic Godzilla to little more than an afterthought in the global economy » (engoncée dans une spirale de faible croissance et une spirale déflationnaire, qui l'a fait se rabougrir, passant du statut de Godzilla économique à guère plus qu'une arrière-cour de l'économie globalisée). In Martin Fackler, « Japan Goes from Dynamic to Disheartened », *New York Times*, 16 octobre 2010.

⁸ Quatre années après Martin Fackler, on découvre que les « Japanese cities are poised to project a global reality that the world has come to expect : leading-edge high tech, from the world's fastest and safest trains to robotics, electronics and free WiFi everywhere. Combine this with 21st century high touch – *omotenashi* (hospitality), safety, polite society, humility, modesty and a green, sustainable economy – and you will get the world enraptured by your stories » (les villes japonaises sont dignes de projeter la réalité globale que le monde attend désormais : des technologies de pointe, des trains les plus rapides et les plus sûrs du monde à la robotique, l'électronique et du WiFi gratuit partout. Combinez cela à une touche très 21^e siècle – *omotenashi* (hospitalité), sécurité, une société polie, pleine d'humilité et modeste, et une économie verte et soutenable – et votre histoire mettra le monde à vos pieds), in Nancy Snow, « 9 Ways Japan Can Better Tell its Stories to the World », *The Diplomat*, 29 septembre 2014.

⁹ Ces projections sont représentées par la figure 1 du chapitre 1.

¹⁰ A titre de comparaison, la superficie de la France métropolitaine est de 552 000 km² environ, pour une population de 64,6 millions d'habitants en 2014, soit une densité moyenne de 117 habitants au km².

concentration de plus de 75 % de la population dans des territoires où la densité excède 4 000 habitants au km² – dont la majorité des banlieues examinées par ce travail. Face à cette question, le regard d'essayistes japonais et étrangers a fait intervenir des variables morales et socio-culturelles qui résistent mal aux réalités, mais qui n'en connaissent pas moins un gros succès médiatique. Un sociologue et démographe comme Yamada Masahiro en 1997 traite ainsi de « célibataires parasites » les jeunes qui resteraient chez leurs parents pour profiter d'une vie insouciant et confortable, tandis qu'un reporter du New York Times se demande pourquoi les jeunes Japonais manquent d'ambition et ne « profitent » pas du déclin pour vivre dans de grandes maisons¹¹. Enfin, l'expression de « mâle herbivore » est devenue une antienne désignant les hommes refusant d'avoir une petite amie et d'assumer un parcours de vie qui contribuerait à redresser la courbe de la natalité... Par contraste, de récents travaux de géographie, d'économie foncière et urbaine, de sociologie, d'économie politique ou les Livres blancs (*bakusho*) annuels du MLITT (Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme), sont plus rigoureux quant à l'analyse des contraintes économiques ou professionnelles qui entourent les choix résidentiels des Japonais et les empêchent d'imiter les parcours de vie de leurs parents (*inter alia*, Aveline-Dubach, 2008 ; Lechevalier, 2011 ; Matanle *et al.*, 2011 ; Hirayama et Ronald, 2007 ; Yoshida, 2010).

Pour contribuer à ce renouvellement des analyses sur la société et l'économie japonaises en transition, une approche géographique observant de façon croisée les spatialités de la décroissance urbaine et les mobilités humaines nous est apparue particulièrement pertinente, à condition d'englober dans la définition de la mobilité ce qui précède, accompagne et prolonge le déplacement (Dupuy, 2013 ; Kaufmann, 2002 ; Urry, 2005). C'est en tenant compte des éléments matériels et immatériels qui font système avec les réseaux d'infrastructures empruntés par les ménages périurbains, que l'on peut mieux comprendre la désaffection d'une partie significative de la population japonaise pour ses banlieues. Comme l'a montré Natacha Aveline dans *La ville et le rail au Japon* (2003), l'un des seuls ouvrages complets en français sur les liens entre développement des réseaux de transport et périurbanisation à Tōkyō et à Ōsaka, les stratégies des opérateurs ferroviaires privés régionaux sont allées bien au-delà de l'allongement de segments ferroviaires, en intégrant les attentes et les besoins en services des familles nucléaires tout au long de leurs réseaux. Ces ménages avaient des comportements de mobilité homogènes du fait de la stabilité des compromis salariaux et sociaux (Thomann, 2008a, 2008b) qui leur avaient permis d'acquérir un terrain en banlieue. Depuis les années 1980, ces compromis ont reculé sous l'effet de multiples restructurations touchant toutes les dimensions du modèle d'économie politique d'après-guerre (Boyer et Souyri, 2001 ; Boyer, Isogai et Uemura, 2011 ; Lechevalier, 2011). Dans cette perspective, nous interprétons la reconfiguration des pratiques de mobilité dans les banlieues en déclin étudiées ici comme le versant spatial d'une crise de la régulation des institutions qui ont encadré le régime de développement urbain d'après-guerre. En outre, la concentration de la décroissance urbaine dans les banlieues des grandes villes japonaises n'est pas neutre : elle est largement stimulée par un changement de stratégie territoriale impulsé par l'État, en concertation avec certains acteurs publics et privés, en faveur du maintien du

¹¹ « The downsizing of Japan's ambitions can be seen on the streets of Tokyo, where concrete 'microhouses' have become popular among younger Japanese who cannot afford even the famously cramped housing of their parents, or lack the job security to take out a traditional multidecade loan » (la réduction des ambitions du Japon se voit dans les rues de Tōkyō, où les « micro-maisons » se popularisent parmi les jeunes qui ne peuvent même pas s'offrir les logements déjà exigus de leurs parents, et n'ont pas la sécurité financière permettant de s'engager dans un emprunt sur plusieurs décennies), in Martin Fackler, *op.cit.*

dynamisme démographique et économique des cœurs des métropoles japonaises, et avant tout de la capitale. C'est à ce titre que les banlieues japonaises forment une déclinaison locale d'une diffusion planétaire du phénomène des *shrinking cities*, qui diffère par ses facteurs et son ampleur des exemples anciens et nombreux de déclin urbain au Japon (Matanle *et al.*, 2011).

Démarche de la thèse : approches théoriques et méthodologiques

Afin d'argumenter et d'illustrer cette position, notre travail de thèse s'appuie sur un vaste corpus de sources littéraires (dont des sources japonaises inédites en France) et sur le traitement de données quantitatives et qualitatives recueillies au cours de plus de dix-huit mois de séjour dans la région du Kansai. La restitution des enseignements tirés de ces matériaux est organisée en deux temps majeurs : en premier lieu, notre travail construit une approche théorique et documentée des interactions entre vieillissement démographique, décroissance urbaine et mobilités dans les banlieues japonaises en déclin, au croisement des disciplines de la géographie, de l'aménagement du territoire et des études japonaises. A partir de cet état de l'art, la thèse déroule une méthode d'analyse à plusieurs échelles qui privilégie la communication de ses résultats au travers d'une abondante production cartographique thématique et iconographique.

Articuler les débats sur les *shrinking cities* à l'observation des mobilités d'une société vieillissante

En interprétant le déclin contemporain des banlieues des métropoles japonaises comme une manifestation locale d'une diffusion planétaire du phénomène de la décroissance, notre recherche doctorale a bâti une approche théorique inscrite dans la thématique des *shrinking cities*, en forte émergence depuis la fin des années 2000 dans le champ des études urbaines comparées. Ensuite et de manière réflexive, notre lecture de références japonaises sur les problèmes posés par le déclin démographique des villes japonaises et l'évidement local des territoires habités par les ménages périurbains nous a incité à articuler la thématique de la décroissance urbaine avec celle du vieillissement et des mobilités en banlieue. Il s'agit de deux sujets qui se sont encore relativement peu rencontrés en France, mais que la recherche urbaine japonaise fait constamment dialoguer en raison des enjeux posés par le rythme du vieillissement de ses banlieues.

L'entrée théorique à partir de la notion de ville en décroissance s'ancre dans notre appartenance depuis 2008 au Shrinking Cities International Research Network (SCIRN). Ce réseau fondé en 2005 au sein du Center for Global Metropolitan Studies de l'Université de Californie à Berkeley dresse le constat d'une généralisation des situations de décroissance au niveau planétaire, bien au-delà des « suspects » habituels que sont les grandes villes post-industrielles en crise depuis les années 1970, et dans des pays très différenciés par leurs institutions politiques et sociales (Martinez-Fernandez *et al.*, 2012 ; Pallagst *et al.*, 2009 ; Pallagst, Wiechmann et Martinez-Fernandez, 2010)¹².

En effet, si l'urbanisation ne cesse de gagner du terrain partout dans le monde et se traduit par une hausse continue du pourcentage des populations urbaines, le nombre de villes ou de parties d'agglomérations en décroissance a lui aussi grimpé à un rythme impressionnant. Selon le

¹² Quatorze pays étaient représentés en 2014 : États-Unis, Allemagne, France, Grande-Bretagne, Chine, Japon, Corée du sud, Portugal, Espagne, Portugal, Canada, Australie, Italie.

rapport des Nations Unies sur l'habitat paru en 2008¹³, 40 % des villes des pays développés et 10% des villes des pays en développement perdaient des habitants depuis plusieurs années consécutives. Dans le sillage de la crise de 2007-2008 et de ses conséquences sur le secteur immobilier, les manifestations physiques et les impacts socio-économiques d'une décroissance démographique prolongée se sont aggravés dans des villes et régions urbaines déjà fragilisées par des crises antérieures : il s'agit notamment des 15 % de villes américaines, localisées en majorité dans la Rust Belt, qui avaient déjà essuyé une période de réduction continue de leur population et de la taille de leur bassin d'emploi avant 2007, selon des pas de temps allant de quelques années à plusieurs décennies. Cependant, ces dynamiques régressives se sont étendues bien au-delà des centres paupérisés des villes occidentales au profil économique spécialisé dans l'industrie lourde, organisées selon un régime d'accumulation fordiste. Ce sont elles qui ont originellement concentré l'attention des études sur les villes en décroissance ou *shrinking cities*.

L'expression est en effet apparue aux États-Unis à la fin des années 1970 (Beauregard, 2003 ; Fol et Cunningham-Sabot, 2010), dans des études urbaines mettant en relief la dimension économique et sociale du déclin, selon des interprétations soit linéaires (les villes seraient condamnées à décliner en raison du développement de la mobilité, de la civilisation technicienne et de l'idéologie anti-urbaine qui imprègne les mentalités américaines), soit cycliques, en spatialisant les théories de Kondratieff et Schumpeter. L'évolution d'une agglomération urbaine serait ainsi déterminée par le cycle des industries qu'elle accueille, depuis l'innovation engendrant de la croissance, à la diffusion des innovations, puis à la maturité des produits fabriqués sur le territoire, à la stagnation et enfin à l'obsolescence. Ces approches soulignent les liens entre paupérisation des centres-villes et étalement urbain à la faveur de processus ségrégatifs, que stimulent des politiques d'aides aux acquisitions de maisons individuelles par une classe blanche aisée (Beauregard, 2003 ; Downs, 1999). La notion de *shrinking city* a aussi beaucoup circulé en ex-Allemagne de l'Ouest, sous les termes de *schrumpfende Stadt* (Häußermann et Siebel, 1988), afin d'ouvrir un débat sociologique sur l'avenir des villes contemporaines à la fin des années 1980. Une récente vague de travaux sur la trajectoire des villes européennes depuis les années 1960 (Turok et Mykhnenko, 2007) ou sur la mesure de la décroissance urbaine à l'échelle mondiale (Oswalt et Rieniets, 2006) ainsi que les travaux menés par l'Audit urbain (European Commission, 2007) et les derniers rapports des Nations Unies sur l'habitat¹⁴ soulignent en outre que la plupart de ces « nouveaux » territoires de la décroissance urbaine s'insèrent dans des régions aux soldes naturels et migratoires faibles, et en vieillissement démographique : Europe centrale et orientale, Europe du sud et de plus en plus souvent, les pays d'Asie du nord aux taux de fertilité très bas (Japon, Corée du Sud, Taïwan, Singapour, Chine).

Nous adhérons à l'hypothèse majeure formulée par les membres du réseau SCIRN, à savoir celle d'une globalisation du phénomène du déclin urbain (Martinez-Fernandez *et al.*, 2012). Celui-ci n'a rien d'une nouveauté historique, mais il connaît une diffusion planétaire et se recompose, par ses répercussions socio-économiques sur les villes concernées, sous l'effet de deux facteurs transversaux :

¹³ Rapport UN Habitat, State of the World Cities 2008/2009, Earthscan, Londres, 2008.

¹⁴ Dans le rapport UN Habitat « State of the World Cities 2012/2013 », le paragraphe sur les changements présents et à venir des villes des pays développés est introduit par la phrase « Urban population growth is next to stagnant », « la population urbaine [des pays développés] est presque stagnante » (p.26).

1) L'influence de la globalisation économique sur les modèles de développement territoriaux endogènes, tels que ceux propres aux États développeurs¹⁵ asiatiques : il s'agit du processus de croissance des échanges économiques au-delà des frontières nationales, renforçant les interdépendances entre des villes globales qui échangent plus de flux de toutes sortes entre elles qu'avec d'autres parties du territoire national auquel elles appartiennent. Ce processus est stimulé par les stratégies de firmes multinationales et d'acteurs financiers, à la faveur des progrès des technologies de l'information et de la communication dans une ère informationnelle (Castells, 2000) et de mesures de dérégulation qui ont facilité la mobilité des capitaux. Ce contexte provoque un basculement du capitalisme vers un régime d'accumulation flexible (Aglietta, 1976 ; Harvey, 1989) : les investissements circulent davantage et deviennent plus volatils, car les acteurs économiques s'engagent dans des arrangements spatiaux à une échelle internationale et misent sur l'expansion géographique pour régler leurs crises internes.

2) L'hypothèse de la seconde transition démographique (Baron *et al.*, 2010), en faisant abstraction des interprétations socio-culturelles élaborées à partir de l'observation empirique d'un vieillissement généralisé de la population planétaire. L'allongement de l'espérance de vie grâce aux progrès sanitaires se cumule à une baisse de la fertilité, basse dans les pays industrialisés et en diminution accélérée dans les pays émergents. Ces évolutions démographiques induisent un bouleversement de la structure des ménages, ce qui a des répercussions sur les parcours résidentiels des individus.

Le premier facteur transversal entraîne un alignement des politiques urbaines sur un agenda centré sur la compétitivité, qui met les villes en concurrence pour la captation des flux d'investissements grâce à des stratégies d'attractivité, ce qui réduit l'espace des choix laissés aux acteurs locaux (Béal et Rousseau, 2008, 2014). Ce processus favorise la mise en relation d'un nombre limité de villes globales (Sassen, 1991) possédant les territoires du pouvoir politique et économique (bourses, quartiers d'affaires ou de tourisme célèbres), cumulant activités financières ou tertiaires stratégiques, réseaux d'information et de communication de pointe, organisation d'évènements sportifs ou culturels d'envergure mondiale, surreprésentation de cadres, de professions intellectuelles supérieures, de classes dites « créatives » et de visiteurs dans le total des populations qui y habitent de manière permanente ou temporaire. Les échanges entre ces « hubs » métropolitains dessinent un espace internationalisé de flux facilitant les mobilités d'une société en réseau (Castells, 2000) dont les déplacements sont à la fois éclatés et concentrés, car ils empruntent des plates-formes de redistribution (aéroports, ports, grandes gares) et des réseaux de circulation majeurs à l'échelle planétaire.

A l'inverse, les villes frappées par une crise et une restructuration de leur économie locale sont de plus en plus écartées de ce fonctionnement réticulaire de l'économie mondiale. Ces villes cumulent alors des symptômes matériels et sociaux de déclin, d'autant plus difficiles à traiter que leurs recettes fiscales sont diminuées par la fermeture des entreprises qui s'y trouvaient et des pertes conséquentes d'emplois et de richesses : augmentation de la vacance résidentielle, des locaux commerciaux ou d'entreprise fermés, menace de fermeture d'infrastructures sous-utilisées et

¹⁵ Ce concept d'État sera plus longuement décrit dans le chapitre 1. Il se définit entre autres comme un État où l'objectif du plein emploi se substitue à une politique de protection sociale universelle, d'où une pléthore de mesures ayant une visée redistributive dans les faits : prêts bonifiés aux entreprises, programmes de travaux publics, subventions à l'agriculture, etc. Voir *Critique internationale*, n°63, « Vers un renouveau de l'État développeur en Asie ? », avril-juin 2014.

surdimensionnées (Moss, 2008 ; Zepf *et al.*, 2008), hausse du chômage et du nombre d'habitants en situation de pauvreté. Il en résulte l'affaiblissement de deux éléments constitutifs de l'urbanité – la densité humaine et les fonctions économiques – qui dégrade l'image du territoire, décourage l'arrivée de nouveaux ménages et de nouveaux investissements, et détériore en retour l'accès aux ressources urbaines des populations restantes. Ce cumul de dynamiques régressives renforce le « décrochage » des *shrinking cities* par rapport à l'espace des flux. Ce phénomène se produit en outre dans un contexte où les États – dont l'État japonais – se « dénationalisent », réduisent leur voilure en matière de réglementation économique et de protection sociale et passent d'une logique de compensation à une logique de compétition sous l'effet d'une pénétration d'idées néolibérales (Lechevalier, 2011 ; Suzuki, 2014). Les gouvernements des villes, et notamment des grandes villes, sont dès lors incités à « troquer une part croissante de leur portefeuille redistributif (versement d'un salaire social, production de biens et de services collectifs, contrôle de la rente foncière, etc.) contre des politiques urbaines de l'offre visant à créer les conditions nécessaires à l'attraction des investisseurs, des entreprises et des classes sociales privilégiées » (Béal et Rousseau, 2014 : 2 ; *inter alia*, Miot, 2012 ; Morange et Fol, 2014 ; Morel Journal et Sala Pala, 2012). Dans le cadre de ce système d'accumulation flexible et tourné vers des politiques urbaines de l'offre, les inégalités interterritoriales de revenus vont s'intensifier entre les territoires gagnants (*global winners*) et les territoires perdants (*local losers*) de cette logique d'organisation des flux. Même lorsque la conjoncture économique redevient « positive » à l'échelle nationale, ces *local losers* ne retrouvent pas le chemin de la prospérité ou alors de manière inégale géographiquement.

Le second facteur transversal a des conséquences très visibles mais complexes sur les caractéristiques des populations qui continuent à vivre dans les *shrinking cities*. Depuis les années 1990 en effet, la décroissance urbaine a progressé à l'intérieur de régions en déclin (*shrinking regions*) ou de pays connaissant une transition démographique avancée, lisible à l'évolution « en trapèze » des pyramides des âges sur le temps long. C'est en Allemagne, en Europe orientale et au Japon que la thématique de l'*urban shrinkage* s'est le plus développée à partir du constat d'un « choc démographique » attribué aux effets conjoints d'une transition démographique et des restructurations économiques radicales qui ont suivi la *Wende* (« tournant » post-socialiste) après 1989 dans le cas allemand (Florentin *et al.*, 2009 ; Roth, 2011), ou l'éclatement de la bulle immobilière et financière en 1990 dans le cas japonais (Matanle *et al.*, 2011). Les études locales sur la décroissance urbaine y font l'observation empirique d'une relation forte entre déclin démographique et vieillissement des résidents. Au Japon en particulier, la dimension démographique quantitative (perte d'habitants) et qualitative (vieillesse) des processus de décroissance urbaine est considérée comme le facteur aggravant principal des difficultés économiques, fiscales et sociales auxquelles font face des territoires urbains dévitalisés, aux profils très diversifiés (Matanle et Sato, 2010 ; Matanle *et al.*, 2011 ; Ōno *et al.*, 2008 ; Oswalt *et al.*, 2008). La prise en charge du vieillissement nécessite des dépenses que les budgets des collectivités locales ont de plus en plus de peine à couvrir, avec une perspective toujours imminente de réduction des dotations publiques aux *shi-chō-son* (grandes villes, villes moyennes et villages).

La corrélation entre hausse de la part des plus de 65 ans et pertes démographiques dans les *shrinking cities* des régions en vieillissement avancé tient à plusieurs raisons : les soldes démographiques sont négatifs, et le taux de natalité de la population restante est trop faible pour compenser ces pertes migratoires, ce qui crée un double déséquilibre démographique (Matanle *et al.*, 2011). Cette faiblesse des taux de natalité traduit le fait que les ménages âgés sont

surreprésentés parmi cette population restante. Comme l'a montré Yoan Miot (2012) dans sa thèse sur les villes de tradition industrielle françaises, le cadre d'injonctions à la mobilité professionnelle et résidentielle provoqué par la transformation des capitalismes en régimes d'accumulation flexibles incite les individus au capital de mobilité élevé (ménages aisés, jeunes diplômés) à déménager vers des territoires plus attractifs, mieux connectés aux réseaux de l'économie globale. Cela fait augmenter la proportion des catégories d'individus peu mobiles, ayant de moindres aptitudes économiques, sociales, culturelles à la mobilité (Baccaïni, 2007) et, de plus en plus souvent, physiologiques (sénescence du corps, menant à la perte d'autonomie). Dans un monde où la mobilité s'affirme comme une valeur centrale portée par des élites urbaines circulantes et globalisées, l'immobilité constitue un « véritable discriminant social » (Fol, 2010).

Curieusement, en dépit de l'importance cruciale de ce cadre d'injonctions à la mobilité dans la formation des « trous noirs » entre les mailles de ces processus d'agglomération des richesses (Miot, 2012), en six années de recherche doctorale, nous n'avons trouvé aucun article ou rapport de recherche anglophone posant la question « *shrinking city, shrinking mobility ?* » et mesurant l'évolution des conditions quotidiennes de mobilité dans un territoire de vie urbain en décroissance¹⁶. Par contraste, le Japon s'affirme comme un lieu de production d'une immense littérature¹⁷ scientifique et grise sur les problèmes de mobilité rencontrés par les habitants de territoires urbains en dépeuplement, à l'intérieur de régions ou d'agglomérations formant souvent de vastes continuums urbains, comme la mégalopole étendue le long de la côte Pacifique, sur plusieurs milliers de kilomètres. Les auteurs japonais ayant étudié cette question (*inter alia*, Iwama, 2011 ; Kudo *et al.*, 2012 ; Sugita, 2008) posent tous comme hypothèse de travail l'idée selon laquelle la décroissance urbaine est un vecteur général d'*amoindrissement* des mobilités humaines au quotidien, selon deux dimensions :

1) Une dimension environnementale, qui concerne la détérioration des conditions matérielles de déplacement vers des lieux de ressources (emploi, commerces, services marchands et non marchands, lieux de sociabilité ou de rencontre d'amis et de proches, lieux de récréation). Contrairement à ce que la notion de *shrinking city* laisse imaginer¹⁸, les manifestations concrètes du dépeuplement dans les banlieues japonaises ne font pas « rétrécir » les agglomérations à leurs franges. L'apparition hétérogène de maisons ou de locaux commerciaux vides, d'équipements fermés, de terrains de jeux ou d'espaces publics sous-utilisés, « perfore » (Lütke-Daldrup, 2001) les tissus périurbains en apparaissant au milieu de logements encore habités. Ce processus de perforation oblige les habitants restants à trouver plus loin des services ou des équipements encore ouverts, dans des zones plus dynamiques et plus peuplées. La raréfaction des ressources aux abords du lieu de résidence allonge les distances à parcourir, qui ne peuvent plus être facilement effectuées à pied. En fonction du degré de confort des transports en commun accessibles au voisinage de leur logement, les résidents japonais d'une ville en décroissance qui ne possèdent pas

¹⁶ Il existe toutefois des études de cas qui se penchent sur la question de la perception habitante, au quotidien, des effets de la décroissance urbaine (voir Florentin, 2011 ; Florentin et Paddeu, 2013 ; Panagopoulos *et al.*, 2015).

¹⁷ Dont cette thèse ne cite qu'une partie minime.

¹⁸ En anglais, le mot *shrinking* signifie le rétrécissement au sens métaphorique du linge rétréci au séchage. Dans le cas japonais et en raison de la concentration des processus de déclin aux périphéries des agglomérations, la traduction par « rétraction » est courante (Aveline-Dubach, 2015 ; Baron *et al.*, 2010 ; Ducom, 2008). Dans le cadre de ce travail, nous avons préféré la traduction plus neutre de « décroissance urbaine », privilégiée par les travaux théoriques en français sur la notion de *shrinking city* (Fol, 2010 ; Wolff, Fol, Roth et Cunningham-Sabot, 2013).

de véhicule sont soumis au risque d'une dépendance automobile accrue (nommée *kuruma.izon* en japonais).

2) Une dimension individuelle, qui concerne la surreprésentation dans les *shrinking cities* d'individus peu mobiles, attachés aux ressources de la proximité et pour qui la décroissance urbaine va être vécue comme un facteur de redoublement des contraintes.

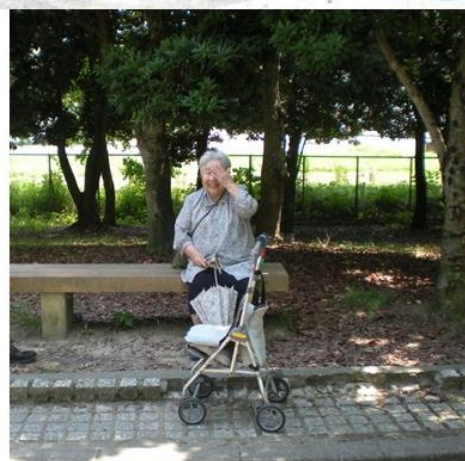
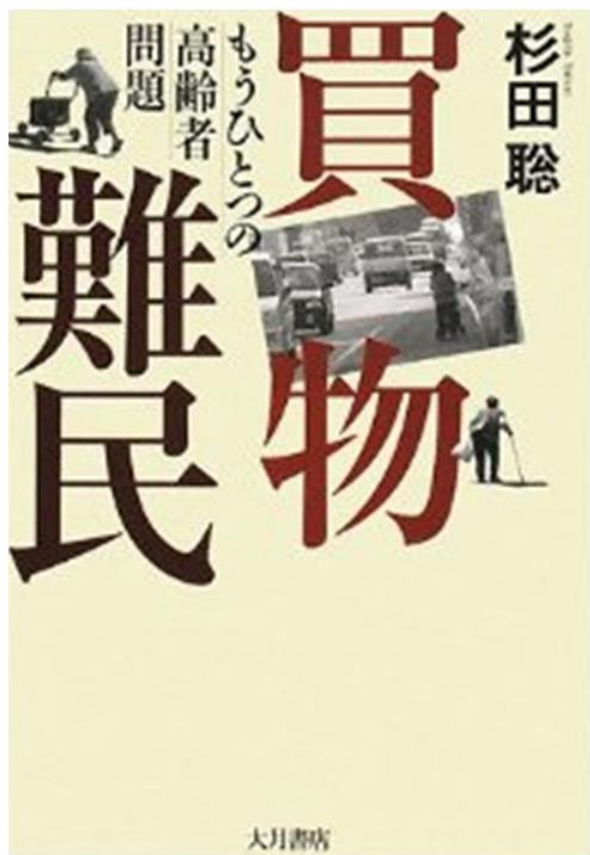
L'identification des « victimes » de ce durcissement des conditions locales d'accès aux ressources dans les espaces urbains en décroissance au Japon est un inépuisable sujet de discussions, qui rejoint des débats continus sur la mesure de l'exclusion dans une société rendue plus inégalitaire depuis la crise des années 1990 (Ohtake, 2008 ; Satō, 2011 ; Tachibanaki, 2006). Du fait de la hausse exponentielle du nombre de personnes âgées en perte d'autonomie dans les zones urbaines en décroissance, une approche générationnelle de l'exclusion a d'abord prévalu (Iwama, 2011). Après 65 et 75 ans, la baisse du taux d'activité s'accompagne d'une baisse du revenu mensuel et donc du budget consacré aux déplacements en véhicule individuel, a fortiori si le chef de ménage n'a pas tiré tous les bénéfices d'une carrière longue en entreprise grâce au système de salaire à l'ancienneté (Thomann, 2008a) ou si la personne âgée est veuve et seule dans son logement. L'empathie naissant de la vision de plus en plus fréquente de femmes âgées seules, courbées sur leur déambulateur, a inspiré au sociologue Sugita Satoshi, en 2008, le néologisme de *kaimono nanmin* (« sinistré du shopping »), passé depuis à la postérité¹⁹ (photos 1a, 1b, 1c).

Cependant, les grandes enquêtes de mobilité menées par des collectivités locales ou des équipes universitaires (Ikuta *et al.*, 2009 ; Iwama, 2011 ; Kudo *et al.*, 2012 ; Matsumoto, 2011) révèlent l'hétérogénéité des tactiques que les citoyens âgés déploient en réaction à la décroissance urbaine, de l'hyper-mobilité à l'appui sur les réseaux de voisinage pour les moins mobiles. Comme l'indique l'extrait d'enquête mentionné en citation apéritive, je me suis interrogée au cours de mon travail de terrain sur l'attachement résidentiel qu'éprouvent les habitants japonais âgés d'une ville en décroissance. Le désir de vieillir le plus longtemps possible dans une maison qui représente une fin d'itinéraire résidentiel, peut insuffler de l'angoisse (« Est-ce que je serai obligé(e) de quitter cette ville avant ma mort, et dans quelles conditions ? »). Mais l'épaisseur du temps passé dans une ville dont on a connu la prospérité révolue peut donner aux plus âgés des moyens de mieux réévaluer leur accès aux ressources urbaines en déclin, en s'appuyant sur des réseaux d'interconnaissance plus développés. En affirmant qu'il fallait arrêter de surestimer la dépendance des personnes âgées aux ressources de leur espace local et sous-estimer leurs capacités de déplacement, Yamashita Yūsuke, avec son livre *Genkai shuraku no shinjitsu* (La vérité sur les hameaux isolés) paru en 2012, a relancé les controverses sur la pertinence des politiques de désenclavement ou de maintien d'un niveau « suffisant » de ressources pour les habitants des territoires en décroissance, controverses dont cette thèse souhaite retracer la richesse et la complexité.

¹⁹ En 2009, la maison d'édition *Jiyū kokuminsha* a classé ce néologisme dans son célèbre classement des 50 mots les plus à la mode de l'année.

Photos 1a, b et c : Trois incarnations de la figure du *kaimono nanmin* ou « sinistré(e) du shopping » au Japon.

À gauche, la couverture de l'ouvrage de Sugita Satoshi (2008) ; en haut à droite, une illustration d'un manuel de bonnes pratiques du MLITT, pour conseiller les collectivités dans l'assistance aux personnes privées d'accès pédestre au shopping ; en bas à droite, une photo prise sur le terrain de Senboku en juillet 2010, d'une femme que mon accompagnateur désigna comme une « sinistrée du shopping ».



Enfin, la décroissance urbaine ne frappant pas les territoires au hasard, pourquoi le dépeuplement, le vieillissement accéléré et les manifestations matérielles et humaines du déclin sont-ils, au Japon, plus forts dans les marges des agglomérations (comme l'illustrent les clichés des photos 1, tous pris dans des banlieues), que dans les centres anciens, comme ce fut le cas pour les villes occidentales post-industrielles ? A cette question, plusieurs travaux français (Ducom, 2008 ; Scoccimarro, 2010) et anglais (Abe, 2015 ; Kagawa, 2015 ; Kubo, Yui et Sakae, 2015) ont avancé que le dépeuplement des banlieues japonaises est à la fois cause et conséquence de la crise multidimensionnelle spécifique qu'elles connaissent : elles seraient devenues plus répulsives faute de correspondre aux aspirations résidentielles de la population, mais pourquoi ? C'est sur ce point que la question du vieillissement et des mobilités dans les banlieues japonaises se distingue du phénomène de vieillissement des premières couronnes de banlieues françaises, où la population gagne en âge mais se renouvelle aussi grâce à l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux ménages (Berger *et al.*, 2010). Leur dépeuplement n'est pas à l'ordre du jour. Cette différence induit **une manière différenciée d'envisager l'ajustement de l'action publique urbaine et des politiques de mobilité au vieillissement** : au Japon, la question du maintien de la mixité inter-

générationnelle et de l'engagement des jeunes dans des banlieues prend une dimension plus cruciale.

L'enjeu de la fixation des populations jeunes et actives, en tant que contribuables plus importants que les personnes âgées mais de moins en moins nombreux, est ainsi au cœur d'une montée de la concurrence entre les acteurs des territoires japonais soucieux de les attirer sur leur sol. Les centres des métropoles semblent remporter haut la main cette compétition (Abe, 2015 ; Hatta, 2006), ce qui incite à se demander pourquoi et comment les espaces périurbains sont devenus les territoires perdants du régime de développement économique et urbain en cours depuis la fin de la bulle (1990).

Les banlieues des métropoles japonaises, territoires perdants d'une hybridation néolibérale de l'État développeur dans une ère de décroissance durable

En se concentrant sur l'analyse des interactions entre spatialités de la décroissance urbaine, vieillissement et déclin des populations habitantes, et reconfiguration des pratiques de mobilité à l'intérieur de l'agglomération d'Osaka, **notre recherche en est venue à interroger les recompositions socio-spatiales des métropoles japonaises contemporaines – et en l'espèce, leurs couronnes périurbaines – sous l'effet du tournant compétitif pris par les politiques urbaines élaborées à l'échelon national.** En réponse aux défis multiples et inédits posés par le très fort vieillissement et la dépopulation, plusieurs gouvernements à la tête du Japon à partir de la seconde partie des années 1990 ont voté des lois ou des réformes de la décentralisation qui ont changé les cadres d'aménagement propres à l'État développeur, sans pour autant renoncer à l'horizon « indépassable » (Béal et Rousseau, 2008, 2014) de la croissance. Celle-ci, au Japon comme ailleurs, reste en effet « perçue comme l'indicateur privilégié de la réussite des villes et de leur capacité à faire bonne figure sur la scène internationale » (Béal et Rousseau, *ibid.* : 2). Depuis les gouvernements de Nakasone Yasuhiro (1982-1987), Hashimoto Ryūtarō (1996-1998) et Koizumi Jun.ichirō (2001-2006) en particulier, l'infusion de référentiels néolibéraux dans les discours officiels traduit le choix de réduire des mécanismes de distribution de travaux publics en région, entachés de corruption, au profit d'une logique de « sélection et concentration » (*sentaku to shūchū*) des investissements publics, ou d'incitations à l'investissement privé dans des lieux ciblés. L'objectif assumé est de maintenir le rang de Tōkyō dans la hiérarchie des villes mondiales (Tsukamoto, 2012a, 2012b), seule ville mondiale du Japon jugée apte à tirer le pays de son « marasme » (Hirayama, 2005, 2009 ; Waley, 2013).

Cette conversion idéologique des acteurs publics et privés de l'aménagement accompagne un étonnant renversement des dynamiques urbaines, qui concentre depuis une décennie l'attention des spécialistes de la gouvernance des villes nippones (*inter alia*, Aveline-Dubach, 2008, 2014 ; Hirayama, 2009 ; Saito et Thornley, 2003 ; Sorensen, Okata et Fujii, 2010 ; Tsukamoto, 2012a). Les résultats des recensements nationaux depuis 2000 sont clairs : les centres des métropoles japonaises regagnent des habitants dix ans après la fin de la bulle (1985-1990). Celle-ci, en stimulant jusqu'à son éclatement en 1990 une montée ahurissante des prix immobiliers au cœur des plus grandes villes du Japon, avait fait fuir les ménages des classes moyennes à la recherche d'un terrain à construire et de là, repoussé le front d'urbanisation jusqu'à cinquante voire 100 kilomètres des quartiers d'affaires de Tōkyō, Ōsaka, Nagoya, Kyōto, Fukuoka, Sendai, Sapporo et d'autres villes de plus de 400 000 habitants. Une Décennie dite perdue (1991-2002) plus tard,

L'augmentation de l'offre de logements disponibles dans ces centres, à des prix beaucoup moins élevés qu'avant la bulle, a encouragé l'arrivée de ménages aux profils sociodémographiques variés : actifs célibataires, étudiants, personnes âgées seules ou en couple, voire des ménages mariés avec un ou plusieurs enfants. Par de multiples aspects, il y a lieu de regarder positivement un processus qui permet à bien des résidents de jouir d'une qualité de vie dont leurs parents ou eux-mêmes avaient été privés sous la Haute croissance. Malgré des salaires plus conséquents et des conditions d'emploi plus stables que celles en cours sur le marché de l'emploi actuel (Lechevalier, 2011 ; Thomann, 2008a), les primo-accédants s'étaient endettés sur plus de trente ans pour une maison de faible qualité, reliée au lieu de travail du père *salaryman*, grâce à des réseaux ferroviaires efficaces mais au prix de plusieurs heures de transport par jour.

Par d'autres aspects en revanche, il est permis de douter des bénéfices réels apportés par le mouvement structurel de « retour au centre » (*toshin kaiki*) qui caractérise les mobilités résidentielles intra-urbaines dans le Japon d'aujourd'hui. Ces dynamiques s'inscrivent en effet dans une tendance à la baisse absolue d'une population en dénatalité prononcée depuis longtemps, de sorte que tout gain enregistré dans les territoires « gagnants » du *toshin kaiki* procède d'un jeu démographique à somme nulle (Matanle et Sato, 2010) : il se fonde sur des soldes migratoires puis naturels positifs qui aggravent les soldes migratoires et naturels négatifs des territoires quittés. Et il est devenu évident depuis plus d'une dizaine d'années que les banlieues, ou *kōgai* en japonais, sont les territoires perdants de ce processus (Ducom, 2008) : autrefois lieux d'installation d'une très vaste classe moyenne homogène dans ses rapports quotidiens à la ville et ses parcours de vie, les couronnes périurbaines perdent désormais des habitants à un rythme tel que les géographes et sociologues spécialistes des espaces périurbains japonais (Kubo, Yui et Sakae, 2015 ; Yoshida, 2010) prévoient la transformation d'une moitié de ces territoires en « villes fantômes ». En 2014, le MLIT a renforcé ces prédictions en calculant qu'à l'horizon 2050, seuls 2 % des quartiers du Japon (les *chō* ou *aza*, d'une taille comparable à celle des IRIS en France) connaîtraient une croissance démographique de plus de 10 %, tandis que 60 % d'autres quartiers, situés en majorité à plus de 15 kilomètres des Central Business Districts des villes de plus de 300 000 habitants, pourraient voir leur population chuter de moitié, si les tendances de leur évolution démographique demeurent inchangées²⁰.

L'organisation de ce dépeuplement selon un gradient centre-périphérie (Miura, 2012 ; Yamagami, 2015) semble rejouer à l'échelle des agglomérations un découpage géographique connu du Japon entre son « endroit » (*omote nibon*), le littoral Pacifique hyper-peuplé, et son « envers » (*ura nibon*), celui des périphéries rurales en sur-dépeuplement (*kaaso* : Berque, 1980, 1982). Plus la banlieue est distante des centres d'emploi, plus elle perd d'habitants par « double déséquilibre démographique » (Abe, 2015 ; Matanle *et al.*, 2011 ; Matanle et Sato, 2010) : non seulement les enfants des générations de l'après-guerre ne renouvelleront pas partout la population des banlieues, mais encore privilégient-ils l'emménagement dans des logements au centre des grandes villes. Ce choix résidentiel est également partagé par un nombre croissant de ménages périurbains de plus de 65 ans, qui effectuent une mobilité centripète afin de se prémunir des effets potentiellement négatifs du déclin sur leur lieu de vie en banlieue (Hatta, 2006 ; Yoshida, 2010).

²⁰ Calculs fondés sur le découpage du territoire national en quartiers et sur un carroyage en blocs de 1 km x 1 km, les *messhu*. Voir : http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/reports/200611interim/200611interim_7.pdf

L'ennui, comme le souligne non sans ironie le spécialiste des villes en décroissance Yahagi Hiroshi, cité en ouverture de cette introduction, est qu'on ne revient pas aisément de l'urbanisation diffuse, qui fut la caractéristique majeure de l'extension des villes japonaises jusqu'à la fin de la bulle en 1990 et au-delà (Berque, Bonnin et Ghorra-Gobin, 2006). Observé à une échelle régionale, le duo réurbanisation/déclin périurbain représente **une opportunité de réaffirmer le pouvoir de contrôle de la puissance publique sur un étalement décrié** pour ses effets délétères, en donnant aux municipalités périurbaines des moyens de planifier leur décroissance. **Or, le législateur s'est longtemps désintéressé de la question du dépeuplement des banlieues** des villes japonaises, ne leur offrant qu'en novembre 2014 la possibilité d'ordonner la démolition de maisons vacantes menaçant le bien-être des riverains. Les chercheurs scrutant l'évolution de la vacance résidentielle estiment toutefois que son action sera moins rapide que la progression potentiellement « dévastatrice » (Kubo, Yui et Sakaue, 2014) du déclin démographique et de ses impacts cumulés sur les tissus périurbains. L'effilochage et la perte de densité humaine de nombreuses banlieues japonaises en dépeuplement fait peser sur les mobilités des ménages qui y vivent encore, des contraintes aussi lourdes, voire davantage, que celles générées par la dispersion de l'urbain, quoique selon des processus inversés.

Nous touchons là à l'un des paradoxes de la fabrique contemporaine des villes japonaises : leur organisation se transforme sous l'effet d'une recentralisation remarquable des mobilités résidentielles et quotidiennes d'une partie de la population nationale, qui peut ainsi réduire le coût et le temps qu'elle consacre à ses déplacements. Cela n'empêche pas une montée toute aussi nette du nombre d'habitants jugeant que leurs conditions de mobilité se dégradent. Et alors que les campagnes japonaises sont habituées depuis plus d'un siècle aux conséquences de l'exode rural, les ménages qui vieillissent en zone périurbaine souffrent d'autant plus d'assister à l'évidement de leur lieu de vie qu'ils se sont installés à l'origine dans des banlieues à la densité humaine et bâtie comparativement plus élevée que dans les autres pays industrialisés (Iwama, 2011 ; Yoshida, 2010). L'allongement de réseaux ferroviaires multimodaux agrémentés d'une palette complète de services, formant l'un des systèmes de mobilité les plus efficaces au monde (Aveline, 2003), a structuré l'étalement des banlieues japonaises. Malgré l'intervention traditionnellement très faible de la puissance publique sur leur planification (Aveline, 2007 ; Sorensen, 2002), les banlieues offraient donc un accès pédestre ou en transport commun aisé, au moins pour celles construites jusqu'aux années 1980. Un processus de dédensification va y enclencher une perte de repères plus brutale que dans les zones rurales. C'est pour ces raisons que le néologisme de *kaimono nanmin* de Sugita Satoshi a connu un tel succès médiatique, tant ses recherches sur les personnes âgées isolées en zone périurbaine ont donné une voix à des individus se plaignant d'être les laissés-pour-compte des politiques de redéveloppement urbain de l'après-bulle.

On peut néanmoins être surpris que les sentiments de captivité gagnent une telle importance dans les franges des métropoles japonaises, pour deux raisons. La première est que ces métropoles, centres et banlieues compris, restent très bien irriguées par leurs réseaux ferroviaires (voir carte 1). Le rail demeure le mode de transport utilisé par la moitié des navetteurs d'Osaka en 2010 selon les enquêtes de transport du MLITT, même si le passage à la retraite des ménages périurbains génère une forte chute des déplacements sur certains segments de réseaux et menace ainsi la pérennité d'infrastructures gérées par des sociétés privées, soumises à des exigences de rentabilité. La seconde est que les programmes de reconstruction de la ville sur elle-même,

valorisant le « transit-oriented development »²¹ et la densification autour des gares, ont le vent en poupe au Japon. Les gares terminales des grands opérateurs, déversant des flots de passagers vers les quartiers d'affaires des plus grandes villes du Japon, ont toujours joué un rôle de centralité urbaine, bien plus que les lieux du pouvoir politique eux-mêmes, comme s'en extasiait déjà Roland Barthes en 1970 dans *L'empire des signes*. Depuis les années 2000, les gares sont les points névralgiques d'immenses projets urbains qui ont tout particulièrement transformé les paysages de Tōkyō et réaffirmé les quartiers de gare comme lieux d'intense vie diurne et nocturne, parangons de l'identité urbaine japonaise (Tiry-Ono, 2008b, 2015a). La revitalisation des tissus urbains autour des gares de banlieue, combinée à des démolitions ciblées des maisons ou immeubles ou vacants, est une solution souvent avancée pour « sauver » les espaces périurbains japonais (Nakayama, 2013). Mais de nombreux facteurs juridiques, financiers et sociaux restreignent sur le terrain cette conception idéale d'un « rétrécissement intelligent » (*smart downsizing*) de la ville face à son déclin.

Or ce travail de thèse, au cours de sa réalisation, s'est heurté au constat empirique suivant : les quartiers de gare et leurs équipements suivent des trajectoires opposées selon leur localisation, ce qui reflète une dualisation des pratiques de mobilités entre centres et périphéries des métropoles. Au cœur des plus grandes villes du Japon, les grandes gares terminales sont plus que jamais le ressort d'une requalification métropolitaine, le moteur d'une réhabilitation des déplacements pédestres, et leur rénovation est le prétexte à un déploiement ostentatoire de merveilles d'ingénierie et d'architecture (Tiry-Ono, 2015a, 2015b). Dans les périphéries des métropoles, à l'inverse, les gares constituent un des premiers lieux de matérialisation des symptômes du déclin et de l'abandon : les boutiques qui égayaient autrefois les rues commerçantes couvertes attenantes aux gares périurbaines baissent leurs rideaux par centaines, menaçant leurs vieux usagers de se retrouver en l'état de *kaimonon nanmin*. Ainsi, depuis la fin des années 1990, les modèles de la ville compacte et de la ville « smart », économes en consommation de ressources et garants d'une ville plus praticable par les seniors, tiennent une place sans précédent dans les discours officiels élaborés par le gouvernement japonais et les collectivités locales. Depuis une quinzaine d'années, les experts de l'aménagement défendent les villes « que l'on peut parcourir en marchant » (*arukeru machi*), afin de renouer des liens de proximité, dans une société sensible à l'enjeu de la solidarité avec les victimes des crises ou catastrophes que l'archipel a connues depuis 1990. Concomitamment et depuis une quinzaine d'années, jamais les difficultés perçues d'accès aux ressources de la ville au Japon n'ont semblé aussi élevées. En avril 2011, un sondage de la Direction générale pour les politiques de cohésion sociale révèle que 17,1 % des plus de 60 ans qu'elle a interrogés éprouvent des difficultés quotidiennes pour faire leurs courses, contre 16,6% en 2005 et 11,6 % en 2001.

La position de cette thèse, que nous entendons démontrer grâce à une étude pluriscale de l'évolution des mobilités au sein de l'aire métropolitaine d'Ōsaka, est que la dualisation en cours des pratiques de mobilités entre centres rénovés (où dominent les déplacements « doux ») et périurbains en déclin (où la motorisation progresse), est confortée par l'imposition d'une vision apologétique de la ville compacte. Cela ne signifie pas que la compacité urbaine, en tant que concept d'origine occidentale (Neuman, 2005 ; Pouyanne, 2004), est intrinsèquement inadaptable aux formes et aux dynamiques des métropoles

²¹ Terme qui désigne des quartiers mêlant activités de services, commerces, bureaux et usages résidentiels, conçus pour maximiser l'usage des transports en commun ou incitant les riverains à emprunter des moyens de transport non motorisés (vélo, à pied).

japonaises étalées. Nous pensons qu'au Japon, le modèle de la ville compacte (tout comme celui de la ville dite intelligente et d'autres modèles « innovants » navigant d'une ville globale à l'autre dans le monde) est exploité de manière ambivalente et circonstanciée en fonction de la position géographique des acteurs qui s'en emparent. D'un côté, la redensification des centres-villes et la concentration des ressources urbaines constituent une réponse rationnelle pour lutter contre les effets délétères du déclin urbain. D'un autre côté, il n'est pas rare de constater que l'éloge de la ville compacte cautionne une politique d'attractivité résidentielle qui permet aux élus des territoires « centraux » d'augmenter leurs recettes fiscales en attirant de nouveaux ménages : cette stratégie d'attractivité résidentielle s'effectue au détriment de territoires périphériques qui, en perdant des résidents, voient leurs marges de manœuvre se restreindre et ne peuvent dégager les fonds nécessaires à l'organisation de leur propre *rétrécissement intelligent*.

A l'intérieur des trois aires métropolitaines de Tōkyō, Ōsaka-Kyōto-Kōbe et Nagoya en particulier, depuis le vote de la Loi spéciale sur la renaissance urbaine en 2002, la montée en puissance des discours valorisant la redensification des centres-villes est concomitante d'une politique de soutien à la requalification des quartiers d'affaires et des quartiers touristiques agglomérés autour des grandes gares terminales. En tant que vitrines du maintien de la compétitivité japonaise, ces derniers doivent rester fréquentés par « les groupes sociaux les plus désirés (cadres supérieurs, étudiants, 'créatifs', touristes) » (Béal et Rousseau, 2014 : 3). Les périmètres désignés de renaissance urbaine se situent tous dans ces *hubs* ou quartiers où les attributs du pouvoir (politique, économique, culturel), les emplois tertiaires stratégiques et les flux d'échange informationnels avec d'autres villes globales sont surreprésentés. Le mouvement de « retour au centre » des mobilités résidentielles a d'abord été influencé par des mutations sociétales liées à l'évolution des conditions de revenus et de la taille moyenne des ménages au Japon. Dans un souci macro-économique de préservation du dynamisme et de l'image globale de Tōkyō (Aveline-Dubach, 2008 : 281), les autorités ont encouragé par la Loi spéciale de 2002 la recentralisation de la production de bureaux et de logements en condominiums, en correspondance avec les intérêts des acteurs des segments supérieurs de l'industrie immobilière. Il est toutefois important de souligner que **l'adoption du dogme de la compétitivité au Japon ne se confond pas avec une privatisation de l'aménagement** : depuis toujours, la gestion des affaires urbaines dans ce pays est extrêmement libérale et flexible, la puissance publique n'ayant pas hésité à laisser des opérateurs privés construire entièrement des villes de plusieurs centaines de milliers d'habitants.

Dans ces conditions, la promotion de la « ville compacte » serait bien une manifestation spatiale d'une stratégie territoriale hybride, en allusion à ce que Suzuki Takaaki (2014) nomme « hybridation néolibérale » de l'État développeur. Celui-ci se rétracte de ses terrains historiques, la politique industrielle et la péréquation territoriale par le biais de dépenses de travaux publics en région, mais son poids ne diminue pas car il se charge de tâches afférentes au maintien de la stabilité d'un marché libéralisé et financiarisé. Du fait de la centralité du foncier dans le modèle de croissance du Japon (Aveline-Dubach, 2008, 2015b), cela comprend les marchés fonciers et immobiliers. A cette aune, l'éloge de la compacité urbaine donne une légitimité environnementale et sociale à une politique de soutien des valeurs foncières et immobilières au cœur des métropoles, et dans le même temps, accompagne la renonciation à un système de transferts financiers vers les régions périphériques les plus dépeuplées, ferment de tensions politiques depuis de nombreuses années (Pelletier, 2007 ; Seizelet, 2007). Des traits hérités du

développementalisme de l'après-guerre (domination de la capitale sur les périphéries, soutien au secteur du BTP, goût pour l'innovation ingénieriale et technicisme) s'hybrident à la pénétration du dogme de la compétitivité dans la gestion urbaine : canalisation des investissements vers les territoires compétitifs grâce à des mesures incitatives (bonus de coefficients d'occupation des sols, exonérations fiscales), mise en valeur du savoir-faire des entreprises japonaises dans le cadre de grands projets urbains, pour une exportation sur les marchés étrangers, etc. (Brenner et Theodore, 2002 ; Béal, 2014 ; Béal et Rousseau, 2008, 2014).

D'un point de vue politique enfin, la défense de programmes de densification et de rénovation de quartiers centraux réaffirme l'autorité de l'État et de certaines collectivités (Gouvernement métropolitain de Tōkyō, chefs-lieux de départements), alors que la décentralisation a accordé davantage de responsabilités aux municipalités et à la société civile dans la fabrication et l'entretien des espaces urbains. Par son pouvoir de délimitation géographique des « périmètres spéciaux » à l'intérieur desquels se forment des coalitions de croissance²², l'État japonais – et en particulier, certains services rattachés au Cabinet du Premier ministre comme le Quartier Général de la renaissance urbaine – intervient dans la distribution des territoires gagnants et perdants d'une ère de déclin, au détriment des espaces peu stratégiques pour la compétitivité métropolitaine (Sorensen, Okata et Fujii, 2010). Mais si les concertations avec les acteurs des espaces périurbains ne sont pas intégrées à ces stratégies de recentralisation, leur bien-fondé pour les habitants et pour la forme urbaine elle-même n'est pas vérifié : nous le verrons au cours de ce travail, à travers les répercussions géographiques des programmes pavillonnaires que les collectivités de banlieue accueillent pour stabiliser leur peuplement.

L'insertion de l'analyse des espaces urbains japonais dans des courants théoriques internationalisés : des hiatus difficiles à surmonter

La thèse ne développe pas un angle d'analyse comparatif, consistant par exemple à comparer la trajectoire des banlieues japonaises en décroissance à celle d'autres archétypes de déclin urbain ailleurs dans le monde, ou à celle des banlieues en vieillissement d'une agglomération française. Elle réinsère en revanche son approche de la question de la décroissance des villes japonaises dans des débats et des courants théoriques internationaux.

Le Japon n'étant pas le lieu d'invention ni de conceptualisation de nombreux termes anglo-saxons au fondement de l'approche théorique de cette thèse, la question de l'applicabilité d'une expression telle que « *shrinking city* » s'est rapidement posée. Lorsque j'ai commencé mes recherches, il n'était pas rare qu'on m'interroge en conférence sur la valeur épistémologique de l'expression *shrinking city* pour qualifier l'épaisseur et la complexité du fonctionnement de villes japonaises. Selon ce même ordre d'idées, des articles récents ont critiqué une extension trop peu rigoureuse de ce terme issu des études sur les villes post-industrielles de la Rust Belt (Olsen, 2013), jugeant que la définition du phénomène perdait ainsi son acuité. Ces remarques sont réminiscentes

²² Ce qui désigne ici un processus d'entente entre un nombre restreint d'acteurs privés et d'élites politiques en faveur du marché pour stimuler le redéveloppement urbain et la croissance économique. Les grandes agglomérations sont depuis longtemps le théâtre de coalitions entre grands groupes privés (filiales immobilières des conglomérats, grands opérateurs immobiliers et groupes ferroviaires) et collectivités locales « pour reconfigurer le bâti aux normes de la mondialisation » (Aveline-Dubach, 2008 : 218). La politique de la renaissance urbaine a cherché à relancer ce type de coalitions à l'intérieur de périmètres spéciaux concentrés, d'une manière top-down plutôt que bottom-up (à l'initiative de collectivités).

de la réponse adressée par Anthony Fielding (2004) à l'article « Together and Equal : Place Stratification in Osaka » écrit par Fujita Kuniko et Richard C. Hill en 1997. Fielding a en effet critiqué l'idée d'une inapplicabilité de la notion de ségrégation aux villes japonaises qu'avançaient Fujita Kuniko et Richard Hill, au motif que leur densité et leur cohésion sociale seraient supérieures à celle des villes américaines ou britanniques : « This (...) results in large part from the inappropriate spatial scale of their empirical analysis. In fact, Japanese cities do have a distinctive social geography with clear patterns of social class segregation²³ » (Fielding, 2004 : 20). Très peu de temps auparavant, Ralph Lützel et Eya Ben-Ari se demandent si la croyance dans l'homogénéité socio-culturelle japonaise, qui s'effrite avec la crise des années 1990, n'a pas servi de barrière commode pour éluder des réflexions sur les stratifications socio-spatiales au Japon. « Furthermore, the notion of a segregation-free urban landscape is often based on a comparison with American cities (...) which is clearly an impossible procedure, in view of the almost unparalleled ethnic and social problems prevalent in America »²⁴ (Lützel et Ben-Ari, 2004 : 285).

Au-delà de cette question du transfert vers d'autres aires civilisationnelles de concepts d'origine européenne ou nord-américaine (avec le risque de véhiculer des cadres de pensée occidentalocentrés et de niveler les particularités du contexte étranger étudié), il m'est apparu que **la ville japonaise « ordinaire », hors des cœurs métropolitains, brille par son absence**, ou du moins une présence en demi-teinte, au sein des courants théoriques qui ont le plus agité les disciplines de la géographie, de l'aménagement du territoire et des sciences sociales en Occident depuis les années 1990. Cela est flagrant au sein des *mobility studies* et des réflexions sur le « nouveau paradigme de la mobilité » (Sheller et Urry, 2006 ; Urry, 2005). Le mot « mobilité » a certes été transcrit en katakana (*mobiriti*) pour désigner les soubassements infrastructurels et techniques nécessaires à l'écoulement des flux et à la maîtrise de la congestion en ville. Mais il n'est pas utilisé pour parler de la transformation des relations individuelles et collectives à la ville grâce aux technologies qui multiplient les relations à distance, et dont le Japon fut précurseur. C'est finalement dans le champ des études urbaines ou des études japonaises francophones (Aveline, 2003 ; Tiry-Ono, 2009, 2015) que l'on trouve le plus de réflexions sur les mutations des mobilités urbaines au Japon, à l'articulation entre réseaux et territoires, ou entre paysages et socialités, comme le dit Patricia Marmignon dans sa thèse sur l'histoire d'Osaka : elle y plaide pour une approche écologique de la mobilité sociale, intégrant les causes et les conséquences des déplacements des habitants d'Osaka dans le temps et l'espace sur les paysages de cette ville. Plus récemment, la parution du *Vocabulaire de la spatialité japonaise* a de nouveau démonté l'image d'Epinal d'un archipel en repli, en éclairant d'une lumière inédite la réceptivité des Japonais aux idées étrangères en matière d'architecture et leur acclimatation sur le territoire de l'archipel (Bonnin, Nishida et Inaga, 2014). C'est de France également, que sont partis des travaux interrogeant en profondeur la relation des Japonais face à la nature dans un contexte d'urbanisation et d'accroissement des vulnérabilités face aux risques (Augendre, 2008 ; Berque, 1993, 1994), suscitant une approche réflexive sur l'étude des milieux vécus concrètement par les êtres humains, au-delà des frontières du Japon.

²³ Cela résulte pour une large part d'un choix d'échelle d'analyse inapproprié. Dans les faits, les villes japonaises ont une géographie sociale distincte, avec leurs formes spécifiques de divisions socio-spatiales.

²⁴ En outre, l'idée d'un paysage urbain dépourvu de ségrégation se fonde souvent sur une comparaison avec les villes américaines (...), ce qui constitue clairement une méthode aporétique, compte tenu des problèmes ethniques et sociaux sans équivalent que connaît l'Amérique.

Dans le champ des études internationales sur la gouvernance des villes globales, le Japon est mieux représenté (*inter alia*, Hill et Fujita, 1993 ; Kantor *et al.*, 2012 ; Saito et Thornley, 2003 ; Sassen, 1991 ; Sorensen, Okata et Fujii, 2010 ; Tsukamoto, 2012a), mais avant tout au prisme de la « tentaculaire » Tōkyō (Waley, 2011), des autres métropoles japonaises dans une moindre mesure, et la relation demeure asymétrique : ce sont d'abord les chercheurs japonais qui se sont convertis à la Nouvelle géographie dès les années 1970 (Onjo, 1999 ; Taira, 2008), livrant une série de travaux novateurs sur l'extension des villes japonaises et leur réorganisation interne sous l'effet du toyotisme (Nagashima, 1981 ; Yamazaki et Moritaki, 1978 ; Yoshioka et Sakiyama, 1981). Le Japon urbanisé et industrialisé fait son entrée dans des revues telles qu'*Urban Studies* ou l'*International Journal of Urban and Regional Research* (Glasmeier, 1988 ; Glasmeier et Sugiura, 1991), lorsqu'il atteint le faite de sa puissance et consolide son insertion dans la Triade (Europe, États-Unis, Japon) par le biais de Tōkyō. La capitale est la synapse accrochant le Japon au monde grâce à son statut alors incontesté de place financière et boursière dialoguant à pied d'égalité avec Londres et New York (Sassen, 1991). L'intérêt pour l'architecture et la fréquentation des grands projets construits durant cette période à Tōkyō (Cybriwski, 1988), ou à Ōsaka (Roty, 1994) initie quant à lui un courant d'études japonaises s'intéressant aux relations entre formes urbaines, jeux d'acteurs et socialités (Marmignon, 2010 ; Tiry-Ōno, 2009, 2015). Ce courant engage une réflexion sur la circulation mondiale des gestes architecturaux très novateurs venus du Japon. La parution du fameux ouvrage de Saskia Sassen sur les villes globales (1991) est la face la plus connue d'une première vague d'études évaluant d'une part la globalisation des villes japonaises, d'autre part les mécanismes à l'origine du gonflement puis du dégonflement de la bulle (Aveline, 1995 ; Aveline et Li, 2004 ; Bourdier et Pelletier, 2000 ; Noguchi, 1992). Mesurer la globalité de Tōkyō et ses transformations physiques à l'aune des critères retenus pour évaluer les mutations des plus grandes villes mondiales est une entrée²⁵ par laquelle interroger sur les spécificités du capitalisme japonais (Saito et Thornley, 2003). Ce dernier se distingue du modèle capitaliste anglo-saxon par un certain nombre d'institutions au fonctionnement interactif et interdépendant (Boyer et Souyri, 2001 ; Tiberghien, 2011) : une gouvernance interne à l'entreprise et des relations entre entreprises ancrées dans le tissu social et politique de la nation, des mécanismes de coordination hors marché guidés par le rôle à la fois actif, multiple et souple d'un État catalyseur. Le dégonflement de la bulle à partir de 1991, avec ses impacts catastrophiques sur le financement de l'économie réelle dans son ensemble, est un évènement qui sert *ex post* de preuve de la faiblesse des modèles concurrents du capitalisme de marché²⁶. Le caractère durable de la récession de la Décennie perdue aidant, les travaux plus inquiets sur la trajectoire des métropoles japonaises dans un monde globalisé s'enchaînent, notamment après la « contagion » de la crise asiatique de 1997 (Edgington et Hiro, 1998 ; Hill et Fujita, 1995 ; Kamo, 1999, 2000 ; Miyamoto, 1993).

A la fin des années 1990, la relation asymétrique devient un hiatus singulier : depuis plus de quarante ans, on assiste *in fine* à une « japonisation de l'architecture mondiale » (Banham, 1985), qui est parallèle à la montée en puissance d'une logique d'attractivité axée sur la territorialisation de modèles urbains dit innovants. Plus l'expérience pionnière du Japon en matière d'aménagements serviciels à l'intérieur des gares, ou d'utilisation de technologies de l'information et de la

²⁵ Entrée d'autant plus essentielle que le foncier et sa valorisation se situent au cœur du financement de l'économie japonaise et de son modèle de croissance (Aveline-Dubach, 2008, 2014, 2015b). Voir chapitres 1 et 2.

²⁶ Les travaux régulationnistes montrent quant à eux, a posteriori, que ce sont les réformes libérales entreprises à partir des années 1980 qui ont entraîné une perte de contrôle de certaines institutions sur le fonctionnement de l'économie dans un contexte de dérégulation des transactions financières à l'échelle internationale.

communication pour améliorer les mobilités intra-urbaines, a été une source d'inspiration planétaire pour les villes globales, et plus celui-ci semble à la marge de programmes de recherche en géographie urbaine et sociale privilégiant les « Suds », et même au sein de programmes dédiés à l'Asie Pacifique et au monde chinois. Cette situation n'est pas étonnante, si on l'explique à la lumière de l'horizon indépassable de la croissance et de la production de richesses : le Japon voyant son marché de main-d'œuvre, son marché de consommation, sa part de création du PIB mondial reculer de manière à la fois relative et absolue, il ne paraît pas être un sujet de recherche porteur²⁷, et il regagne sa *policy relevance* ou pertinence pour la recherche-action s'il est susceptible de transmettre une « bonne pratique » pour le monde « opérationnel » de l'aménagement.

En 2012, Paul Waley et Carola Hein, en tant qu'organisateur de la session « Japanese Cities in Global Networks » à la Conférence de l'Association of American Geographers, ont par ailleurs émis l'hypothèse que cette marginalisation théorique est liée au fait que le Japon sort de divisions schématiques et binaires classant aujourd'hui les villes mondiales entre « Nord global » et « Sud global » :

« Research on Japanese cities has tended towards a certain introspection or one-sidedness. On the one hand, it has tended to be insular, failing to integrate its arguments with broader perspectives. On the other hand, global research that references Japan often picks up only on very select aspects that serve the author's argument without providing the relevant context. Where urban Japan has been inserted into wider urban discourse, as for example in discussion of Tokyo as a global city, this has arguably served to obfuscate rather than clarify the nature of urban life in Japan's capital and its role in a regional and international context. [We want to place] the study of Japanese cities in a wider urban context, and this for two clear reasons. One stems from a sense that the study of Japanese cities has tended to take place in an inward-looking context with little regard paid to how developments in Japan relate to, are influenced by, and impact on those elsewhere. The second is equally important, to show how urban change in Japan has relevance to developments elsewhere in the world. It is only as urban studies move away from their longstanding but now happily receding predilection for a binary division of the world's cities into global north and global south that we can fully appreciate the global relevance of urban developments in Japan. »²⁸ (Waley et Hein, 2012).

Paul Waley et Carola Hein, critiques à l'égard de cette « insularisation scientifique » ont été des contributeurs majeurs au récent foisonnement d'études sur le renouveau de la fabrique urbaine au Japon, qui est aussi important que lors de la bulle (*inter alia*, Aveline, 2007, 2008 ; Hirayama, 2005, 2009 ; Languillon, 2013 ; Scoccimarro, 2007, 2010 ; Sorensen, Okata et Fujii, 2010 ; Waley, 2011, 2013). L'ouvrage dirigé par Carola Hein et Philippe Pelletier, *Cities, Autonomy and*

²⁷ Anecdote amusante, lorsque j'ai entamé ce projet de thèse, on m'a souvent demandé « mais pourquoi le Japon et pas plutôt l'Amérique latine ou la Chine, n'est-ce pas plus prometteur pour votre carrière ? ».

²⁸ La recherche sur les villes japonaises tend vers une certaine introspection et une inégalité et un unilatéralisme. D'un côté, elle se rend insulaire, peine à intégrer ses arguments dans une perspective plus large. D'un autre côté, la recherche globalisée qui fait référence au Japon se contente souvent de cueillir quelques aspects sélectionnés qui ne servent que le propos de l'auteur, sans fournir le contexte qui les rendent pertinents. Lorsque le Japon fait partie d'un discours plus large sur l'urbain, par exemple quand on parle de Tōkyō comme d'une ville globale, cela a plutôt conduit à obscurcir et non à clarifier la nature de la vie urbaine dans la capitale du Japon et son influence sur la scène nationale et internationale. Nous souhaitons replacer l'étude des villes japonaises dans un contexte plus large, pour deux raisons précises. L'une provient du sentiment que la recherche sur les villes japonaises est auto-référentielle et ne se préoccupe pas de savoir comment les développements récents du Japon ont des impacts et sont impactés par ce qui se passe ailleurs. La deuxième raison, tout aussi importante, est de montrer comment les mutations urbaines du Japon ont du sens pour interpréter ce qui se passe ailleurs dans le monde. Ce n'est que si les études urbaines se détachent de leur prédilection ancienne, quoiqu'en recul – et il faut s'en réjouir – pour une division binaire des villes mondiales entre nord global et sud global que nous saurons apprécier la pertinence globale des dynamiques urbaines japonaises.

Decentralization in Japan (2006), tout comme celui édité par André Sorensen et Carolina Funck, *Living Cities in Japan* (2007), démystifient le fonctionnement au quotidien des relations interpersonnelles dans les villes japonaises et donnent le la de tout un champ de recherches sur l'urbanisme participatif et les luttes pour une plus grande démocratie locale au Japon (Hagai et Marmignon, 2010 ; Marmignon, 2012 ; Takamura, 2009).

Mais la recontextualisation du Japon dans une réflexion mondiale sur la néolibéralisation des politiques urbaines se réalise avant tout au prisme de Tōkyō, ce qui est logique lorsqu'on s'intéresse à sa surreprésentation énorme dans la distribution de l'immobilier financiarisé (Aveline-Dubach, Ai et Asami, 2012 ; Fujii, 2011) ou à la question de l'avenir d'un État développeur intimement lié à la destinée de sa capitale (Park, Hill et Saito, 2012 ; Tsukamoto, 2012a, 2012b). Le choix d'analyser les nouvelles stratifications sociales et la distribution du déclin urbain à l'intérieur d'une ville globale de la taille de Tōkyō a donné des résultats riches et stimulants sur la question de la ségrégation au Japon (Fujita et Hill, 2012 ; Coulmas et Lützel, 2011), tout en reflétant dans la littérature scientifique le poids « écrasant » de la capitale sur les modalités de la métropolisation de ce pays. On ne peut ici faire de reproches : la présence des laboratoires de géographie les plus internationalisés dans Tōkyō détermine pour le chercheur étranger la localisation des terrains observés. Jusqu'aux ouvrages de Jeffrey Hanes en 2002 sur le maire d'Ōsaka et la thèse de Patricia Marmignon toutefois, aucune monographie urbaine sur Ōsaka n'était lisible par un public ne parlant pas japonais, malgré le rôle précurseur de cette capitale marchande pour la diffusion de théories occidentales de l'aménagement qui ont révolutionné la fabrique des villes japonaises, comme celle des cités-jardins d'Ebenzer Howard.

En réexaminant les difficultés théoriques et méthodologiques qui ont émaillé la construction de la position de cette thèse, en dépit de la richesse des informations qu'elle pouvait glaner sur le terrain, il m'a semblé que cet écartement du Japon s'inscrit dans l'évolution des conditions de production d'une recherche doctorale en géographie urbaine et en science de l'aménagement. La tendance générale est en effet à une réduction de la durée des thèses, dont le caractère d'exercice en un temps limité à trois ou quatre années est réallégué. Mais si le terrain de la thèse se situe au Japon, cette louable intention présuppose que le doctorant commence déjà son travail en parlant japonais s'il vient d'une formation en sciences sociales, ou qu'il maîtrise un corpus de références disciplinaires en sciences politique ou en géographie s'il est issu du monde des études japonaises. Cette compression spatio-temporelle entre en contradiction avec la patience que réclame la confrontation de l'intention initiale de recherche à la contingence du terrain japonais, comme le décrit Augustin Berque dans *Milieu et identité humaine* (2010).

Une géographie décentrée des espaces urbains japonais : étudier les mobilités humaines dans les périphéries d'Ōsaka, la métropole seconde

Grâce à divers dispositifs de financement et d'aide aux jeunes chercheurs, mon parcours doctoral a pu se partager entre trois années d'apprentissage du japonais, une année complète de séjour au Japon grâce à une bourse de la Société Japonaise pour la Promotion des Sciences (JSPS) et deux années de rédaction, combinées à des tâches d'enseignement et de communication de mes recherches, en tant que monitrice et ATER. Malgré cela, j'ai pris conscience que je ne pourrais développer une saisie réellement fine et vraiment endogène ou « embedded », pour ainsi dire, de ce que les ménages périurbains japonais pensent de la dévitalisation de leur environnement résidentiel

en fonction de leurs caractéristiques sociodémographiques. En outre, même en disposant de six années d'études, mon faible niveau initial de japonais pouvait me mener à des écueils dans la compréhension et l'explication des phénomènes observés sur le terrain. Ma thèse ne prétend pas à elle seule replacer l'étude des villes japonaises dans une perspective globalisée et réaffirmer sa pertinence pour un public qui n'est pas spécialiste du Japon. Face à ces contraintes de temps et à ces difficultés épistémologiques, j'ai pris deux décisions relatives à la sélection des sources de documentation et au choix du terrain.

La première a été de fixer mon état de l'art sur la littérature sur les *shrinking cities*, qui étudie ce phénomène à travers des échanges scientifiques bilatéraux ou multilatéraux. Depuis la parution de *Japan's Shrinking Regions in the 21st Century* (2011) et de *Shrinking Cities – International Perspectives and Policy Implications* (2013), où les cas de villes japonaises sont traités à égalité avec d'autres exemples de décroissance urbaine, on assiste à une popularisation de ce terme dans les études urbaines japonaises. À partir des auteurs « convertis » à cette expression, j'ai découvert un ensemble de références qui ont introduit la notion de « désert alimentaire » ou de *food desert* pour étudier les effets de l'évidement des zones commerciales anciennes dans les espaces périurbains (Iwama, 2011 ; Komaki, 2013). Il s'agit là encore d'une notion inventée à l'origine dans l'étude des inégalités d'accès à une nourriture saine et de qualité dans les centres-villes paupérisés et ségrégués des grandes villes post-industrielles anglo-saxonnes, de Liverpool à Detroit (Beaulac, Kristjansson et Cummins, 2009).

À partir de ces ouvrages, et d'échanges avec des chercheurs japonais appartenant à des réseaux internationaux de recherche sur les *shrinking cities*, il devenait plus évident que les interrogations sur les symptômes spatiaux de la « société des disparités » (*kakusa shakai*) que serait devenue la société japonaise, nourrissent une énorme percée de la géographie urbaine et sociale au Japon. Dans « A Critical Review of Recent Urban Social Geography in Japan », Taira Atsushi démontre que les sciences sociales japonaises ont entamé un « tournant spatial » (*kūkanteiki tenkai*) dès les années 1970, et un tournant sociologique dans les années 1990, héritier des théories urbaines sociales développées dans les années 1910-1920 (Brumann et Schulz, 2012 ; Hanes, 2002 ; Mizuoka *et al.*, 2005). Cette résurgence a partie liée avec la fin du mythe de la cohésion sociale cultivé avant la bulle, et avec les effets spatiaux disparates du déclin démographique de la population citadine japonaise :

« It has become clear that the scope of research has expanded from residential characteristics to urban community, stratification, politics and to ethnicity, along with the rapid transformation of Japanese urban society in a globalization era especially since the late 1980s. Now, Japan faces serious new challenges. Japanese population reached its peak in 2005 and began to decrease for the first time in its history. Aging population and shrinking number of youngsters are urging the central government to take imminent measures (...). On the other hand, the free market economy policy, which was strengthened and accelerated under the Koizumi government, has resulted in socio-economic problems, in growing gaps in working conditions (...). So far, Japanese geographers have been trying to tackle these issues, but there is still a lot of works to do. Our future agenda should be to deepen the contents of research in order to understand the characteristics of the changing Japanese urban society, along with discussions about theoretical advancement » (Taira, 2008 : 9)²⁹.

²⁹ Il est devenu clair que l'étendue de la recherche [sur l'urbain au Japon] est passée de l'étude des caractéristiques résidentielles à des notions de communauté urbaine, de stratification, de politique et d'ethnicité, en relation avec la rapide transformation de la société citadine nipponne dans une ère de globalisation, particulièrement depuis les années 1980. Maintenant, le Japon se confronte à de sérieux défis. La population a atteint son apogée en 2005 et

Or, l'école de géographie urbaine « critique » de l'Université municipale d'Ōsaka (Mizuoka *et al.*, 2005), autour du professeur Mizuuchi Toshio et des spécialistes des *geodemographics* (voir chapitres 4 et 5), s'est particulièrement investie dans une acclimatation des concepts d'inégalité et d'injustice socio-spatiale à l'épreuve de la ville d'Ōsaka, une métropole à la trajectoire à la fois bouillonnante, plus décousue et moins certaine que la capitale du Japon. Cette volonté de passer des caractéristiques du logement à celles des résidents (*from residential to geodemographics*) imprègne aussi très vivement la floraison actuelle des études longitudinales sur les trajectoires résidentielles des ménages de petite taille, catégories de population révélatrices de l'éclatement de la famille traditionnelle (femmes et hommes célibataires, couples seuls : *inter alia*, Hirayama et Ronald, 2007 ; Kubo et Yui, 2011 ; Ronald et Nakano, 2012).

Ce sont leurs travaux antérieurs qui m'ont permis de construire une typologie de la décroissance urbaine au Japon et d'émettre l'hypothèse selon laquelle les facteurs actuels du déclin des banlieues d'Ōsaka dépendent de la « globalisation » de l'économie japonaise, selon des facteurs parfois différents, parfois convergents avec ceux qui ont contribué au dépeuplement des régions rurales avant les années 1990. J'espère ainsi par ce travail, rendre justice à l'ouverture de la géographie sociale japonaise contemporaine et aux « nouvelles frontières » qu'elle souhaiterait atteindre (Taira, *ibid.*).

Ensuite, le choix de concentrer les investigations à l'intérieur de l'agglomération d'Ōsaka et plus largement, la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe peut surprendre (carte 1). Au Japon comme en France, cette aire ou sphère métropolitaine (*daitoshiken*) répond à tous les critères de définition d'une métropole globale : taille démographique (plus de 20 millions en 2010 si l'on inclut les villes proches de Kyōto et de Kōbe, dont les bassins de vie s'interpénètrent), fonctions de commandement économique et insertion dans les réseaux d'échange mondiaux, importance des emplois tertiaires supérieurs, produit intérieur brut, rareté des services présents dans les quartiers centraux d'Ōsaka, part de la population étrangère vivant dans cette métropole par rapport à la moyenne nationale. Elle est loin d'être la partie la plus déclinante du territoire japonais, même à l'intérieur de la mégalopole (Pelletier, 2007, 2012).

Les recompositions socio-spatiales de cette agglomération nous paraissent cependant illustrer au mieux l'hypothèse d'une reconfiguration des spatialités du dépeuplement au Japon et d'une montée des disparités interterritoriales entre villes gagnantes et perdantes, et à l'intérieur de ces villes, entre centres gagnants et banlieues en déclin. Depuis les années 1990, de nombreux travaux d'économie politique et urbaine présentent Ōsaka comme la « métropole seconde » (Ruble, 2001) en déclin par rapport à Tōkyō, laquelle capte une part croissante des fonctions métropolitaines et des habitants d'Ōsaka (Miyamoto, 1993 ; Kamo, 2000). Il résulte de ce « problème tōkyōite » (Hill et Fujita, 1995) que la position d'Ōsaka, historiquement dominante

commence à décliner pour la première fois de son histoire. Une population vieillissante et la chute du nombre des jeunes obligent le gouvernement à prendre des mesures urgentes (...). D'un autre côté, une politique de libération de l'économie de marché, qui s'est renforcées et accélérée sous le gouvernement de Koizumi, a abouti à des problèmes socio-économiques et à des écarts grandissants dans les conditions de travail (...). Jusqu'à présent, les géographes japonais ont essayé d'aborder ces questions, mais il reste encore beaucoup à faire. Nos projets de recherche futurs devraient se donner pour objectif d'approfondir notre connaissance des caractéristiques d'une société urbaine en mutation, aux côtés d'une familiarisation plus grande avec les avancées théoriques [internationales].

dans la hiérarchie des villes japonaises, s'éloigne de Tōkyō et se rapproche des métropoles régionales occupant un rang inférieur dans l'armature urbaine. Cette « provincialisation » a été renforcée par la crise manufacturière que cette métropole à la fois industrielle et marchande a subie à partir des accords du Plaza (1985). Depuis cette période, elle est constamment une des villes japonaises où les problèmes de pauvreté sont les plus importants. En outre, un certain « revanchisme » à l'égard de la capitale a stimulé l'arrivée à la tête de la municipalité d'un parti politique populiste dont le chef, Hashimoto Tōru, a tenté de mettre en place une série de réformes libérales de la gouvernance de cette ville et des localités voisines. Leur échec très récent nous semble là aussi exemplaire des conflits de gouvernance posés par les tentatives de renforcement de la force polarisante des centres-villes, dans une agglomération qui ne se confond pas avec les lieux du pouvoir central.

Enfin, le choix de nous concentrer sur l'évolution des déplacements et des pratiques de vie des habitants de deux banlieues en déclin situées au sud de l'aire métropolitaine d'Ōsaka procède d'une volonté de **décentrer le regard porté aujourd'hui sur les métropoles japonaises**, vissé sur la transformation visuellement spectaculaire du centre de Tōkyō.

Mener une analyse à trois échelles territoriales : les données et leur exploitation

La construction de notre démarche d'analyse pluri-scalaire des dynamiques de la décroissance urbaine et de leurs liens avec l'évolution des mobilités humaines se déroule à trois niveaux d'analyse :

- **Macro** : le Japon entier et en son sein, une évaluation de l'évolution de la place occupée par Ōsaka ;
- **Méso** : l'aire métropolitaine d'Ōsaka et la conurbation d'Ōsaka-Kyōto-Kōbe (Keihanshin), échelle servant à évaluer les trajectoires spécifiques des centralités et des périphéries de cette agglomération.
- **Micro** : deux banlieues situées à une vingtaine de kilomètres au sud d'Ōsaka. La première, Senboku New Town à l'intérieur de la ville de Sakai, est une ville nouvelle construite sur une initiative publique, tandis que la seconde, Kawachinagano plus au sud, a été développée en grande partie par l'opérateur ferroviaire privé Nankai et ses filiales. Senboku New Town a représenté le terrain principal de nos enquêtes de terrain : en raison de son histoire spécifique au regard de la périurbanisation d'Ōsaka et des villes japonaises en général, c'est dans un second temps que Kawachinagano a servi de terrain de vérification et de remise en perspective des enseignements tirés de l'étude de la première.

Après m'être renseignée sur les méthodes d'observation mises en œuvre par les auteurs de travaux antérieurs en japonais sur la décroissance urbaine et les mobilités, j'ai fondé mon analyse sur le recueil de données quantitatives et qualitatives, dont la nature et le traitement sont modulés en fonction du niveau d'observation. Dans la mesure où cette thèse interroge la validité et les moyens de concrétiser une ville « idéalement » ajustée aux mutations socio-économiques que connaît le Japon, j'ai confronté à chaque fois des sources documentaires (ouvrages généraux, rapports ministériels, rapports d'enquête municipaux, brochures, etc.) à des données quantitatives ou des matériaux empiriques mesurant la réorganisation des villes japonaises face à leur déclin. Cette mise en miroir des « discours » et des « réalités » interroge la réception d'une vision

prescriptive de la « ville compacte » par les acteurs locaux concernés, ce qui ne veut pas dire que cette rencontre s'effectue forcément sur le mode du conflit et de la confrontation.

1) Au niveau **macro**, les données sont principalement documentaires et l'examen de la distribution de la décroissance repose sur des statistiques départementales et des cartes nationales.

2) L'échelle **méso** privilégie l'examen de sources scientifiques traitant de la région d'Ōsaka et surtout, d'un très vaste jeu de statistiques publiques communales et infra-communales géolocalisées, téléchargeables sur le portail du Bureau de la statistique national.

3) L'échelle **micro** reprend des méthodes d'ethnographie urbaine mise en place grâce à l'aide de collègues japonais avec lesquels j'ai collaboré au cours de mes séjours, et cartographie des résultats d'enquête par entretien et par questionnaire conduites ou recueillies à l'intérieur de Senboku New Town et de Kawachinagano.

Mon souhait de retracer clairement la complexité des dynamiques de la décroissance urbaine au Japon, la variété des contextes spatiaux dans lesquels cette décroissance prend place et la diversité des « tactiques » et des pratiques de mobilités que les habitants mettent en œuvre face au déclin perçu et vécu, m'a conduit à communiquer mes raisonnements et mes analyses en privilégiant une iconographie et une cartographie abondantes. La production cartographique en particulier constitue le socle et la preuve de l'intérêt d'une observation pluriscale. Il s'agit la plupart du temps de cartes thématiques mesurant la distribution de la croissance et de la décroissance démographiques, dont l'originalité consiste dans l'exploitation des données micro-locales des recensements (les *chiiki chōsa*) publiés tous les cinq ans par le Bureau national de la Statistique, sous la responsabilité du Ministère des Affaires intérieures et des communications (Sōmushō tokei kyoku). Le traitement de ces données sous ArcGis a été au cœur de la réalisation de cette thèse.

Il est clair que les difficultés de traitement de ces données micro-locales ont limité d'elles-mêmes le choix des indicateurs cartographiés, de sorte que cette thèse demeure à un niveau de représentation assez simple de l'évolution des mobilités dans la métropole d'Ōsaka. Au regard des protocoles aujourd'hui déployés dans les travaux d'analyse spatiale des dynamiques urbaines en français, la manière d'examiner ces statistiques et de les « croiser » sans mobiliser de méthode multi-variée paraîtra artisanale, manquant de robustesse. L'exploitation évolutive des données micro-locales et d'autres jeux de statistiques micro produits par d'autres instituts statistiques publics ou parapublics, comme ceux de la société Japanese Planning System inc., n'a pourtant jamais fait l'objet d'un traitement approfondi dans le cadre d'une démarche pluriscale d'étude d'une agglomération japonaise, accessible à un public non japonophone. Les résultats ici présentés doivent donc être appréhendés comme des jalons d'une démarche à poursuivre, en vue de pouvoir cartographier le territoire japonais avec un degré de précision comparable à celui des territoires d'autres pays, à un moment où la cartographie du déclin urbain en Europe a notablement progressé (Baron *et al.*, 2010 ; Wolff, Fol, Roth et Cunningham-Sabot, 2013). C'est la raison pour laquelle, en annexes à ce travail, j'ai entrepris de traduire en français les bases d'indicateurs statistiques communaux et infra-communaux publiées par le Bureau national de la statistique japonaise, avec certaines de leurs métadonnées, tout en décrivant en détail les conditions de leur exploitation. **Un de mes souhaits les plus chers serait qu'elle serve de propédeutique pour le**

travail de futurs doctorants soumis à ce problème de compression spatio-temporelle pesant sur la réalisation d'une thèse avec le Japon pour terrain.

Le déroulement de la thèse

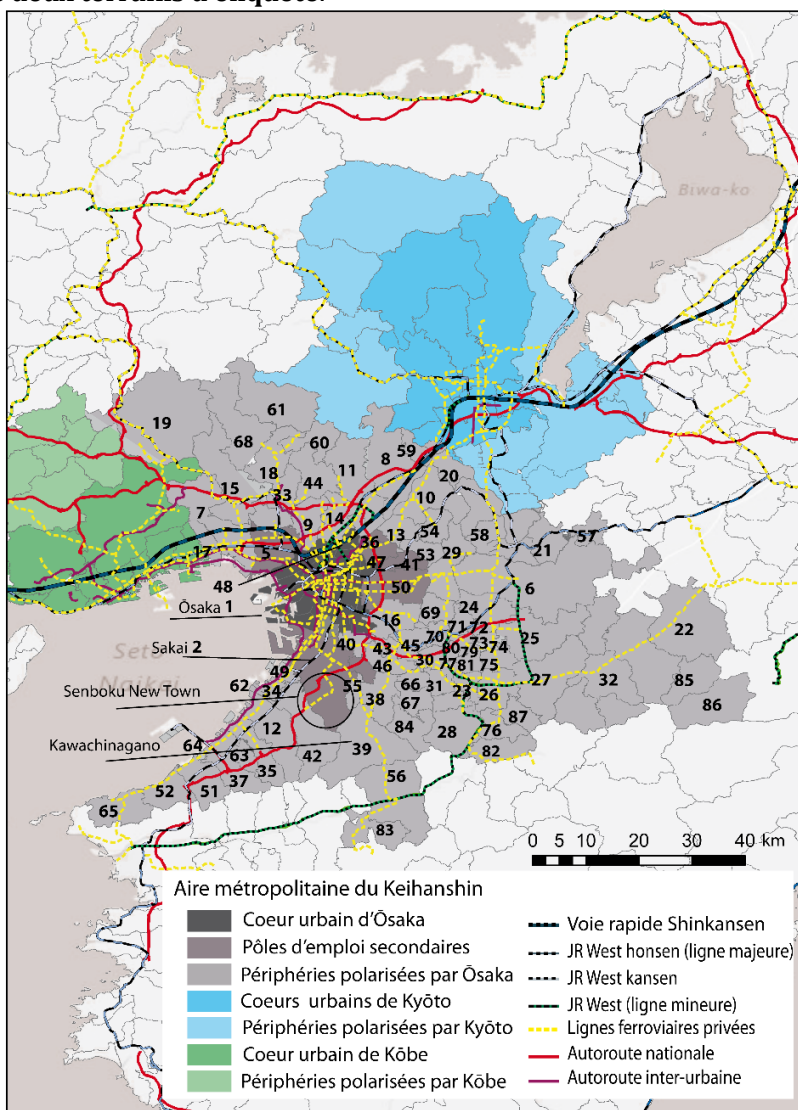
Le déroulement des résultats de cette thèse, en sept chapitres, progresse selon une logique de dévoilement qui tente de reproduire cette démarche pluriscale : il part d'une approche théorique globale et nationale des facteurs du déclin et de l'évolution de la gouvernance des métropoles japonaises, et se dirige graduellement vers une analyse quantitative et qualitative des impacts de la décroissance urbaine sur l'accès quotidien à un ensemble de ressources locales. Dans chaque chapitre, les renvois à des chapitres précédents ou ultérieurs veillent à réinscrire les phénomènes évalués dans des échelles spatiales et temporelles plus larges et emboîtées, de façon à retranscrire fidèlement cette complexité factorielle et scalaire de la décroissance urbaine. Les chapitres sont à leur tour divisés en deux grandes parties qui reflètent cette dichotomie endroit/envers (*omote/ura*) structurante de l'espace japonais. En donnant à mon travail le titre de « métropole de l'endroit et métropole de l'envers », je tenais à souligner un changement scalaire de grande envergure dans les facteurs et les répercussions du déclin urbain au Japon, en lien avec les transformations du capitalisme japonais et de ses formes institutionnelles depuis les années 1980.

1) La première partie de ce travail aborde en perspective nationale le déclin des espaces périurbains japonais, surtout ceux qui se sont étendus autour des plus grandes villes du pays, soit les *sandaitoshiken* (Tōkyō, Ōsaka-Kyōto-Kōbe et Nagoya). Ce déclin procède d'un ensemble de mutations socio-économiques et de réformes des cadres législatifs de l'aménagement du territoire japonais (**chapitre 1**), qu'il est impératif de retracer pour comprendre la recentralisation en cours des mobilités des Japonais, la progression de la vacance résidentielle en banlieue (**chapitre 2**) et les mutations différenciées des conditions d'accès aux ressources entre centres et banlieues (**chapitre 3**). La thèse affirme par là le rôle circonstancié et ambigu de l'éloge de la compacité urbaine sur la distribution du déclin urbain, et donc son influence sur un accès plus inégalitaire aux ressources de la ville.

2) A l'intérieur de l'agglomération d'Ōsaka, la cartographie des territoires perdant ou gagnant de la population dévoile un processus kaléidoscopique, qui démontre la persistance de phénomènes d'étalement urbain aux côtés de phénomènes de décroissance. Aux côtés d'une mise en évidence de la réurbanisation des centres anciens, stimulée par les politiques de régénération patrimoniale que la municipalité d'Ōsaka a engagées pour lutter contre une image négative (**chapitre 4**), ces processus conduisent à une dualisation des migrations résidentielles des ménages vivant à l'intérieur de l'agglomération d'Ōsaka (**chapitre 6**). Grâce aux méthodes exposées au **chapitre 5**, nous révélons comment la réurbanisation des centres et la mise en place de programmes défendant les vertus de la ville compacte ne mettent pas « fin » à l'étalement urbain. Dans les banlieues étudiées, elles conduisent plutôt, par contrecoup, à des formes locales d'étalement résultant de la poursuite de nouveaux développements pavillonnaires, de manière certes plus résiduelle mais aussi « monopolistique ». Ne pouvant rivaliser avec la force d'attraction des territoires centraux de l'agglomération d'Ōsaka sur les individus à la recherche de logements collectifs dans des quartiers « mixtes », les acteurs des banlieues arbitrent en faveur de politiques tournées vers l'arrivée de ménages en zone pavillonnaire, en tablant sur leur besoin de rapprochement avec leurs parents

vivant à Senboku New Town. Le dernier chapitre de cette thèse, partant de ce constat d'une spécialisation socio-résidentielle, s'intéresse à l'apparente dualisation des mobilités quotidiennes entre centres et périphéries d'Osaka. Elle reflète une segmentation des parcours de vie à l'intérieur d'une même classe d'âge (**chapitre 7**), qui explique pourquoi et comment le train recule en tant que moyen de transport principal de chaînes de déplacement diversifiées et multimodales. Fondé sur les données d'enquêtes par questionnaires et entretiens menées durant plusieurs mois en partenariat avec l'Université municipale d'Osaka, ce chapitre achève la thèse sur une chronique de l'attachement résidentiel qu'éprouvent les habitants de Senboku New Town : il investigate leur recours plus ou moins intense aux réseaux de proximité, modulé par un ensemble de caractéristiques sociodémographiques et socio-professionnelles. Le chapitre 7 met ainsi en relief le rôle ambivalent que joue la société civile organisée, en se demandant comment des formes plus entrepreneuriales d'action sociale peuvent encourager l'ancrage et l'expression politique de catégories d'habitants peu représentées dans la population de Senboku New Town, les jeunes au premier chef.

Carte 1 L'aire métropolitaine d'Osaka : définition statistique selon Kanemoto et Tokuoka (2002), statut administratif des villes incluses dans l'aire, localisation des deux terrains d'enquête.



Villes désignées par ordonnance, plus de 500 000 habitants (seirei shitei toshi) :

1 - Ōsaka 2 - Sakai 3 - Kôbe 4 - Kyôto

Villes-noyaux de plus de 300 000 habitants (chūkaku toshi):

5 - Amagasaki 6 - Nara 7 - Nishinomiya 8 - Takatsuki 9 - Toyonaka

Villes spéciales (tokureishi):

10 - Hirakata 11 - Ibaraki 12 - Kishiwada 13 - Neyagawa 14 - Suita 15 - Takarazuka
16 - Yao

Villes (shi):

17 - Ashiya 18 - Kawanishi 19 - Sanda 20 - Yawata 21 - Kizugawa 22 - Nabari
23 - Yamatotakada 24 - Yamatokôriyama 25 - Tenri 26 - Kashihara 27 - Sakurai
28 - Gose 29 - Ikoma 30 - Kashiba 31 - Katsuragi 32 - Uda 33 - Ikeda
34 - Izumiôtsu 35 - Kaizuka 36 - Moriguchi 37 - Izumisano 38 - Tondabayashi
39 - Kawachinagano 40 - Matsubara 41 - Daitô 42 - Izumi 43 - Fujiidera 44 - Minô
45 - Kashiwara 46 - Habikino 47 - Kadoma 48 - Settsu 49 - Takaishi
50 - Higashiôsaka 51 - Sennan 52 - Hannan 53 - Shijônawate 54 - Katano
55 - Ôsakasayama 56 - Hashimoto

Villes moyennes (chô ou machi):

57 - Kasagi 58 - Seika 59 - Shimamoto 60 - Toyono 61 - Nose 62 - Tadaoka
63 - Kumatori 64 - Tajiri 65 - Misaki 66 - Taishi 67 - Kanan 68 - Inagawa 69 - Heguri
70 - Sangô 71 - Ikaruga 72 - Ando 73 - Kawanishi 74 - Miyake 75 - Tawaramoto
76 - Takatori 77 - Kanmaki 78 - Ôji 79 - Kôryô 80 - Kanmaki 81 - Kawai 82 - Oyodo
83 - Kudoyama

Villages (mura):

84 - Chihayaakasaka 85 - Soni 86 - Mitsue 87 - Asuka

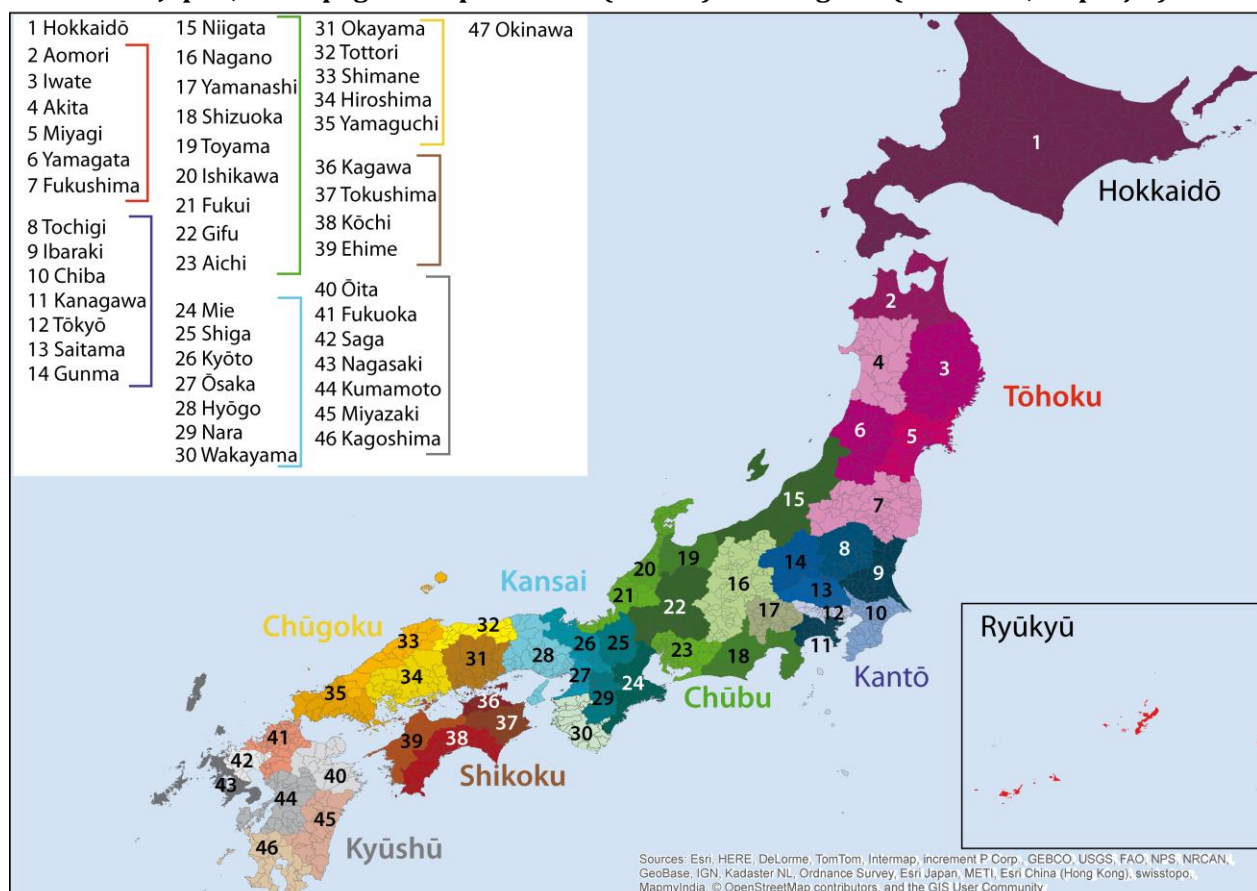
Réalisation : S.Buhnik, 2015.

La carte présentée ici aux lecteurs tient compte des délimitations communales en 2010 : les fusions communales (*gappei*), qui ont peu touché la Préfecture d'Ōsaka (Ōsaka-fu), ont en revanche chamboulé les délimitations administratives dans la Préfecture de Kyōto (Kyōto-fu) et les départements limitrophes.

La ville de Senboku New Town est issue d'une intervention publique massive au sud de Sakai, obtenue par remembrement foncier de terres qui appartenaient à des agriculteurs devenus propriétaires après la réforme agraire de 1946. Elle se situe dans un arrondissement de la ville de Sakai, divisée en mairies d'arrondissement comme toutes les villes japonaises de plus de 400 000 habitants.

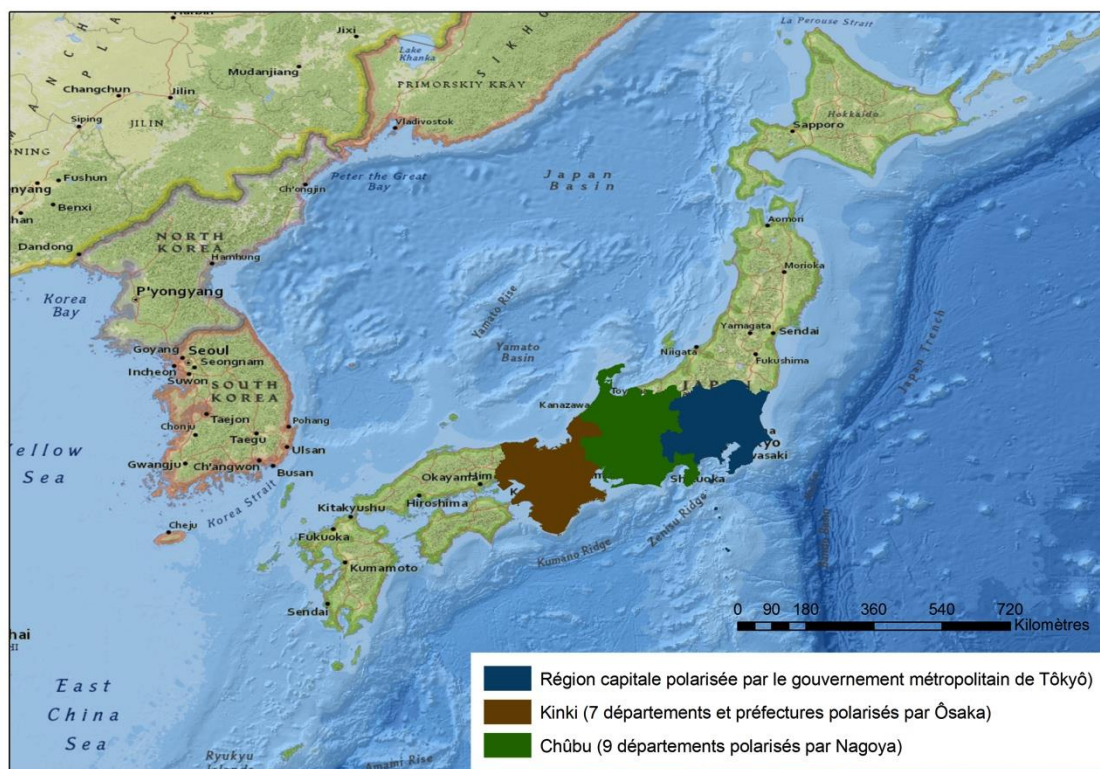
Au Japon comme ailleurs dans le monde, la question de la définition d'une métropole n'est jamais vraiment résolue. Les services de la statistique du Ministère des Affaires intérieures et des communications ont déployé un arsenal de définitions d'abord fondées sur le progrès des Densely Inhabited Districts (DID) autour des centres-villes anciens. Le portail du Bureau de la statistique nationale a adopté au début des années 2000 des calculs d'aire métropolitaine établis par Kanemoto et Tokuoka (2002), sur la base des migrations pendulaires des résidents vers un cœur d'emploi donné. Cette définition qui ne fait pas l'unanimité, comme nous l'expliquerons au chapitre 5, nous paraît cependant plus pertinente qu'une définition aréale de la mégapole (*daitoshiken*, 50 km de rayon autour d'un hypercentre), pour mieux scruter les spatialités de la décroissance urbaine et les mobilités quotidiennes.

Carte 2 : Le Japon, découpage en département (officiel) et en régions (doshu-sei, en projet).



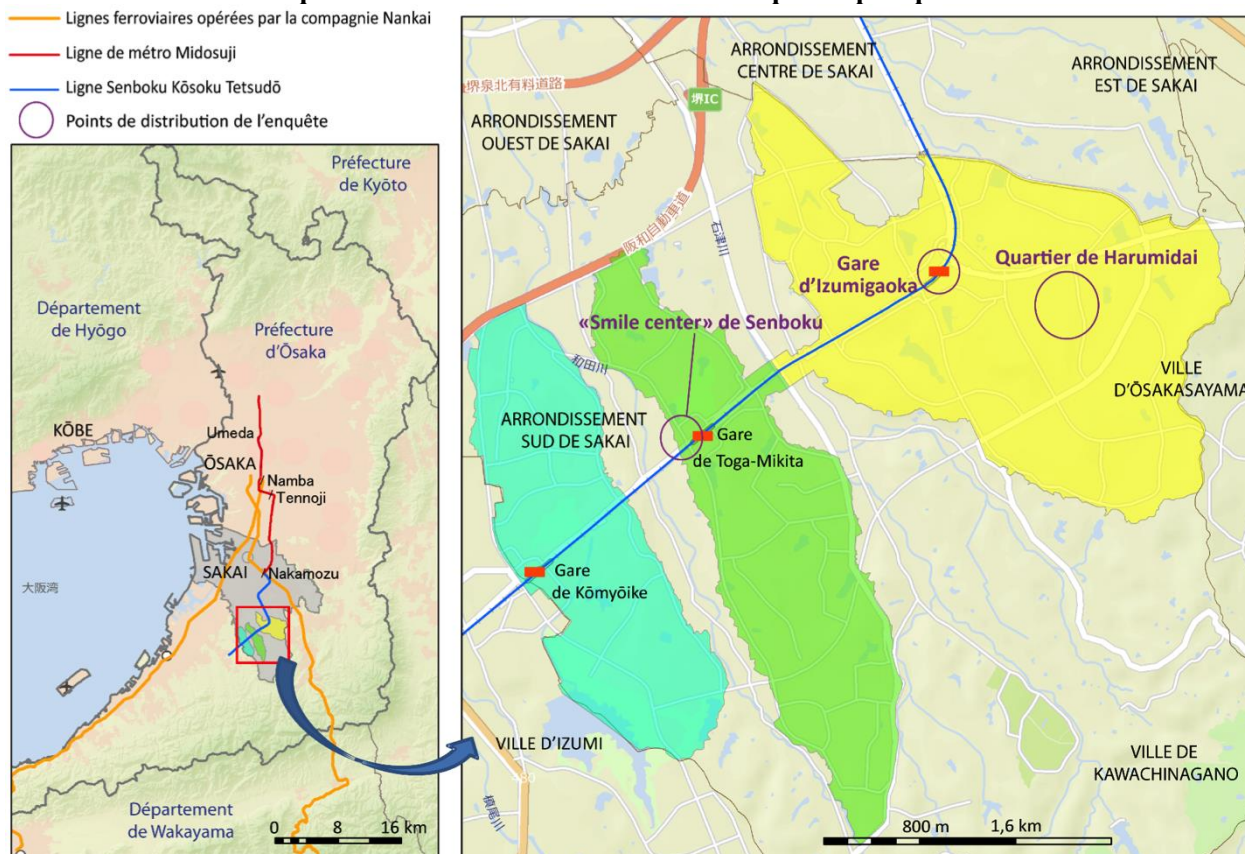
Source : Banque d'information spatiale numérisée du MLITT. Réalisation sur ArcGis, S.Buhnik, 2015.

Carte 3 : L'étendue des trois aires métropolitaines du Japon (*sandaitoshiken*) en 2010.



Source : Banque d'information spatiale numérisée du MLITT. Réalisation sur ArcGis, S.Buhnik, 2015.

Carte 4 : Terrains d'enquête et zones de distribution des enquêtes par questionnaire.



Source et réalisation : S.Buhnik, 2014.

Introduction de la première partie

Le Japon, une société urbaine confrontée à sa décroissance

« It is almost certain that social scientists interested in Japan, who on the whole have conducted their research in the country's industrial and urban settings (...), have contributed to the development of a normative understanding of postwar Japan as a country with an energetic and dynamic economy and society; a notion that is rooted in conventional progressive notions of modernisation, industrialisation, and permanent economic expansion. »

Matanle Peter *et al.*, *Japan's shrinking regions in the 21st Century*, prologue, 2011, p.2.

« Chaque économie a la crise [spatiale] de ses structures. »

La première partie de ce travail est consacrée à la présentation des cadres théoriques et géographiques nationaux à l'intérieur desquels nous avons forgé nos interrogations sur les liens entre décroissance urbaine, vieillissement démographique et reconfiguration des mobilités dans les banlieues japonaises depuis la fin de la bulle. Elle se décompose en trois chapitres qui abordent les trois questions clés de notre questionnement initial :

- 1) Qu'est-ce que la décroissance urbaine au Japon ?
- 2) Pourquoi la décroissance en cours de la population japonaise et son très fort vieillissement frappent-ils aujourd'hui les périphéries des grandes villes après des années d'expansion ininterrompue ?
- 3) Quels sont les problèmes d'accès aux ressources urbaines posés par cette diminution rapide et ce très fort vieillissement de la population japonaise, dans des espaces périurbains conçus pour faciliter la vie quotidienne d'une vaste classe moyenne enrichie par la Haute croissance ?

Le choix de commencer notre recherche par une remise en perspective macro plutôt qu'une entrée *in medias res* dans l'agglomération d'Ōsaka relève de deux intentions :

- 1) Nous faisons de l'échelle macro la première étape et la première échelle de notre démarche d'analyse pluriscalaire, essentielle à l'interprétation des processus de décroissance urbaine observés aux échelles méso (l'agglomération et ses communes) et micro (la commune et ses quartiers). A Ōsaka comme ailleurs, le développement des villes a été structuré par des relations hiérarchiques, verticales, entre État et collectivités locales, qui n'empêchaient pas un contrôle très relâché – d'aucuns diront laxiste – des usages des sols. Confrontés aux énormes implications économiques et sociales de la stagnation de l'économie du Japon et au vieillissement de ses citoyens, les acteurs publics et privés de la ville, tout comme leurs habitants, ont réagi à partir d'un ensemble de « rationalités situées » (Boyer et Saillard, 1995) qui contribuent depuis quinze ans à un véritable renversement des paradigmes d'aménagement des métropoles nippones, tout en conservant des

pratiques héritées de l'après-guerre (*inter alia*, Aveline-Dubach, 2008 ; 2014 ; Hirayama, 2009 ; Park, Hill et Saito, 2012 ; Scoccimarro, 2010 ; Tsukamoto, 2012a). On ne peut comprendre en particulier ces renversements sans un examen des jeux d'acteurs qui, au plus haut niveau de l'État, ont fait passer un ensemble de réformes législatives et d'amendements favorisant l'essor de politiques urbaines entrepreneuriales.

2) L'attention que nous portons à cette refonte nationale des cadres d'aménagement du territoire japonais constitue précisément une entrée par laquelle on peut s'écarter d'une approche démographique, plus descriptive qu'analytique, de la décroissance urbaine. Au Japon, les méthodes expansionnistes de l'aménagement du territoire d'après-guerre sont supervisées par un État qualifié de développeur. Celui-ci a substitué à une politique de protection universelle, une politique de plein emploi soutenue par des commandes industrielles et des commandes de travaux publics, tandis que le foncier – et sa valorisation – se trouvaient au cœur du système de financement des grandes entreprises auxquelles la puissance publique a délégué une partie de son rôle de filet social. On ne peut donc comprendre les ressorts de la décroissance urbaine sans s'intéresser à la construction du modèle d'économie politique et de régulation sociale qui a rendu possible l'expansion spectaculaire des villes nippones.

En liant la question de la décroissance urbaine, phénomène ancien et familier des Japonais mais occulté sous la Haute croissance, aux facteurs de la crise de ce modèle d'économie politique à partir des années 1980, le **chapitre 1** montre comment la restructuration du capitalisme d'État et la réforme conjointe des relations entre État et collectivités locales expliquent les spécificités actuelles de la distribution géographique du dépeuplement, caractérisées par une mise à la marge de la décroissance, avec moins de compensations qu'avant pour les territoires qui la subissent.

L'hypothèse centrale de cette première partie, poursuivie au **chapitre 2** est que le déclin actuel des périphéries des agglomérations japonaises constitue le versant intra-urbain, à l'échelle des grandes agglomérations, de la restructuration longue et multidimensionnelle du système capitaliste japonais d'après-guerre et de ses cadres d'aménagement. C'est la raison pour laquelle la brutale « rétraction » des banlieues japonaises (Ducom, 2008) et la mutation des parcours résidentiels des Japonais accompagnent un remaniement des modes de gouvernance des métropoles, et une refonte des outils d'aménagement conçus aujourd'hui pour « ajuster » les métropoles japonaises à la perspective de leur déclin. Nous démontrons sous ce prisme le rôle ambigu joué par les politiques de densification urbaine et de promotion de la ville compacte. La compacité est la réponse par défaut à l'insoutenabilité – humaine, économique, environnementale – de la périurbanisation en temps de décroissance, mais elle sert en même temps à justifier l'assèchement des transferts financiers vers les périphéries dépeuplées ou les espaces moins attractifs au regard de l'image « durable » que les métropoles japonaises doivent renvoyer, renforçant ainsi les clivages entre centres et banlieues d'aires métropolitaines très étendues. Si la Loi spéciale sur la renaissance urbaine (*toshi saisei tokubetsu sochi hō*) a sans conteste amélioré la qualité de l'environnement urbain au cœur des grandes villes (Aveline-Dubach, 2014), elle va borner l'espace des choix laissés aux municipalités périurbaines, là où la vacance résidentielle progresse à un rythme « dévastateur » (Kubo, Yui et Sakaue, 2014, 2015).

Comme le **chapitre 3** le soulignera, ces dernières doivent ainsi utiliser leur autonomie décisionnelle et administrative élargie, mais avec peu d'argent, pour lutter contre les impacts du

déclin urbain. Fort de ces enseignements, le chapitre pose un questionnement que la seconde partie de ce travail tentera de résoudre : les politiques favorisant un retour à une ville plus compacte constituent-elles un outil d'action publique répondant au problème de la « société sans liens » (*muen shakai*) ? Et sinon, comment et au détriment de qui génèrent-elles des inégalités d'accès aux ressources urbaines ? A l'épreuve d'une étude de la localisation « centrale » de la vacance résidentielle et commerciale dans les banlieues d'Ōsaka visitées et enquêtées, la première partie de la thèse s'achève sur l'hypothèse d'un creusement des écarts territoriaux entre accès augmenté et accès amoindri aux ressources urbaines, sous l'effet des stratégies de compacité urbaine exploitées par les capitales administratives de l'armature urbaine, soit Tōkyō et les chefs-lieux de départements (*ken*).

Cette première partie, dans son ensemble, s'appuie sur une lecture synthétique d'auteurs qui ont revu en profondeur des idées reçues sur le fonctionnement des institutions japonaises et leurs méthodes de fabrication des villes. Nous l'avons conjugué à des ouvrages japonais mobilisant des concepts anglo-saxons issus des débats sur la décroissance urbaine et la justice spatiale : l'emprunt par ces auteurs de termes tels que *shrinking cities* ou *food deserts* introduit une analogie avec les recompositions socio-spatiales que connaissent en particulier les villes post-industrielles européennes et nord-américaines. C'est une entrée par laquelle on peut appréhender la vulnérabilité de certaines villes ou de certains espaces urbains japonais aux facteurs transversaux qui reconfigurent les armatures urbaines nationales à l'échelle planétaire, en accentuant le « décrochage » des villes peu attractives. L'ensemble de cette partie constate cependant la surreprésentation de Tōkyō jusque dans les études sur le déclin urbain, tandis que les travaux sur les manières d'habiter une agglomération en rétraction privilégient l'étude de groupes d'habitants prédéfinis en fonction de leur âge ou de leur genre. Les sources primaires et documentaires confortent l'idée d'une aggravation des disparités d'accès à la ville et des pratiques de mobilité entre centres et banlieues d'une même agglomération, mais les vues géographiques synthétiques de ce phénomène sont rares, surtout dans le champ des études anglophones, et ne permettent pas de nuancer le propos, ce qui prouve l'intérêt d'une démarche d'analyse pluriscalaire.

Chapitre 1

Du déclin à la rétraction urbaine. Reconfiguration des facteurs et des représentations du déclin des villes japonaises au XXI^e siècle

« Les *shrinking cities* et leurs différentes appellations sont autant de tours de Babel qui confirment les écrits de Derrida et mettent en garde l'impudent sur « la tâche nécessaire et impossible de la traduction, sa nécessité comme son impossibilité ».

Baron Myriam *et al.*, *Villes et régions européennes en décroissance*, 2010, p.68

Le premier chapitre de ce travail s'attache à définir les causes et les manifestations du phénomène qui transforme aujourd'hui l'organisation du territoire japonais et remet en question ses méthodes d'aménagement : l'exposition d'une partie toujours plus grande de ses villes aux répercussions multidimensionnelles d'une décroissance démographique continue, doublée d'un vieillissement très prononcé de sa société, dont plus de 22 % a aujourd'hui plus de 65 ans. A mesure que les effets de cette transition démographique s'imposent aux grandes villes du Japon, symboles dans les années 1980 de l'avancée de ce pays en Asie orientale, la décroissance occupe une place incontournable dans les discours de politique publique, les programmes de recherche en sciences sociales soutenus par le Ministère de l'Éducation, les revues spécialisées, les shows télévisés, les discussions dans les *izakaya*³⁰. Et en fonction de leur échelle d'appréhension du phénomène ou de leurs affinités idéologiques, les auteurs de ces discours vont employer des mots abstraits ou concrets, proches dans leurs significations mais différents dans leurs connotations : déclin, décroissance, post-croissance, affaiblissement, extinction, diminution, maturité, réduction, disparition, évidement, etc.³¹

Alors que la décroissance en milieu urbain demeure un « processus silencieux » (Fol et Cunningham-Sabot, 2009) en France, le constat de sa sur-médiatisation au Japon pose paradoxalement de nombreux problèmes méthodologiques, surtout si l'on cherche à réinscrire ce que l'on y observe dans le contexte d'une globalisation de la décroissance urbaine et d'une circulation de l'expression *shrinking city*. Les interrogations suivantes expriment l'étendue de ces difficultés :

³⁰ Tavernes japonaises où l'on sert des boissons alcoolisées accompagnées de plats simples ou élaborés. Très fréquentées le soir, elles sont l'équivalent du bistrot français ou du *pub* anglais.

³¹ Certains auteurs qualifient les années qui suivent la fin de la bulle de « post-croissantes » (Hino et Tsutsumi, 2015 ; Matsutani, 2006) voire de post-modernes. Hirayama Yōsuke a intitulé « Reshaping the Housing System in the Contexte of Japan's Post-Growth Society », la présentation qu'il a donnée lors du 18^e Congrès mondial de sociologie à Yokohama en juillet 2014. Cette notion insiste sur le fait que le déclin de la population du Japon ne conduit pas à un déclin territorial homogène, et met en exergue les effets spatiaux inégalitaires induits par la poursuite d'objectif de croissance par des acteurs dominants de la production urbaine dans un tel contexte. La notion de post-modernité revient quant à elle à confondre la « modernité » avec une ère de croyance, de nature positiviste, dans les bienfaits de la croissance, qui viendrait de l'Occident. Afin d'éviter les digressions vers des débats sur le sens à donner à la « modernité » au Japon, nous préférons parler de Haute croissance, période de la bulle (1985-1990) et période de l'après-bulle (1991-présent), car c'est son dégonflement qui a définitivement ébranlé les facteurs et les formes de la périurbanisation au Japon.

1) En 2015, plus de la moitié des communes japonaises perd de la population depuis 10 ans et plus³², dans un pays urbanisé à 93 %³³ : quelle valeur heuristique peut avoir l'importation du terme *shrinking city*, s'il englobe la majorité du territoire japonais ? Comment tenir compte de la variété des facteurs socio-économiques et des situations géographiques des villes japonaises touchées ?

2) La traduction de l'expression *shrinking city* au Japon, et la multiplication des études sur la décroissance urbaine, datent de la fin des années 2000 (Ōno *et al.*, 2008 ; Yahagi, 2009). Pourquoi cette diffusion est-elle beaucoup plus tardive qu'aux États-Unis où la notion fut inventée et travaillée à partir des années 1970 (Baron *et al.*, 2010 ; Fol, 2010), plus tardive qu'en Allemagne (Florentin *et al.*, 2009), alors même que la décroissance et l'ultra-vieillesse des grandes villes japonaises étaient pressentis dès les années 1980 (Coulmas, 2007) et touchaient déjà les villages et villes moyennes des périphéries de l'archipel (Berque, 1980)³⁴ ? Comment expliquer cette récente explosion de la conscience des problèmes posés par le dépeuplement en milieu urbain, inversement proportionnelle à l'effacement de cette question sous la Haute croissance (Matanle *et al.*, 2011), sans tomber dans des jugements de valeur à l'emporte-pièce (dénier de déclin, fierté, etc.) ? Le Japon a compté tout au long du XXe siècle de fins connaisseurs des théories développées par des urbanistes anglo-saxons (Kamo, 1983 ; Ishida, 2006 ; Hanes, 2002), qui ont importé des termes aptes selon eux à décrire les mutations des villes nippones, peu de temps après leur conceptualisation dans leur pays d'origine³⁵. L'ignorance de la littérature étrangère sur les *shrinking cities* n'est pas ici en cause.

Pour répondre à ces questionnements, le chapitre 1 propose de ne pas se lancer dans une quantification précise du déclin urbain, en nombre de villes concernées, car celle-ci serait périmée dès la publication des résultats du recensement de la population de 2015. Nous préférons privilégier une approche généalogique des termes par lesquels le monde savant japonais désigne aujourd'hui la décroissance urbaine, en nous appuyant sur une lecture synthétique des ouvrages qui ont popularisé l'expression *shrinking city* dans les études urbaines japonaises. Loin d'être un placage saugrenu, la convocation de ce terme anglo-saxon permet de penser la progression territoriale de la décroissance urbaine et régionale (*shrinking city*, *shrinking region*), en rupture et en continuité avec des manifestations déjà importantes avant les années 1990 (Buhnik, 2010, 2013). Le chapitre commence par un décryptage des mots de la décroissance urbaine, structurés autour d'un dédoublement sémantique entre le champ ancien du « déclin urbain » ou *toshi no suitai*, et celui plus récent de la décroissance ou « rétraction urbaine », traduit par *toshi no shukushō*. Ensuite, le chapitre s'intéresse au changement, tant en poids qu'en nature, des facteurs qui président à l'extension de la décroissance urbaine au Japon. La progression de la transition démographique s'articulant à une

³² Et ce chiffre serait plus élevé si la Grande fusion de l'ère Heisei n'avait pas, depuis 2000, poussé à réduire de 40% le nombre total des communes japonaises, d'un peu plus de 3 200 en 2000 à moins de 1 800 aujourd'hui. Les communes japonaises sont aujourd'hui en moyenne 40 fois plus peuplées que leurs homologues françaises, et contiennent dans leur périmètre d'anciens villages en dépeuplement, rattachés à une ville plus dynamique.

³³ Source : United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, World Urbanization Prospects : the 2014 Revision, Highlights, ST/ESA/SER.A/352, 2014, p.3.

³⁴ En 1980, Berque publie dans *l'Espace géographique* un article sur la montagne et l'écoumène au Japon où il traite des conséquences écologiques de leur abandon, et en 1981, l'âge médian déjà élevé de la population japonaise est pris en compte dans les perspectives d'évolution des âges de la métropole japonaise, par les auteurs de l'ouvrage *Daitoshi no suitai to saisei* [Déclin et renouveau des métropoles] (Yoshioka et Sakiyama, 1981).

³⁵ La notion de *sprawl* ou *supurōru* en particulier, se répandit dès que la question du contrôle de la croissance effrénée des villes japonaises devint un enjeu central pour les urbanistes japonais (Yamazaki et Moritaki, 1978). Selon Philippe Pelletier, cette notion serait apparue dès les années 1910 (Pelletier, 2014).

entrée dans la crise de la Décennie perdue (1990-2002), « crise démographique » et crise financière se sont mutuellement alimentées. L'ébranlement consécutif des compromis sociaux caractéristiques du modèle capitaliste d'après-guerre ont dès lors pesé sur la répartition de plus en plus sélective du peuplement à l'échelle nationale, qui sera ici illustrée et analysée au prisme d'une typologie internationale de la décroissance urbaine (Wu *et al.*, 2013).

Nous montrons enfin pourquoi le terme de rétraction urbaine ou *toshi no shukushō* est apte à qualifier un changement de perception des effets négatifs du déclin par les habitants et les acteurs de l'aménagement. Confrontées à deux impératifs contradictoires – le maintien de la compétitivité de la nation face aux puissances asiatiques émergentes d'une part, et la régulation des impacts du vieillissement des citoyens japonais sur le financement des services publics d'autre part, les autorités centrales ont procédé au début des années 2000 à une refonte des cadres d'aménagement du territoire caractéristiques de l'État développeur, dont nous rappellerons les grands traits. Sous le leitmotiv de la sélection et concentration des investissements, cette refonte participe à faire de la décroissance urbaine un miroir spatial de la *société des disparités* (*kakusa shakai*) qu'engendre depuis les années 1980, la transition néolibérale du modèle d'économie politique japonais (Boyer et Souyri, 2001 ; Lechevalier, 2011).

I. Les mots de la décroissance urbaine au Japon

La première partie de ce chapitre s'intéresse à l'importation et à la diffusion des termes *toshi no shukushō* : ils constituent de la part de leurs initiateurs une tentative d'acclimater la notion de *shrinking city* au contexte nippon, à partir de collaborations avec deux réseaux d'études internationaux distincts. Ces travaux ont réélaboré l'appréhension de la décroissance urbaine au Japon.

I.1. Définir la décroissance urbaine dans un pays en décroissance démographique absolue : foisonnement discursif, objectivation incertaine

I.1.1. Le poids du facteur démographique : une omniprésence médiatique et dans les paysages urbains

Shrinking-population economics (Matsutani, 2006), « Shrinking nippon »³⁶ (Ōno *et al.*, 2008), « L'ère des villes en décroissance » (Yahagi, 2009)³⁷, « De l'art de faire la ville dans une ère de décroissance démographique »³⁸ (Nakayama, 2013), *Japan's Shrinking Regions in the 21st Century* (Matanle *et al.*, 2011), « Pourquoi nos rues commerçantes disparaissent-elles ? »³⁹ (Arata, 2012), « Tokyo va s'éteindre à partir de ses banlieues ! »⁴⁰ (Miura, 2012), « L'extinction régionale »⁴¹ (Masuda, 2015), *Urban Geography of Post-Growth Society* (Hino et Tsutsumi, 2015) ... Dans le champ des études urbaines internationales et vernaculaires sur les villes japonaises, les ouvrages consacrés

³⁶ Le titre japonais romanisé est *Shurinkingu Nippon*.

³⁷ Ou *Toshishukushō no jidai*, titre de l'ouvrage en japonais.

³⁸ *Jinkō genshō jidai no machizukuri*, titre de l'ouvrage en japonais.

³⁹ *Naze shōtengai ha horibiru no ka* en japonais.

⁴⁰ *Tōkyō ha kōgai kara kieteiku !* en japonais.

⁴¹ *Chihō shōmetsu*, en japonais.

aux traductions spatiales de la décroissance démographique et aux enjeux d'aménagement qu'elle soulève se sont démultipliés dans les années 2000⁴². Ce foisonnement scientifique est le pendant d'une littérature grise encore plus abondante : depuis 2010, des centaines de rapports annuels publiés par des instituts universitaires ou des *think tanks* indépendants, sur la base des projections établies par l'Institut national de recherche sur la population et la sécurité sociale (INPSS) (figure 1), prédisent un avenir sombre aux collectivités locales japonaises.

En mars 2014, un rapport du Conseil japonais des politiques publiques (Nihon sōsei kaigi⁴³), sous la direction de Masuda Hiroya, a calculé qu'à partir de 2010, 896 communes (*shi-chō-son*) japonaises, sur un total légèrement inférieur à 1 800, perdraient plus de la moitié de leur population de femmes âgées de 20 à 39 ans, ce qui leur a valu de faire partie de la liste des villes « en possible voie d'extinction » (*shōmetsu kanōsei toshi*). Le « choc Masuda » que ce rapport a déclenché a obligé l'actuel gouvernement d'Abe Shinzō à nommer un secrétaire d'État chargé de définir une politique intégrée de revitalisation régionale, après plusieurs rencontres avec le quartier général de la revitalisation (*chihō sōsei honbu*) rattaché au cabinet du Premier ministre, peu avant la tenue des élections législatives⁴⁴ de décembre 2014 (Buhnik, 2014). Que la réaction du gouvernement paraisse à la mesure de la gravité du phénomène ou juste motivée par un souci de ne pas s'aliéner les bases provinciales du Parti libéral démocrate, qui gouverne de nouveau le Japon depuis décembre 2012, elle atteste que la décroissance urbaine n'est pas un impensé politique comme en France (Cunningham-Sabot et Fol, 2009), où le phénomène existe, même s'il paraît circonscrit aux villes petites et moyennes au profil économique spécialisé (Wolff, Fol, Roth et Cunningham-Sabot, 2013).

L'omniprésence du thème de la décroissance est intimement liée à la situation démographique inédite du pays, premier à connaître une inversion ou *bifurcation* de sa courbe démographique (figure 1) depuis 2008, en raison de facteurs naturels : les taux annuels de natalité sont désormais régulièrement inférieurs aux taux de mortalité. Le pays perd donc aujourd'hui plus d'habitants qu'il n'en gagne. Il pourrait en perdre un tiers à l'horizon 2050, de 127,5 millions à moins de 100 millions d'âmes, si les tendances de la natalité ne se modifient pas, et si des soldes migratoires positifs significatifs n'interviennent pas pour compenser un nombre annuel de naissances insuffisant. En se conjuguant à l'espérance de vie la plus élevée au monde, la dénatalité entraîne une *shōshikōreika shakai*, une société à faible natalité à fort taux de vieillissement, engendrée par deux composantes : l'augmentation du nombre de seniors de plus de 65 ans, voire plus de 75 ou 85 ans ; l'augmentation de la part des seniors dans la population totale, de plus de 22 % en 2010, et probablement supérieure à 30 % à l'horizon 2040. Cela en fait une société ultra-âgée, dans la mesure où les démographes considèrent qu'une population donnée est vieillissante lorsque la part des plus de 65 ans y oscille entre 14 et 21 % (Coulmas, 2007). La raison principale de cette augmentation est le passage aux 3^e et 4^e âges des générations nombreuses nées juste après la fin de la Seconde guerre mondiale.

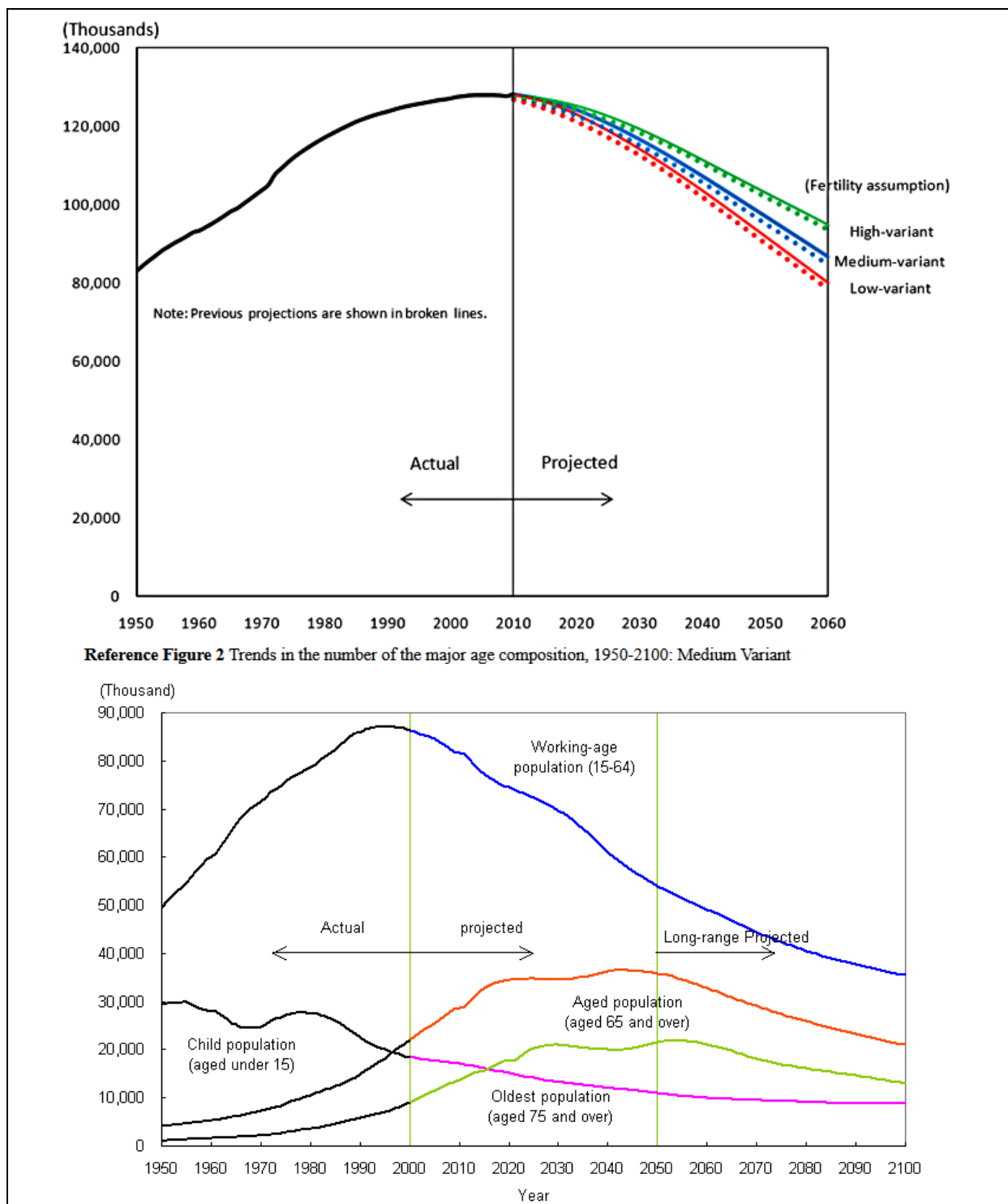
⁴² Le nombre d'articles japonais sur la décroissance urbaine dépasse largement 300 par an (d'après des recherches personnelles sur la base J-stage), si l'on tient compte des articles qui parlent de décroissance démographique en milieu urbain, en se référant ou non à la notion de *shrinking city*.

⁴³ Ce qui signifie « Conseil pour la revitalisation du Japon », mais le *think tank* s'est donné le titre de Japan Policy Council en anglais. Voir le site officiel : <http://www.policycouncil.jp/index.html>

⁴⁴ Les élections à la Chambre des représentants, ou députés.

Figure 1 : Deux visions schématisées de l'avenir démographique du Japon

Le monde savant japonais les connaît par cœur : en haut, l'évolution de la population totale à l'horizon 2060, en fonction de trois scénarios tendanciels des taux de mortalité et de fertilité. En bas, l'évolution de la part respective des trois grands groupes d'âge selon un scénario médian de maintien de l'indice synthétique de fécondité à 1,5 enfant par femme.



Source : Institut national de recherche sur la population et la sécurité sociale (INPSS), projections de la population 2011-2060, actualisation de janvier 2012.

La génération du Baby-Boom (*dankai no sedai*) s'étant dirigée en masse vers les banlieues des agglomérations japonaises et atteignant aujourd'hui ses 70 ans, il suffit à tout citoyen japonais

de prendre un train de banlieue pour s'apercevoir et s'inquiéter des répercussions économiques et humaines de ce vieillissement sur les modes d'habitation des villes nippones (photo 2).

Photo 2: « L'avenir des villes japonaises ».

C'est la formule employée par le professeur Yahagi et d'autres chercheurs, lorsqu'ils organisent des visites dans les zones urbaines en déclin, comme ici, dans un bus géré par la compagnie ferroviaire Nankai à partir de la gare de Nakamozu, à une quinzaine de kilomètres au sud des limites administratives d'Osaka, un jeudi après-midi du mois de juillet 2010 (d'où le port de gants de protection contre le soleil par la passagère au premier plan). Le bus traverse alors une portion de la ville nouvelle de Senboku, dont la population est plus âgée que la moyenne de l'aire métropolitaine d'Osaka.



Photo : S. Buhnik, juillet 2010.

Pour l'illustrer, Yahagi Hiroshi, dans son livre *Toshishukushō no jidai (L'ère des villes en décroissance)* daté de 2009, évoque le périple qui le mène du centre de Tōkyō, de loin la ville la plus dynamique du Japon et probablement la seule aire métropolitaine encore croissante à l'horizon 2020, vers la banlieue de Kichijōji à l'ouest de la capitale, qui jouit d'une réputation de ville « branchée » de point d'ancrage de la contre-culture au Japon. Une fois arrivé à Kichijōji, il monte dans un « community bus »⁴⁵ et assiste à la scène suivante :

« A l'arrêt d'après, une femme qui semblait avoir entre 75 et 80 ans est montée. Voyant cela, un vieil homme aux tempes grises qui semblait avoir dépassé les 70 ans s'est soudainement

⁴⁵ Un bus opéré par des associations d'habitants ou des ONG, en collaboration avec la municipalité qui affrète les bus. Voir chapitres 3 et 7.

levé, et a invité la femme en question à prendre son siège d'un « je vous en prie ». La femme à qui l'on avait offert ce siège, l'air confus, ne s'assied pas tout en disant non. Ces deux personnes tentent d'instaurer un compromis, le conducteur attend de savoir lequel des deux va s'asseoir, et il diffère le départ du bus jusqu'à ce moment » (Yahagi, 2009 : 152)⁴⁶.

Le fait relaté par Yahagi Hiroshi témoigne de l'importance accordée aux codes de politesse régissant les relations interpersonnelles dans les zones urbaines : ces gestes sont les soubassements de *omotenashi*, l'hospitalité et le sens d'urbanité qui servent d'ailleurs d'argument dans les concurrences pour l'image auxquelles se livrent les villes japonaises à l'échelle globale⁴⁷. Mais il n'est pas qu'anecdotique, il révèle aussi l'éventail des problèmes d'aménagement que pose et posera l'ultra-vieillesse des grandes villes japonaises, par rapport à un stade moins avancé de vieillissement : il dépasse la simple question d'une adaptation matérielle des bâtiments et des flottes de transport aux modes d'habiter des aînés. Ceux-ci devenant majoritaires, c'est le microcosme urbain qui se met au diapason de leurs rythmes de vie, ralentis ou réclamant plus de patience du fait du déclin de leurs facultés musculaires et cognitives⁴⁸. Cela peut d'ailleurs être une source de conflits avec d'autres riverains plus pressés, à leur tour contraints par l'irruption de plus en plus fréquente de ce type de ralentissement, que ce soit dans les transports en commun, aux caisses des supermarchés ou aux guichets des banques.

Il est donc rationnel de considérer que la transition démographique en cours au Japon est la cause primordiale de la décroissance urbaine, si on la définit *a minima* comme une perte continue de population à l'intérieur d'un espace défini comme urbain sur une période de plus de cinq ans (Pallagst, Wiechmann et Martinez-Fernandez, 2013 ; Pallagst *et al.*, 2009). Il y aura moins de population donc moins d'habitants à répartir entre les territoires, et dans un jeu démographique à somme nulle, tout gain réalisé grâce à des soldes migratoires positifs s'effectue au détriment d'un territoire dont le déclin s'aggrave sous l'effet d'un « double déséquilibre démographique » (Matanle et Sato, 2010 ; Matanle *et al.*, 2011), migratoire et naturel. Cette baisse de la population se répercute négativement sur la taille de la population active, sur le nombre de ménages que les municipalités peuvent imposer ; elle crée des écarts de plus en plus grands entre la nécessité de financer des infrastructures répondant aux besoins des ménages restants, et la diminution des recettes liées à la consommation de ces infrastructures par des usagers moins nombreux ou changeant leurs pratiques du fait de leur grand âge. Le faisceau de causes mène à des défis d'aménagement similaires à ceux observés dans les *shrinking cities* des pays occidentaux, mais il se noue différemment.

En effet, si l'on suit sur ce point les travaux de Robert Beauregard (2003) et de Sylvie Fol et Emmanuèle Cunningham-Sabot (2010), les interprétations nord-américaines de la régression des

⁴⁶ En japonais dans le texte :

次の停留所で、70歳半ばに見えるおばあさんが乗ってきた。それを見たこれまた70歳は超えているだろう白髪のおじいさんがスッと席を立ち、「どうぞ」と件のおばあさんを自分の席に誘った。席を譲られたおばあさんは戸惑った様子で、「いいえ」といったまま着席しない。2人の間でしばし譲り合いがあり、バスの運転手はどちらかが着席するのを待ち、発車するのを控えていた。

⁴⁷ Par exemple, la campagne victorieuse de Tōkyō pour l'organisation des Jeux Olympiques de 2020 a largement mobilisé l'adjectif *omotenashii* dans ses slogans.

⁴⁸ L'espérance de vie en bonne santé et le début de la perte d'autonomie dépendent des conditions de santé antérieure, du régime alimentaire et des exercices physiques accomplis tout au long de la vie, d'où des inégalités fortes entre individus. En moyenne toutefois, la perte de la masse musculaire progresse au rythme d'environ 10% tous les 5 ans à partir de 65 ans au sein de la population japonaise (Coulmas, 2007).

villes⁴⁹ privilégient un angle économique et social, en liant ce phénomène aux effets conjoints de la désindustrialisation et de la suburbanisation au tournant des années 1970 et 1980. La crise des industries fordistes s'accompagne de pertes d'emploi, de revenus puis d'une fuite des ménages aisés et blancs (« white flight ») hors des centres-villes de Detroit, Baltimore, Pittsburgh, au profit des banlieues ou de villes plus attractives de la Sun Belt (Floride, Californie), d'où un enfoncement dans une crise urbaine (Friedrichs, 1993). Cela les prive à plus long terme des infrastructures de qualité et d'une densité en capital économique et humain qui détermine leur inscription dans une compétition internationale (Pallagst *et al.*, 2013 ; Martinez-Fernandez *et al.*, 2012). Ce déclin prend également sa source dans une idéologie anti-urbaine (Mumford, 1970) qui alimente des politiques fédérales favorables au développement des banlieues ou *suburbs* grâce à des dépenses dans des infrastructures routières (Downs, 1999 ; Gutkind, 1966 ; Jackson, 1999)⁵⁰. Que la suburbanisation des investissements soit considérée comme un mode de développement parasite et ségrégatif, ou comme un phénomène inéluctable lié au cycle de vie des industries au fondement de la prospérité passée de la ville (Hall, 1988), ces approches replacent les espaces urbains décroissants dans des échelles spatiales et temporelles de plus grande ampleur. Elles considèrent le déclin comme une phase dans une histoire plus longue du développement de grandes agglomérations au bilan démographique et économique positif ou stable, donc non décroissant de manière absolue. D'autres approches proposent des modèles d'évolution des villes par cycles d'urbanisation, désurbanisation, réurbanisation (Van den Berg *et al.*, 1982) aujourd'hui très contestés car loin de se vérifier sur le temps long et sur le terrain, les villes d'un même continent voire d'un même pays et d'un même type (villes minières par exemple) pouvant emprunter des voies très hétérogènes.

Cette question de la scalarité, qui est parfois reprochée aux recherches faisant l'hypothèse d'une globalisation du phénomène des *shrinking cities*, met en relief l'originalité du cas japonais : les villes japonaises évoluent dans un contexte national absolument décroissant depuis 2008, au moins du point de vue démographique. Une approche à partir du poids exceptionnel du facteur démographique, comme l'annonce l'ouvrage de Nakayama Tōru (2013), *Jinkō genshō jidai no machizukuri* (*Faire l'urbain dans une ère de diminution de la population*), a le mérite d'obliger les décideurs à remettre en cause les paradigmes développementalistes qui sous-tendent la construction des villes nippones. Si les villes japonaises étaient situées dans un pays ou une région urbaine au bilan démographique positif, les acteurs tableraient davantage sur la possibilité d'attirer des ménages venus d'autres régions, ce qu'ils n'ont plus les moyens de faire, ou bien en accentuant le déclin d'autres villes appartenant au même ensemble national, ce qui crée des tensions géopolitiques internes⁵¹. Nakayama présente des exemples de villes où une dépopulation avancée, dans un contexte national négatif, oblige les municipalités à réfléchir à des méthodes plus durables et à passer des ententes avec les associations de quartiers. Ces possibilités de transformations peuvent

⁴⁹ Mais aussi des interprétations européennes (Cheshire et Hay, 1989).

⁵⁰ « Dès les années trente, une politique fédérale très incitative en faveur de la maison individuelle propose des prêts et garanties d'emprunt par l'intermédiaire de la Federal Housing Administration, ou des déductions fiscales aux accédants à la propriété. Ces avantages, accordés préférentiellement pour des acquisitions dans des secteurs où les valeurs foncières sont élevées ou en hausse, excluent, de fait, les quartiers centraux et ceux où une relative mixité ethnique est le signe d'une dégradation prévisible du marché foncier. De même, l'investissement fédéral massif en infrastructures routières est réputé avoir favorisé le processus de suburbanisation (Jackson, 1985) » (Fol et Cunningham-Sabot, 2010 : 364).

⁵¹ Voir également Matanle et Sato (2010) sur « l'apprentissage à la vie au-delà de la croissance » dans les régions non métropolitaines du Japon, et la progression d'une reconnaissance du déclin démographique national.

néanmoins être hypothéquées si Tōkyō continue précisément de jouer un rôle d'accélérateur du déclin (voir plus bas).

I.1.2. Un poids du facteur démographique qui ne simplifie pas l'objectivation scientifique

L'approche démographique pour penser une révolution de l'aménagement urbain est stimulante, même si elle peut faire passer au second plan les interdépendances avec les facteurs économiques et politiques de la décroissance urbaine. Mais elle n'évacue pas des défis propres à l'objectivation scientifique de la notion de ville en décroissance, intégrant les spécificités de l'urbanisation japonaise. Un premier ensemble de difficultés concerne la sélection des variables spatiales et temporelles pertinentes pour dessiner une géographie de la décroissance urbaine. Un tel choix implique en effet de savoir définir la ville japonaise dans le temps et l'espace.

Or, la réalité du fait urbain japonais a dès l'origine des contours plus flous qu'en Occident. Si elle correspond historiquement à un lieu d'installation du pouvoir politique et de maximisation d'interactions économiques, la ville japonaise n'est pas séparée de son environnement par frontières physiques telles que le mur d'enceinte⁵² (Berque, 1993, 1994 ; Aveline, 2007), elle récuse une distinction, « en Europe fondatrice du sens, entre la ville et la non-ville (c'est-à-dire la campagne ou la nature) » (Pelletier, 2014 : 266-268). Dès l'ère Edo (1603-1868), l'urbanisation se joue des maillages administratifs (Flüchter, 2012), et sa délimitation échappe aux critères de contiguïté du bâti, en raison notamment du rôle qu'a conservé l'agriculture urbaine jusqu'au cœur de Tōkyō. Cette agriculture bien intégrée économiquement et socialement au système mégapolitain⁵³ du littoral Pacifique est parfois demeurée à quelques encablures des tours qui ont transformé la *skyline* des gares centrales à partir des années 1970. Pour ces raisons, le Bureau national de la statistique a introduit dans les années 1960 le concept de DID ou Densely Inhabited District. Il découpe le territoire japonais en carrés d'un kilomètre sur un kilomètre à l'intérieur desquels la densité humaine dépasse les 4 000 ou 5 000 habitants ou km², afin de distinguer les cœurs urbains des zones agro-industrielles ou agro-urbaines denses qui entourent les villes : c'est une déclinaison de ce que Terry McGee a appelé *desakota* en Asie du sud-est, processus d'intégration de zones rurales aux économies urbaines et d'évolution vers une mixité résidentielle qu'on nomme *konjūka* (混住化) au Japon (Desbois et le Tourneau, 1999).

Le mot français de *ville* traduit d'ailleurs plusieurs sinogrammes qui désignent différents faits urbains. Leurs significations montrent qu'au Japon, la conception vernaculaire de la ville fait primer les flux et les relations concrètes dans l'espace-temps, plutôt qu'une définition à partir de son bâti (Berque, 1993). Tout d'abord, la ville peut être la *machi* (町) ou *machi* (街) : le premier sinogramme désigne dès le XVe siècle un lieu de vie citadin soumis à l'autorité du pouvoir de la capitale, et cette ville vit à l'intérieur d'un quartier délimité; le second idéogramme renvoie à l'idée de rue plus ou moins étroite, qui concentre les activités marchandes et les sociabilités afférentes à

⁵² Le château des « villes-châteaux » à partir duquel sont gérées les affaires politiques et juridiques sous l'ère Edo est fortifié, mais il n'intègre pas la ville à ses fortifications : les quartiers citadins le protègent, et non l'inverse (Sorensen, 2002).

⁵³ C'est-à-dire le système de la mégapole, terme par lequel on nomme le ruban d'urbanisation qui s'étend sur la façade maritime Pacifique du Japon, de la grande ville de Sendai au nord-est à celle de Fukuoka au sud. Cet axe correspond à la très ancienne route du Tokaidō, le long de laquelle le régime militaire shōgunal a fondé des dizaines de « villes sous le château » ou *jōkamachi*.

l'organisation, plusieurs jours par mois, des marchés officiels, les *ichi* ou 市 (Le Mouëllic et Pelletier, 2014 : 298). Ce dernier sinogramme a servi à composer 都市, ou *toshi*, la ville en tant qu'entité municipale (Marmignon, 2014 : 508). C'est au maire d'Osaka de 1923 à 1935, Seki Hajime, que l'on attribue l'invention de l'expression *toshi keikaku* (都市計画), qui importe les termes de *town planning* ou urbanisme/ planification urbaine dans la langue japonaise.

En traduisant décroissance urbaine par *toshi no shukushō* (Ōno et al., 2008 ; Yahagi, 2009), les initiateurs des réflexions sur les *shrinking cities* au Japon se réfèrent donc à une conception juridique de la ville, planifiée dans ses limites administratives grâce à des documents d'urbanisme. Ces limites administratives ont été officiellement redéfinies grâce à la loi de 1947, qui a instauré une administration locale du territoire japonais à deux niveaux : celui des départements et préfectures (les *ken* et *fu* : encadré 1) et celui des communes (*jichitai*), hiérarchisées selon trois niveaux :

- Les villages ou *mura*, qui comptent moins de 5 000 habitants,
- Les *machi* ou « towns », villes moyennes de 5 000 à 30 000 habitants
- Les *shi* ou villes, de plus de 30 000 habitants et dont la moitié de la population vit en DID. Ce seuil a été rehaussé à 50 000 habitants pour tenir compte de la très forte urbanisation du Japon dans l'après-guerre (Flüchter, 2012). Par la suite, des classifications supplémentaires en 1956 ont distingué les villes des très grandes villes. Au-delà de 300 000 habitants, une ville est nommée noyau régional, et au-delà de 400 000, elle est redivisée en mairies d'arrondissements et « désignée » (*seirei shitei toshi*) : elle obtient des compétences élargies en matière d'urbanisme ou de gestion de services publics⁵⁴.

Une définition à partir de critères démographiques permet en 2014 d'attribuer la dénomination de « collectivité municipale soumise aux effets de la dépopulation » (*jinkō genshō jidai no jichitai*) à plus des deux tiers des communes japonaises (Masuda, 2015). Les cas de décroissance urbaine ont longtemps semblé restreints aux départements ruraux, sujets à des processus cumulatifs de vieillissement naturel, de migration des jeunes et de déclin économique, tandis que les villes des départements et préfectures situés dans l'aire d'influence de la mégapole ne cessaient de s'urbaniser. Désormais, de nombreuses collectivités locales perdant des habitants se situent dans des *ken* entièrement urbanisés et caractérisés par un fort dynamisme démographique jusqu'aux années 2000. La gravité de l'expansion territoriale du dépeuplement est indéniable.

⁵⁴ Voir également la carte 1 de l'introduction.

Encadré 1 : Les *todōfuken*, préfectures ou départements ?

Todōfuken est un mot-valise désignant les différents noms donnés à une division régionale du territoire japonais en 47 entités. Elles ont été découpées après l'abolition des fiefs provinciaux, les *han*, domaines des vassaux du *shōgun*, le « général » à la tête du gouvernement militaire ou *bakufu* qui a régi le Japon de 1603 à 1868.

Les « experts » (*oyatoi*) occidentaux qui ont séjourné au Japon sur l'invitation du régime oligarchique gouvernant l'État japonais aux débuts de l'ère Meiji (1868-1912), afin de le conseiller sur les instruments de sa modernisation, ont traduit ces divisions régionales par *prefecture* en anglais. Ils se référaient au terme *prefeitura* utilisé par les explorateurs portugais arrivés sur l'île au XVI^e siècle, pour décrire les fiefs qu'ils découvraient. Ces 47 unités se répartissent entre :

- 43 *ken* ou *prefectures*,
- 2 *fu* pour les *urban prefectures* de Kyōto et Ōsaka,
- 1 *dō* pour le territoire de Hokkaidō, un « circuit » ou territoire qui a été incorporé plus tardivement que l'île de Honshū au territoire gouverné par les Japonais,
- 1 *to* pour Tōkyō-to, une *prefecture* métropolitaine qui s'est transformée en gouvernement métropolitain après une fusion avec les services administratifs de la ville de Tōkyō en 1943.

La traduction en français de ces unités administratives ne fait pas consensus. Jusqu'en 1945, le mot « préfecture » convient car ces divisions étaient régies par des gouverneurs nommés par l'État, selon la Constitution de l'Empire du Japon (1889). Cette constitution est abolie et remplacée par la nouvelle Constitution de 1946. Après la promulgation de la Loi de 1947 sur les collectivités locales, ces gouverneurs ou *chiji*, et l'assemblée uni-camériste qui vote les décrets et les budgets, sont élus au suffrage universel direct. Leurs compétences en matière d'urbanisme, de développement économique ou de protection de l'environnement sont comparables à celles des régions françaises. C'est pourquoi le mot « département » est préféré pour qualifier ce fonctionnement décentralisé (Seizelet, 2007).

Toutefois, jusqu'à la réforme de 2000, ces départements et les municipalités issues de la Loi de 1947 manquent d'autonomie, par exemple dans la définition de leurs Master plans, soumis aux approbations du Ministère du Territoire, et les gouverneurs des départements (*chiji*) sont responsables devant le gouvernement. Philippe Pelletier souligne que « c'est de Tōkyō que sont envoyés les fonctionnaires qui, selon leur ministère et ses consignes, partent peupler les administrations locales. (...) L'origine tōkyōite, comme formation et comme lien de dépendance, existe au plus haut niveau, comme celui des gouverneurs. En 2000, 23 gouverneurs sur 47 sont issus de la prestigieuse Université de Tōkyō, et plus particulièrement de la faculté de droit, véritable vivier des hauts dirigeants japonais qui a longtemps exercé un quasi-monopole sur le recrutement dans la fonction publique. (...) Conséquence de ce système jacobin, les techniciens de l'urbanisme qui officient dans les collectivités locales ont été pendant longtemps directement envoyés par le gouvernement central (ministère de la Construction), pour travailler aux côtés des recrutés locaux, souvent subalternes. (...) Depuis une dizaine d'années, les collectivités locales ont plus d'autonomie et peuvent recruter leur propre personnel, souvent des gens du cru dont la formation s'est accélérée depuis une dizaine d'années » (Pelletier, 2007 : 199).

Nous avons choisi de nommer « départements » les 43 *ken* (et Hokkaidō) qui ont gagné des compétences à la suite des réformes de 2000, « gouvernement métropolitain » le *to* de Tōkyō et « préfectures » les deux *fu* d'Ōsaka et de Kyōto. Ce choix vient du fait que ces *fu* ont fonctionné à l'origine pour gouverner directement Kyōto et Ōsaka aux débuts de Meiji, sans municipalité, de peur que les élites locales cherchent à y fomenter des coups d'État. Ces deux villes ont ensuite obtenu des compétences élargies en matière d'urbanisme (voir chapitre 4). Le projet de « gouvernement métropolitain » de Hashimoto Tōru, qui a échoué en mai 2015, n'en visait pas moins à supprimer une division administrative ressentie comme l'héritage d'une tyrannie de l'État central à l'égard des « autres » mondes urbains. Les habitants de cette région urbaine, deuxième après celle de Tōkyō, se sentent en effet depuis longtemps « étouffés » par un découpage électoral qui a favorisé la surreprésentation à la Diète (équivalent de l'Assemblée nationale) « des départements de province, et singulièrement des ruraux et des paysans » (Pelletier, *ibid.* : 198). Dans ce chapitre, nous expliquerons pourquoi l'hyperconcentration de la croissance du Japon dans Tōkyō a pu s'asseoir sur un système paradoxalement ruraliste.

Néanmoins, ces calculs sont brouillés par deux paramètres : d'abord par l'incorporation de villages et de petites villes en dépeuplement à des villes plus grandes, puis par le fait que le seuil définissant la ville ou *shi* a de nouveau été abaissé par les réformes des années 2000, afin qu'un maximum de communes dispose des compétences d'urbanisme attribuées aux villes (Flüchter, 2012). Cela a pour effet de grossir la réalité du fait urbain au Japon, même si beaucoup d'espaces interstitiels entre les villes et les zones « sauvages » de l'archipel s'apparenteraient à des villes et non à des villages pour le regard occidental (Berque, 1986). Ainsi, les 4/5^e des résidents japonais habitent dans des communes « urbaines » de plus de 50 000 habitants en 2010 (Flüchter, 2012).

Les études géographiques de la décroissance à l'échelle des départements japonais n'ont pas ce souci méthodologique car leurs limites n'ont pas bougé, malgré les projets récurrents de fusionner les 47 entités administratives existantes en grands blocs régionaux⁵⁵. Les études menées sous la direction de Peter Matanle et Anthony Rausch démontrent que les 36 départements situés hors de la mégalopole n'ont cessé de perdre des habitants à partir de 1950, mais à l'intérieur des départements les plus périphériques, une ville comme Sapporo à Hokkaidō peut jouer un rôle de mini-Tōkyō (Igarashi, 2014 ; Matanle *et al.*, 2011), c'est-à-dire polariser la croissance en attirant les flux migratoires locaux grâce à sa concentration des emplois régionaux qualifiés.

Une analyse de l'hétérogénéité des situations de décroissance à l'échelon de la ville nécessite, pour être opérante, d'utiliser non seulement des indicateurs statistiques sur des unités spatiales stables dans le temps, mais aussi d'examiner les profils des villes concernées pour en dresser une typologie (Wiechmann et Pallagst, 2012). De fait, si des essais de typologie des villes japonaises en déclin sont esquissés dans le cadre d'études comparées en anglais (Fujii, 2008 ; Flüchter, 2012), les études japonaises sur la question sont dominées par des rapports de recherche-action qui préfèrent se concentrer sur un type de déclin urbain (comme celui de la *chihō toshi*, ville exerçant des fonctions de chef-lieu de département : Okada, 2014) sans toujours déterminer au préalable son importance au sein d'une typologie nationale complète. Ou bien ils examinent les composantes du déclin urbain à l'échelle d'une région telle que le Hokkaidō (Igarashi, 2014). L'objectif fondamental de ces rapports consiste en effet à proposer des politiques d'aménagement ajustées à des catégories de ville précises. Comme nous le reverrons dans les chapitres 5 et 6, un « filet statistique » focalisé sur des indicateurs démographiques est donc peu satisfaisant et d'un usage délicat, de sorte que l'on peut mieux caractériser la décroissance urbaine japonaise en recueillant la parole des spécialistes et de ceux qui vivent la décroissance au quotidien – ce qui est valide aussi en Europe (Baron *et al.*, 2010 : 76).

I.2. *Suitai* : le déclin de villes japonaises en mouvement perpétuel

Un détour lexical va permettre de mieux comprendre comment la recherche japonaise se saisit de la notion de *shrinking city*, en lui conférant des connotations singulières. Nous commençons ici par le mot *suitai*, qui reste le plus usité dans le champ des études urbaines japonaises. Du fait de son emploi plus ancien, il permet d'envisager les manifestations concrètes du déclin dans des villes dont les formes se recomposent vite voire extrêmement vite (Aveline, 2007).

⁵⁵ Voir Kitazume Takashi, « Revitalizing Japan through 'doshu-sei', *Japan Times online*, 3 octobre 2007.

I.2.1. Les emplois courants du mot *suitai*, « l'affaiblissement »

L'histoire urbaine japonaise, à l'instar de celle des pays occidentaux, contient dès l'origine des exemples de déclin urbain absolu et relatif. Par exemple, le déplacement de la capitale de Nara vers Kyōto en 794 induit un déplacement du centre de gravité du pouvoir politique vers le nord et un recul de l'importance jouée par Nara, même si cette dernière conserve son statut de centre religieux et intellectuel, dont la quasi-totalité du territoire a été inscrite au patrimoine mondial de l'humanité en 1998. Du fait de son statut fugace de capitale (entre 710 et 794), Fujiwara-kyō a presque été rayée de la carte.

Le mot *suitai* (衰退) employé pour décrire ces exemples historiques de déclin (Yoshioka et Sakiyama, 1981) a des sens courants qui dépassent le domaine de l'urbain. Dans le dictionnaire de référence *Kōjien*, *suitai* se définit comme : おとろえくずれること。おとろえ退歩すること。(Otoroekuzurerukoto. Otoroetaihosurukoto.), c'est-à-dire le fait de s'affaiblir jusqu'à s'en effondrer (collapsus) ou se déliter. Utilisés seuls avec des suffixes, les sinogrammes 衰 *sui* (« affaiblissement ») et 退 *tai* (« retrait ») vont donner des verbes indiquant des mouvements de recul ou de retraite. *Suitai* désigne donc un mouvement qui fait passer un individu ou une entité vers un état moins avancé qu'auparavant, lui faisant perdre pouvoir et intensité jusqu'à une éventuelle disparition, dont il peut rester des traces.

Dans son sens courant, le mot *suitai* sert à qualifier l'affaiblissement d'organisations étatiques, des mouvements de déclin économique sur un temps assez long, voire la perte d'influence d'une idéologie ou d'une civilisation « mortelle », comme l'illustrent les exemples de phrases tirés du site électronique *jisho.org*, un dictionnaire japonais-anglais en open source (tableau 1). *Tosbi no suitai* va décrire le processus par lequel les villes, sous l'effet de changements structurels (politiques, technologiques...) entraînant une crise de leur économie locale, connaissent des processus de décroissance multidimensionnels durables qu'attestent des indicateurs statistiques : fermetures d'entreprises et pertes d'emploi, départs d'habitants... Le processus n'a pas de contours temporels ni spatiaux stricts, mais ses conséquences sur la morphologie de la ville se lisent dans l'émergence de friches urbaines (Yahagi, 2009 ; Yoshida, 2010).

Tableau 1: Des phrases utilisant le mot *suitai* et leur traduction.

Exemples de phrases japonaises	Traduction française
簡潔に言うと、ホブボームの論点は20世紀の歴史は文化衰退の歴史であるということだ。	En résumé, la thèse de Hobsbawm est que l'histoire du XXe siècle est celui d'un déclin civilisationnel.
475年はローマ帝国の「衰退」を示す年ではありません。「滅亡」を意味する年ではありません。	Même si l'année 475 est celle montrant le « déclin » de l'Empire romain, elle n'est pas celle de sa chute.
その衰退はざっと1950年代までさかのぼる事が出来る。	Les sources de ce déclin remontent aux années 1950.

Source : *jisho.org*, traduction en français S. Buhnik, 2015.

I.2.2. *Suitai*, une vision naturaliste du déclin

Si on ramène la notion de *suitai* à une vision vernaculaire de la ville où les flux priment sur la matière, les bâtiments, alors une ville est réellement en déclin quand les flux qui la traversent et qui l'animent perdent de leur vigueur, qu'elle soit ou non entièrement reconstruite (*fukkō*) après une catastrophe sismique ou une défaite militaire. Avant l'ère Meiji et jusqu'à l'après-guerre, ce mouvement de déclin résulte en général des impacts d'une catastrophe naturelle ou politique (séisme, guerre, famine...) qui poussent une population très mobile voire gyrovague (moines, artistes itinérants) vers des villes mieux protégées. Sous l'ère Edo, les Japonais marchent énormément le long de routes qui relient la capitale de l'Est militaire, Edo, la future Tōkyō, instituée pendant l'ère Kamakura (1185 – 1336), à la zone de Kyōto-Ōsaka et au sud du Japon. Cette « culture de la marche » ou *michi no bunka* (Berque, 2013) est si fondamentale qu'elle donne naissance à une « littérature de l'itinéraire » (Pigeot, 1982). Après une longue période de guerres civiles caractérisées par des déplacements constants de troupes, de marchands, de réfugiés, la stabilisation apportée par l'ère Edo et l'inertie sociale propre à son système de castes n'empêchent pas cette mobilité de se perpétuer. Celle-ci est stimulée par la pratique de la « résidence alternée » (*sankin-kōtai*), d'où la formation d'une armature urbaine à deux dimensions dès le XVI^e siècle : d'un part, les villes-châteaux fortifiées (*jōka-machi*) concentrant des fonctions administratives et militaires à proximité des grands axes pour faciliter la transmission des messages, d'autre part les villes-étapes, ce que Natacha Aveline décrit en ces termes :

« La mesure [de la résidence alternée] obligea les titulaires des fiefs à venir résider à la cour du shōgun une année sur deux ou trois – selon leur statut – et à y laisser en permanence leur femme et leurs enfants en otage. Cette pratique (...) impulsa un mouvement de va-et-vient régulier des *daimyō* 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 Tōkaidō reliant Edo à Ōsaka, 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 quelques 300 *daimyō* que comptait l'archipel contribua à étendre démesurément la capitale shōgunale. Cette morphologie en « conglomérat de 300 villes » explique en partie la nature fragmentaire de l'aménagement urbain de l'actuelle Tōkyō et confère à ses zones résidentielles leur singulier caractère villageois » (Aveline, 2007 : 318-319).

Dans cette civilisation précocement urbanisée (cf. chapitre 4) qui s'appuie sur l'efficacité de ses réseaux, le déclin n'exclut pas une revitalisation potentielle : les flux peuvent se renouer dans la ville détruite ou ailleurs (dans une autre partie de la ville, dans une autre ville). Et si la ruine inspire la mélancolie, du moins s'insère-t-elle dans la nature des choses. Il en résulte une perception esthétique de la ruine analysée par Muriel Hladik (2008) : l'absence de vestiges n'est pas seulement liée aux techniques de construction traditionnelles et aux matériaux – le bois qui se détériore rapidement – mais culturelle, car l'accent est placé avant tout sur la non-substantialité. Citant le *Dit du Heike* (1371), elle montre comment la contemplation des bâtiments qui disparaissent dégage un sentiment d'impermanence des choses, car « tout ce qui prospère nécessairement déchoit ». Elle cite d'autres termes anciens qui servaient à désigner une contemplation du passage du temps : ainsi le jardin à l'abandon (*haien*) apparaît comme un leitmotiv du théâtre *nō* ; tandis que le *topos* de la hutte délabrée (*haokū*) revient sous la plume du poète Bashō. « L'importance du lieu vide est contrebalancée par la persistance de la mémoire à travers la littérature et la poésie. Le vide est ainsi une notion essentielle de la philosophie et de l'esthétique japonaises » (Hladik, *ibid.*).

I.2.3. Le déclin comme phénomène cyclique : *suitai to saisei* (déclin et renouveau)

En ouvrant une période d'industrialisation accélérée sous l'égide d'un État-nation soucieux d'émuler les puissances occidentales de la fin du XIXe siècle, l'ère Meiji puis le XXe siècle dans son ensemble sont le théâtre d'une transformation des représentations et des mesures de la décroissance urbaine. A partir de 1945 en particulier, la vision naturaliste de l'affaiblissement des villes s'hybride à une vision cyclique de la vie des entités urbaines, inspirée par les théories de l'École de Chicago notamment. Ainsi, dans l'ouvrage de référence dirigé par Yamazaki Fujio et Moritaki Ken-ichirō sur l'étalement des villes japonaises, celui-ci présente la théorie de Hoyt (1939), selon laquelle les villes nord-américaines passent par des phases de croissance, d'apogée puis de déclin, qui dupliquent les cycles longs de l'économie. Les auteurs comparent l'extension des villes nippones avec celle des villes nord-américaines, en notant que les centres des villes japonaises perdent des habitants du fait de leur transformation en CBD mais ne se « destituent » pas (Yamazaki et Moritaki, 1978 : 105-106) car la valeur de leurs terrains augmente.

La vision de Yamazaki et Moritaki, centrée sur l'étude des piliers de la mégalopole (Tōkyō, Ōsaka, Nagoya), valorise en filigrane la résilience des villes japonaises. Face aux catastrophes, celles-ci s'adaptent aux enjeux de la modernité tout en conservant leurs strates héritées : cela se lit dans le maintien des atmosphères de « village » qu'évoquait Natacha Aveline, jusqu'au cœur de Tōkyō, la préservation des rues commerçantes couvertes ultra-fréquentées à la sortie de gares, dont le dispositif déjà très avancé avant la guerre a progressé en doigts de gants vers les zones périurbaines (voir chapitre 2). Le *suitai* est alors rarement dissocié de son antonyme, *saisei* ou renaissance (Yoshioka et Sakiyama, 1981 ; Yoshida, 2010) ; les destructions deviennent des opportunités d'expérimenter des techniques et des styles architecturaux ou d'introduire de nouveaux acteurs de l'aménagement. Par exemple, c'est après le tremblement de terre de 1923 que le gouvernement a créé la fondation d'utilité publique nommée « Association pour l'enrichissement du peuple » ou Dōjunkai, ancêtre de la Corporation Japonaise du Logement public (ūūtaku Kōdan). Elle a reçu 1,2 % du total du capital investi de 1923 à 1930 pour la reconstruction planifiée de la capitale et a « somme toute agi avec peu de contraintes » (Bourdier, 2014 : 107-108).

Cette hybridation se produit dans une période où la décroissance de villes et villages très peuplés va prendre des proportions inédites et être mesurée à l'aide de statistiques, grâce à la création d'un bureau de recensement moderne, sous la responsabilité du Ministère de l'Intérieur (Naimushō). Alors que la période Edo a posé les jalons de la mégalopole mais n'a pas nui au développement des littoraux situés sur la mer séparant le Japon et la Corée du sud⁵⁶, l'ère Meiji produit un basculement : l'exode de migrants ruraux vers le ruban littoral du Pacifique est stimulé par une politique volontariste d'industrialisation et de modernisation des infrastructures portuaires sur cette façade maritime. L'État de Meiji veut réduire un déficit de sa balance commerciale avec les puissances occidentales en soutenant l'exportation de ses ressources, en premier lieu ses produits textiles (soie, coton), ce qui profite aux ports d'Ōsaka et Kōbe. La période de « modernisation » est concomitante de la formation du découpage du Japon entre un littoral hyper-

⁵⁶ Appelée mer du Japon par le volume *Chine, Japon, Corée* de la *Géographie Universelle* (1994), et que la Corée du sud réclame de renommer en « mer de l'Est ». Par ailleurs, Natacha Aveline (2007) souligne qu'en 1868, Kanazawa était la quatrième ville du pays avec 110 000 âmes, devant Nagoya qu'elle devançait, malgré une position défavorable sur la mer du Japon, au nord-ouest

peuplé, le Japon dit de l'endroit (*omote nihon*) et une côte dépeuplée faisant face à la Corée, dite Japon de l'envers (*ura nihon*). Si les traductions françaises paraissent neutres, la signification japonaise est péjorative. Dans les quartiers spécialisés dans une catégorie d'artisanat, composés de maisons basses en bois alignées (*machinami*), l'*omote* représente la devanture servant à l'exposition des marchandises⁵⁷, la partie ouverte de la maison où l'on reçoit les invités, où l'on traite des affaires publiques (Bonnin, 2014 : 375). L'*ura*, c'est la partie intime et cachée où l'invité ne pénètre pas, ce qui diffère de la norme, mais aussi ce qui dit la vérité des choses (Bonnin, *ibid.* : 376)⁵⁸. Appliquée au territoire national, cette dichotomie structurante de l'espace des relations sociales signifie que les régions non métropolitaines se trouvent à l'écart du développement moderne.

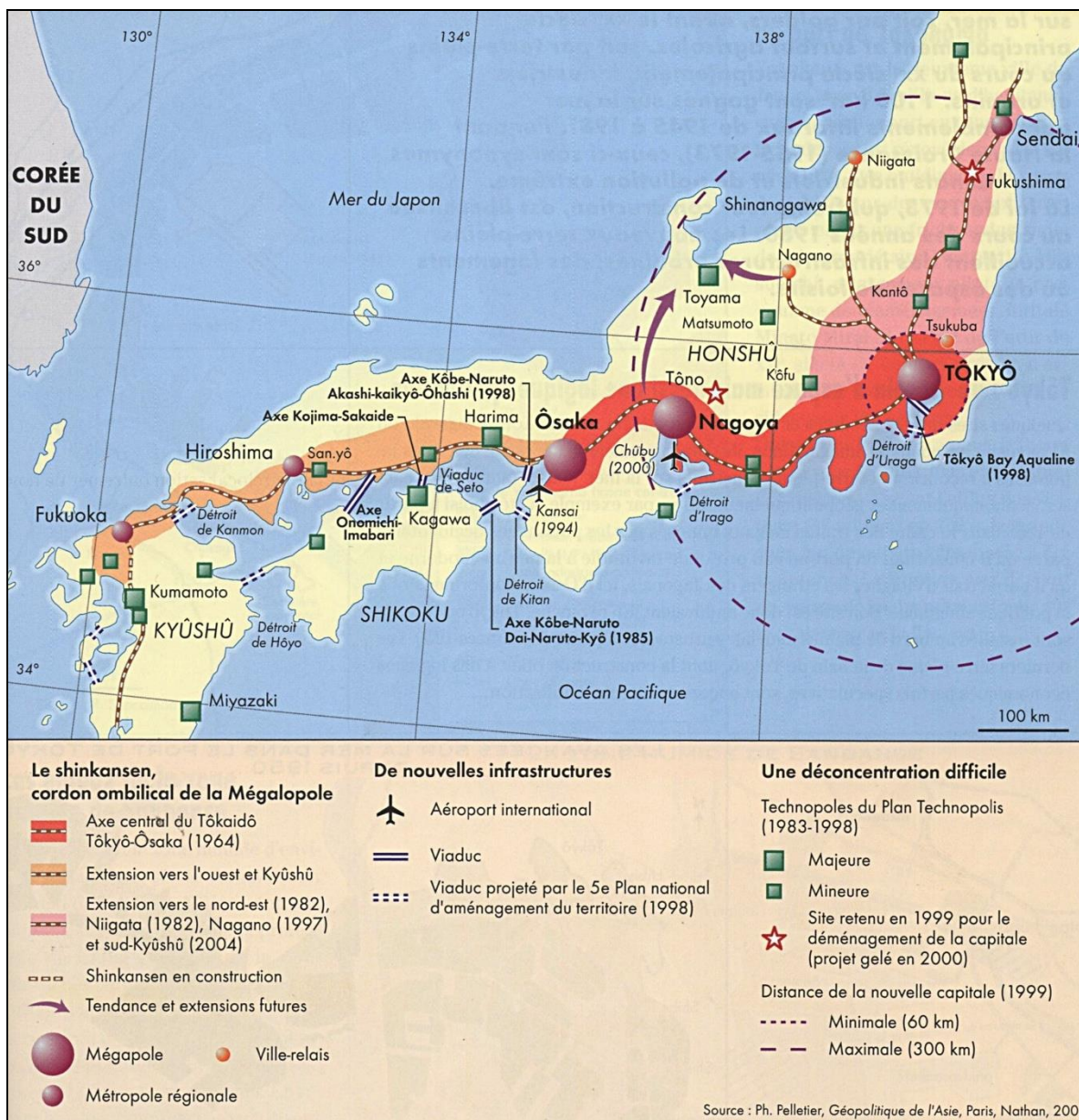
Durant la guerre et au-delà, des plans de déconcentration des équipements n'ont pas atténué ces contrastes de peuplement. D'abord, la montée du militarisme a eu raison de la primauté économique d'Ōsaka, supérieure à celle de Tōkyō jusqu'en 1938 environ (voir chapitre 4). Le rapprochement de l'industrie lourde vers les quartiers généraux de l'état-major a amorcé un déménagement vers la capitale des sièges des entreprises nées à Ōsaka, qui s'accélère après la guerre (Hill et Fujita, 1995 ; Miyamoto, 1993). A partir de la guerre de Corée (1950-1953), la réorganisation de l'appareil productif entraîne la formidable expansion des agglomérations de Tōkyō-Yokohama, Nagoya et Ōsaka-Kyōto-Kōbe. La population urbaine passe de 27,8 à 72,1 % de la population totale, « un bouleversement qui avait mis un siècle entier à se produire aux États-Unis et en Europe », tandis que « les campagnes furent vidées de leurs forces vives » (Aveline, 2007 : 320). Grâce au Nouveau Plan Economique à long terme (*Shin keizai keikaku*) de 1958-1962, l'État a encouragé la concentration de l'industrie lourde sur des terres-pleins conquis sur la mer, à proximité des ports du Pacifique aménagés pour accueillir des navires de très gros tonnage. De 1954 à 1974, 35 000 hectares furent dévolus à de gigantesques complexes industrialo-portuaires, les *konbināto*, allusion au modèle soviétique (Aveline, *ibid.*). Le but de ces aménagements était de minimiser les ruptures de charge en regroupant la réception et la transformation des matières premières 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 produits semi-finis (automobile, chantiers navals, etc.). Afin d'améliorer « les économies d'échelle et fluidifier l'espace industriel » (Aveline, *ibid.* : 321), l'État a massivement investi dans des infrastructures ferroviaires et routières qui ont renforcé le cordon Pacifique, au détriment des régions périphériques (carte 5). La mise en service de la ligne à grande vitesse *shinkansen*, inaugurée lors des Jeux Olympiques de 1964 à Tōkyō, relie la capitale à Ōsaka puis se prolonge vers le sud-ouest en direction des pôles industriels d'Okayama près de Hiroshima en 1972, puis de Fukuoka en 1975 grâce à des méga-tunnel reliant les îles de Honshū et Kyūshū (Aveline, *ibid.*), et enfin vers le nord-est (Sendai) au début des années 1980.

⁵⁷ Les professeurs Kamo Toshio et Nakaya Tomoki, qui supervisèrent mes recherches à l'Université Ritsumeikan en 2012-2013 (voir chapitre 5), me mirent en garde contre une utilisation sans précautions de *ura nihon* ou Japon de l'envers : cela renvoyait à une idée de sous-développement peu élogieuse, et revenait à qualifier ses habitants de « péquenots ». Acceptable ou du moins compréhensible dans la bouche d'une chercheuse étrangère, il valait mieux pour un Japonais ne pas l'utiliser dans une présentation scientifique. Je recourus volontairement au mot *ura*, avec l'ensemble de ses connotations, pour résumer un processus multidimensionnel de marginalisation des périphéries japonaises à deux niveaux : les régions périphériques et les périphéries des grandes villes.

⁵⁸ Philippe Bonnin dit aussi qu'à l'intérieur des quartiers marchands des villes pré-modernes (les *chō*), l'*omote* est la façade qui a pignon sur rue, tandis que l'*ura* désigne les maigres parcelles des plus pauvres maisons, accessibles par l'*uradori*, la ruelle de derrière (Bonnin, *ibid.* : 375-376).

L'évidement des régions périphériques, en rythme annuel, a donc été plus rapide dans les années 1950 à 1980 qu'après 1990 ; avant que la bifurcation de la population n'intervienne en 2008, ces régions étaient déjà exsangues. Il y a eu dès les années 1970 des levées de bouclier contre ce phénomène, qui a poussé le gouvernement à voter des mesures d'aide en faveur des régions en sur-dépeuplement, sans grand succès (Berque, 1980, 1994). Mais pourquoi la science urbaine ne s'est-elle pas intéressée au sort des villes petites et moyennes de ces régions ? L'ouvrage dirigé par Peter Matanle et Anthony Rausch (2011) pointe dans son premier chapitre une occultation du déclin des territoires périphériques durant les années de Haute croissance, qui est autant la responsabilité des observateurs japonais qu'étrangers. Ces chercheurs en visite étaient impressionnés par le gigantisme des métropoles, Tōkyō avant tout, et ne les quittaient que pour voir des « provinces » au fort rayonnement touristique, comme Nikkō, Kyōto, Nara... Ils auraient ainsi, en même temps qu'une société japonaise enthousiasmée par sa propre reconquête économique, nourri une compréhension optimiste de l'histoire moderne du Japon comme celle d'une réussite exceptionnelle, avec des « points noirs » (pollution, déséquilibres de peuplement) mineurs par rapport à l'enrichissement d'une société où les inégalités de revenus étaient parmi les plus faibles de l'OCDE. Dans l'esprit d'une vision cyclique du déclin urbain, le déclin des villes petites et moyennes était le revers acceptable d'un modèle de développement endogène, qui permettait en outre à ces régions de bénéficier des retombées de la croissance par le biais de transferts (voir section III).

Carte 5 : L'extension de la Mégalopole japonaise et la formation d'un Japon à deux vitesses.



Extrait de l'Atlas du Japon (Pelletier, 2012 : 51).

En outre, les destructions causées par la guerre et l'explosion démographique qui a suivi la capitulation d'août 1945, en provoquant une très grave crise du logement, ont nourri une peur du surpeuplement plus préoccupante que l'entrée des campagnes profondes dans le dépeuplement. Or, cette crainte a été entretenue par les élites même après la diffusion de statistiques prouvant un vieillissement rapide du Japon à partir des années 1970, parce que celle-ci entretenait par corollaire une croyance dans la rareté du foncier et nourrissait l'inflation des valeurs foncières et immobilières au cœur du financement de l'économie nationale (Aveline et Li, 2004 ; Bourdier et Pelletier, 2000 ; voir chapitre 2). En conséquence, si la rapidité du tournant démographique qui fait

aujourd'hui vieillir le Japon a pris de court même d'éminents spécialistes (Coulmas, 2007)⁵⁹, l'occultation du déclin périphérique a, par effet de trompe-l'œil, conduit à une redécouverte d'un phénomène qui semble gagner le Japon de l'endroit à partir de l'envers (Matanle *et al.*, 2011).

I.3. *Toshi no shukushō*, la décroissance urbaine en perspective globale

A l'heure actuelle, de plus en plus d'experts japonais s'emparent de la notion de *shrinking city* et illustrent leurs propos d'exemples de villes en décroissance étrangères qui ont géré leur déclin intelligemment (Nakayama, 2013 ; Ōno *et al.*, 2008 ; Yahagi, 2009). L'enjeu de cette mise en perspective globale est théorique et surtout pratique : il donne en exemple des cas de villes ayant essuyé des pertes démographiques souvent plus brutales que celle des villes japonaises non métropolitaines en fort vieillissement, à cause d'une crise structurelle de leur économie locale. Les acteurs des villes japonaises concernées sont invités à développer des partenariats avec des villes étrangères dans une situation analogue, plutôt qu'avec le centre politique, Tōkyō, dont les acteurs ont le regard tourné vers une compétition horizontale entre villes mondiales⁶⁰.

I.3.1. Une circulation d'idées par l'intermédiaire de réseaux de recherche multilatéraux

La notion de *shukushō* ou 縮小 se compose d'abord du sinogramme 縮 ou *shuku* (se contracter, diminuer), qui dans son sens premier, désigne l'acte de mettre une armure ; il est suivi de *shō* ou 小 : employé seul, ce signe forme l'adjectif « petit ». Le terme a une généalogie beaucoup plus récente que celle de *suitai*. Son introduction dans les études urbaines japonaises procède d'une volonté de transférer au contexte nippon l'expression *shrinking city*, à l'origine par deux groupes de chercheurs japonais affiliés à deux réseaux d'étude internationaux des *shrinking cities* distincts :

- Le premier groupe, autour de l'architecte Ōno Hidetoshi, s'est impliqué à partir du milieu des années 2000 dans une démarche bilatérale d'organisation d'expositions itinérantes et de séminaires sur les villes en décroissance, en partenariat avec le Shrinking Cities Group. Ce réseau, sous la direction de l'architecte allemand Philip Oswalt, a été financé par le Kulturstiftung des Bundes de Berlin et s'évertue à changer les stéréotypes négatifs attachés aux villes en déclin, grâce à des opérations de vulgarisation scientifique. L'accent est mis sur l'inventivité architecturale et les échanges germano-japonais ont donné naissance à un livre bilingue sur la décroissance urbaine (*Shrinking Cities Complete Works 3 : Japan*), ainsi qu'à l'arrivée au Japon de cette exposition itinérante, retracée dans l'ouvrage *Shrinking Nippon* sous la direction d'Ōno.
- Le second groupe est formé de chercheurs qui ont individuellement rejoint le Shrinking Cities International Research Network (SCIRN), présenté en introduction de ce travail. Les membres de ce réseau partagent une hypothèse de recherche commune, à savoir que les processus actuels de déclin des villes constituent une déclinaison locale d'un phénomène mondial, celui de l'exposition

⁵⁹ D'après Florian Coulmas, au milieu des années 1970, l'émergence de la thématique du vieillissement futur du Japon avait conduit les démographes à prédire une stagnation de la population japonaise à l'horizon 2040 : elle aurait alors atteint 140 millions d'habitants. Son pic à 127,5 millions d'habitants a finalement eu lieu en 2005.

⁶⁰ Il s'agit d'une référence à la *global city* : une ville jouant un rôle de pôle de commandement de l'économie mondiale (Sassen, 1991), et cherchant à conserver ce statut grâce à la concentration en son sein d'activités et de flux d'échanges stratégiques.

des armatures urbaines nationales aux impacts de la globalisation et à d'autres facteurs transversaux structurels : financiarisation et transformation des capitalismes en régimes d'accumulation flexibles (Aglietta, 1976 ; Harvey, 1989, 2000) mettant en concurrence les villes aux profils économiques similaires, remise en cause des systèmes d'État-Providence, vieillissement de la population à l'échelle mondiale, impacts locaux du réchauffement climatique, incertitudes géopolitiques. Ce processus aboutit à une hausse des différentiels de développement à l'intérieur des États, entre les villes qui s'insèrent dans des échanges mondiaux, et des zones urbaines écartées d'un fonctionnement réticulaire des échanges de flux de tous ordres. Les chercheurs japonais affiliés au SCIRN, rencontrés dans le cadre de ce travail, ne sont pas architectes mais plutôt des politologues (Yahagi Hiroshi, Kamo Toshio) intéressés par la question du financement local du redéveloppement des villes décroissantes (*community financing* : Yahagi, 2009) ou des géographes essayant de modéliser les impacts infrastructurels de la décroissance (Uemura, 2014).

En raison de la résonance politique et médiatique du thème de la décroissance en Allemagne et de similitudes dans les causes de leur déclin multidimensionnel absolu et relatif (maturité économique, importance numérique de la main-d'œuvre qualifiée, vieillissement démographique, exposition inégale aux effets du déclin urbain entre est et ouest de l'Allemagne), le rapprochement Allemagne/Japon au sein des réseaux d'échanges sur la décroissance urbaine est important. Il a exercé une influence sur la traduction de la notion de *shrinking city*, à partir de l'anglais autant que de l'allemand. En effet, si *urban shrinkage* renvoie à la métaphore d'un linge qui se rétrécit en séchant (Baron *et al.*, 2010), la traduction en *Stadtschrumpfung* ou *schrumpfende Städte* choisie par les chercheurs allemands insiste davantage sur l'idée d'une réduction de la ville dénombrable à l'aide de statistiques ou de relevés (Florentin *et al.*, 2009), ce qui est aussi le cœur du sens donné à *toshi no shukushō*. Ce dénombrement repose sur des critères démographiques, en raison de la brutale chute de la fécondité provoquant un « choc » (Steinführer et Haase, 2007). Comme au Japon, le décroît naturel est placé au centre des analyses sur les transformations des villes en déclin (même si le facteur démographique s'avère difficile à isoler), et beaucoup de travaux insistent sur le rôle conjoint des migrations et des processus de suburbanisation (Fol et Cunningham-Sabot, 2010 ; Kabisch *et al.*, 2009).

I.3.2. La notion de *shukushō*, une réduction dénombrable et anticipée de la ville

Accolé à celui de ville (*toshi*) en tant qu'entité administrative, le terme de *shukushō* signifie la réduction ou le rétrécissement planifié de la ville. La notion de réduction mesurable est instantanément comprise des urbanistes japonais qui entendent ces termes, si l'on en juge par les usages courants (et polysémiques) du mot *shukushō* (tableau 2).

Tableau 2 : Des phrases utilisant le mot *shukushō* et leur traduction.

Exemples de phrases japonaises	Traduction française
彼はその恐竜の精巧な縮小模型をじっと見つめた。	Il regardait attentivement la reproduction du dinosaure en miniature .
多くの会社が人員を最低限にまで縮小した。	Un grand nombre d'entreprises a réduit au minimum la taille de son personnel.
縮小コピーを撮ってくるよ。	Je vais faire une photocopie au format réduit .
国内市場の縮小はインフレに依るものです。	On a désigné l'inflation comme la cause de la contraction du marché domestique.
工場は生産を縮小せざるをえなかった。	L'usine a été contrainte de diminuer le volume de sa production.
金属は冷やされると縮小する。	Le métal se contracte quand il est refroidi.

Source : jisho.org, traduction en français par S. Buhnik, 2015.

Comme on le voit dans ces phrases, la « réduction » se produit en réaction à un évènement extérieur qui contraint un organisme ou une organisation à s'adapter aux conditions de son environnement pour ne pas disparaître. Cette réactivité conduit à un changement de degré de l'objet qui a été touché, comme le dénote l'exemple des maquettes ou des copies au format réduit. Cela implique un fonctionnement différent : l'entreprise est obligée de fonctionner autrement, la copie se lit différemment. Mais il n'y a pas systématiquement un changement de nature de l'objet considéré, et il conserve d'ailleurs son nom : c'est toujours une entreprise, une usine, un marché, une copie.

Par rapport à *toshi no suitai*, *toshi no shukushō* a donc une connotation positive et surtout une dimension performative : *shukushō suru toshi*, c'est « faire la ville plus petite »⁶¹ pour éviter son effondrement, c'est accepter de programmer la diminution de la taille de ses infrastructures. *Toshi no shukushō* insiste ainsi sur la nécessité de voir dans le déclin un processus structurel et irréversible, et non plus cyclique : il faut choisir de *réduire* les territoires qui pourront faire l'objet d'opérations de renaissance urbaine ou *saisei*, avant que le déclin démographique ne devienne incontrôlable et que la ville ne subisse alors un effondrement généralisé, un *suitai*. Pour les professionnels de l'aménagement du territoire au Japon, la traduction de l'expression *shrinking city* est donc beaucoup plus synonyme de *smart downsizing* (réduction planifiée et acceptée de la ville), alors que la notion de (*toshi no*) *suitai* dénote un déclin subi. Cela soulève la question d'une gouvernance de la décroissance, ou d'une entente entre les acteurs de la fabrique urbaine autour d'un objectif commun de décroissance planifiée. Cela est d'ailleurs souligné par le fait que les auteurs comme Ōno Hidetoshi ou Yahagi Hiroshi parlent de *toshi no shukushō* et non de *machi no shukushō* : c'est l'administration de la ville qui est concernée et qu'il faut adapter à une réduction des finances publiques. *Machi* renvoie à une forme participative de construction de la ville, le *machi zukuri*, qu'il faut au contraire encourager et qui n'a donc pas besoin de *shukushō*.

En relation avec cette question de gouvernance du déclin, Nakayama (2013) établit d'ailleurs une distinction entre un « bon » *shukushō*, où les municipalités, les associations d'habitants et les acteurs privés ont anticipé les projections démographiques, et un « mauvais » *shukushō* ou

⁶¹ Ou plutôt, la ville qui « se fait plus petite » sous l'effet d'une intention humaine, d'un projet politique.

*ranshukushō*⁶², où des coupes budgétaires se produisent en catastrophe parce que des acteurs ont fait cavalier seul. En conséquence, si *shukushō* n'est pas strictement synonyme de ville compacte ou de redensification, j'ai pu constater que les spécialistes des *shrinking cities* au Japon accusent tous clairement dans leurs écrits les méthodes d'étalement urbain héritées de la Haute croissance, qui font obstacle au *shukushō*. Pour Yahagi Hiroshi par exemple, « l'étalement urbain persistant est le fardeau national du Japon (...) mais renverser cette tendance et faire revenir une ville étalée de la Haute croissance à une ville où l'on peut marcher, renouant ainsi les liens entre les hommes et leur culture, n'est pas facile »⁶³.

II. L'extension des facteurs et des manifestations locales de la décroissance urbaine (1980-présent)

Avec cette seconde partie du chapitre, nous nous intéressons aux facteurs qui contribuent à la progression sur le territoire japonais des phénomènes de déclin urbain, *suitai*, dans des ordres de grandeur qui obligent les acteurs à trouver les outils d'une décroissance viable, *shukushō*. Il s'agit de voir comment le temps long de la transition démographique s'est articulé à partir des années 1990, à la crise du système capitaliste japonais d'après-guerre. La déstabilisation de ce qui avait fait le « miracle économique japonais » pèse non seulement sur la natalité du pays, mais encore s'accompagne-t-elle d'une concentration de plus en plus contestée de la population restante dans la région de Tōkyō, « seule ville mondiale d'un pays en déclin » (Fujii, 2008).

II.1 L'aggravation du vieillissement de la population japonaise

Nous ne nous lancerons pas ici dans une étude détaillée des tendances démographiques menant à la baisse absolue de la population japonaise, car celle-ci fait déjà l'objet d'ouvrages complets, écrits par des démographes spécialistes du Japon et très accessibles au public français⁶⁴. L'enjeu est de voir comment les causes démographiques du déclin du Japon s'imbriquent à des problèmes économiques et sociétaux de longue durée, et participent ainsi consubstantiellement à l'augmentation des disparités territoriales (Coulmas et Lützel, 2011).

II.1.1. Augmentation de l'espérance de vie et baisse continue des indices de fécondité

Les causes du vieillissement de la population japonaise et de sa bifurcation sont de deux ordres : l'allongement de l'espérance de vie de la population japonaise et la baisse continue des taux de natalité, en raison d'un indice synthétique de fécondité très faible, qui oscille entre 1,27 et 1,4 enfants par femme environ depuis 2005. L'âge médian de la population totale a ainsi doublé en

⁶² De *ran* (乱) qui signifie la guerre, le désordre ou le chaos.

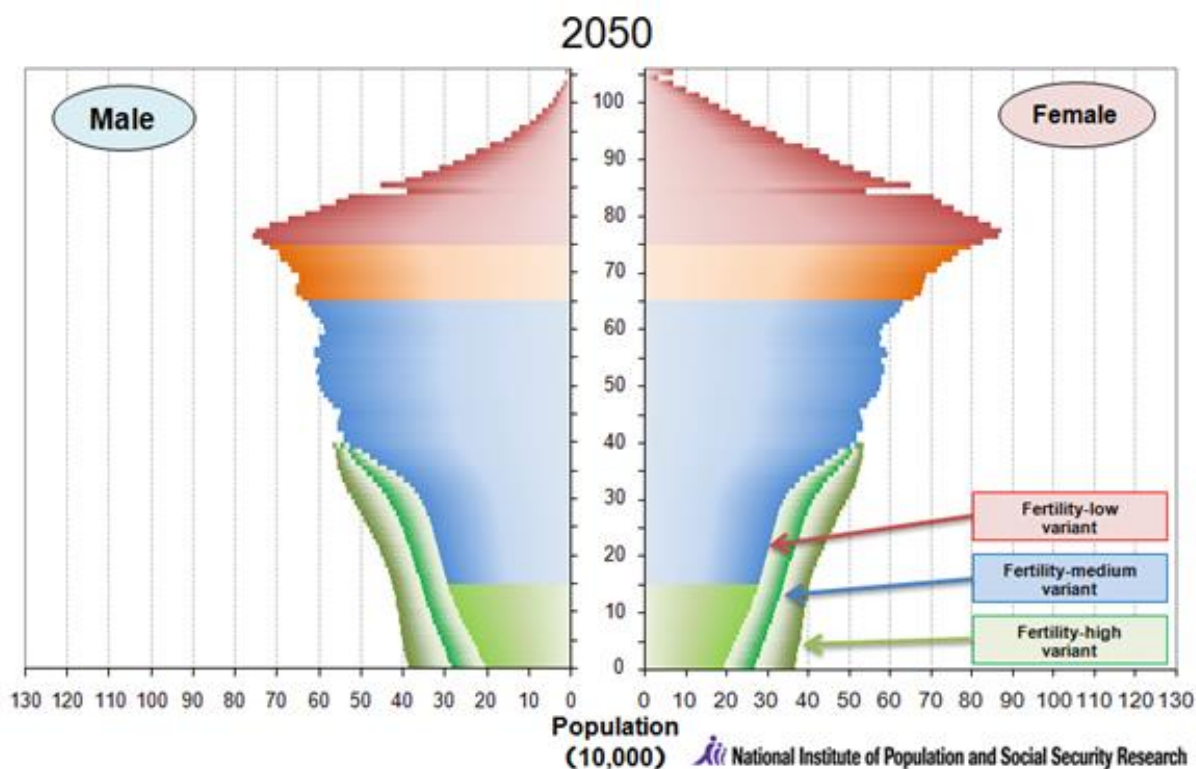
⁶³ 性懲りなき郊外開発が今、重荷に (...). しかし、高度成長にスプロールした都市構造を、「人と文化をむすぶ歩けるまち」に引戻すのは容易ではない。(Yahagi, 2009 : 155).

⁶⁴ Nous pensons ici à la somme de Florian Coulmas, *Population Decline and Ageing in Japan – The Social Consequences* (2007). L'ensemble des chiffres démographiques cités dans cette section II du chapitre en sont extraits.

soixante ans, passant de 22 ans en 1945 à 43 ans en 2006. L'allongement de l'espérance de vie est la conséquence à long terme d'une transition sanitaire remarquable : grâce à un système de santé et de sécurité sociale défini au niveau de l'entreprise et privilégiant la couverture des dépenses de fin de vie (Morishita, 2012), mais aussi à un ensemble de facteurs socio-culturels (qualité de l'alimentation), l'espérance de vie à la naissance excède largement les 80 ans chez les hommes et les 84 ans chez les femmes. Le vieillissement par le haut de la pyramide des âges est donc un indicateur de la qualité des infrastructures de soin et de santé existant au Japon. C'est la première cause d'un renversement en cent ans (1950 – 2050) d'une pyramide des âges qui était triangulaire à l'origine (figure 2).

Figure 2 : La figure attendue de la pyramide des âges au Japon en 2050.

Le rétrécissement de la base dépendra des taux de croissance et de fertilité des prochaines années.



Source : INPSS.

La baisse des taux de natalité est plus ambivalente : dans les pays en voie de développement, la baisse du nombre d'enfants par femme est d'abord associée à une amélioration générale du niveau d'éducation et des systèmes de retraite par répartition et par capitalisation (on n'assure plus ses vieux jours en faisant plus d'enfants). Ensuite, le passage de l'indice synthétique de fécondité au-dessous du seuil de renouvellement des générations (2,1 enfants par femme en moyenne) est commun à l'ensemble des pays de l'OCDE. Mais au Japon, cette baisse a été précoce : dès 1990, l'annonce d'une chute de l'indice synthétique de fécondité à 1,57 enfant par femme⁶⁵ a choqué, d'autant plus qu'elle implique une baisse drastique du taux de nuptialité (nombre moyen de mariages) parmi les générations nées après 1968. Au Japon en effet, en 2015, 98 % des naissances enregistrées sont le fait de couple mariés : les naissances hors mariage sont

⁶⁵ Inférieur à celui de l'année 1967, jugée néfaste à la naissance de filles selon l'horoscope chinois. Dans les pays d'Asie orientale, les naissances ont alors été limitées.

très rares et la hausse du nombre des foyers monoparentaux à partir des années 1990 provient avant tout d'une augmentation du nombre de divorces. Parallèlement, une hausse du nombre de couples mariés vivant en zone urbaine et n'ayant jamais eu d'enfants est constatée, tandis que l'élévation de l'âge moyen au mariage, dite mariage tardif (*bankonka*), réduit les possibilités biologiques d'avoir plusieurs enfants.

On ajoutera qu'au Japon, le contraste entre les générations nombreuses de l'après-guerre et les générations « creuses » qui sont devenues actives à partir des années 1990 est renforcé par le caractère explosif et court de la période du Baby-boom. Le Japon connaît en effet un pic de natalité de 1946 à 1949 (avec plus de 3,5 enfants par femme), au moment où six millions de Japonais ont été rapatriés des colonies et débarquent grâce aux installations portuaires qui fonctionnent encore, faisant croître la population totale du pays de 11 millions entre 1945 et 1950. La diffusion encouragée de différents moyens de contraception et la légalisation de l'avortement en 1948, pour des motifs sanitaires et économiques⁶⁶, ont contribué à la baisse très rapide des indices de fécondité en dessous de 2,5 enfants par femme dès le début des années 1960.

II.1.2. Un recours à l'immigration internationale éludé

Cette évolution démographique est inquiétante : pour le financement des retraites⁶⁷, pour le maintien d'un large marché intérieur de consommation et pour éviter une trop grande dépendance de l'économie japonaise aux exportations, pour les performances des entreprises, pour les recettes publiques, etc.⁶⁸. Elle pose la question lancinante du recours à l'immigration afin de compenser le décroît naturel. Au Japon, la part des étrangers dans la population totale stagnait à 1,7 % en 2012, soit un peu plus de deux millions de résidents, ce qui inclut les 900 000 descendants d'immigrés coréens (*zainichi*), dont un tiers est naturalisé (Jouannès, 2015). Sur la période 2008-2012, les flux migratoires ont même été négatifs (taux annuel de -0,3‰ entre 2008 et 2011 : départs définitifs ou temporaires après la catastrophe de Fukushima) et n'ont donc pas amorti la décroissance de la population totale.

Le recours à l'immigration de peuplement reste éludé : en témoigne une adresse du 12 février 2015 à la Diète (Chambre des Représentants) du Premier Ministre Abe Shinzō, qui a souligné l'importance que revêtait l'internationalisation du Japon pour des raisons économiques et diplomatiques, tout en se défendant d'ouvrir plus largement le pays aux immigrés peu qualifiés ou sans origines japonaises (Jouannès, *ibid.* : 16)⁶⁹. Malgré l'émergence de voix favorables à une immigration à plus grande échelle (comme Sakanaka Hidenori, directeur du Japan Immigration

⁶⁶ C'est-à-dire que le recours à l'avortement est justifié si les couples apportent la preuve de leur incapacité financière à éduquer le futur nourrisson. Selon les chiffres de l'INPSS, le nombre annuel d'avortements au Japon oscillait entre 300 000 et 400 000 par an à la fin des années 1990 et au début des années 2000.

⁶⁷ Les dépenses sociales ont augmenté de 234% entre 1990 et 2012, et les projections prévoient une hausse de 132% entre 2012 et 2025 (Coulmas, 2007 ; Morishita, 2012).

⁶⁸ La crise de 2008 qui a fait replonger le Japon dans plusieurs épisodes de déflation n'est pas le fruit un achat massif de « junk bonds » par ses banques (traumatisées par les souvenirs de la bulle immobilière et boursière des années 1980) : le pays a dû subir les conséquences sur le chiffre d'affaires des entreprises et sur l'emploi d'une chute de ses exportations vers les États-Unis et l'Europe.

⁶⁹ Il s'est ainsi engagé à ce que l'assouplissement des visas de travail soit dirigé vers les travailleurs qualifiés, bien que ce soit la demande en travailleurs peu ou moyennement qualifiés qui soit aujourd'hui la plus pressante : vente (demande des chaînes franchisées comme Uniqlo), construction (en vue des Jeux Olympiques de 2020), soins aux personnes dépendantes et services à la personne (restauration).

Policy Institute), l'hostilité de l'opinion publique dicte la prudence du gouvernement : dans le cadre de sa grande enquête de février 2014 sur les solutions à privilégier pour lutter contre le dépeuplement, le journal conservateur *Yomiuri* – qui tire chaque jour à plus de dix millions d'exemplaires – a révélé que 82 % de ses répondants optaient pour une augmentation du taux d'emploi des femmes, et 37 % pour l'appel à des travailleurs étrangers.

Cette réticence est également courante parmi les auteurs d'ouvrages sur l'ajustement de l'économie japonaise aux répercussions de son dépeuplement : l'ancien conseiller au Ministère des Finances Matsutani Akihiko par exemple, estimait dans son essai *Shrinking Population Economics* (2006) que l'appel à des travailleurs étrangers peu qualifiés accroîtrait le nombre de personnes âgées pauvres sur le sol japonais à l'horizon 2030. Selon Uemura Tetsuji, auteur d'une thèse sur la décroissance urbaine soutenue à la London School of Economics, favorable à l'assouplissement des politiques migratoires, l'immigration internationale ne constitue pourtant pas un antidote satisfaisant à la décroissance de la population citadine japonaise pour plusieurs raisons :

- 1) Pour compenser la faiblesse des taux de natalité et corriger le déficit des naissances sur les décès à venir, il faudrait que le Japon fasse entrer plus de 17 ou 20 millions d'étrangers à l'horizon 2030 ou 2040 selon différents scénarii, ce que l'opinion publique d'un pays sans tradition migratoire ne pourrait accepter (voir aussi Matanle *et al.*, 2011 ; Nakayama, 2013) ;
- 2) Les pays émetteurs des principaux flux de migrants vers le Japon, et qui partagent avec les Japonais la plus forte proximité géographique et linguistique (Chine, Taïwan, Corée du Sud) sont eux-mêmes confrontés à des problèmes de dénatalité comparables et seront donc peu enclins à encourager leurs populations actives à trouver un emploi au Japon.
- 3) Si l'enjeu de l'immigration consiste à corriger des déséquilibres de peuplement, il suppose alors de persuader les migrants d'aller vers des régions périphériques, alors que c'est au cœur des grandes villes que se situent depuis la fin du XIXe siècle, des quartiers à forte concentration ethnique où les migrants peuvent se reposer sur des réseaux d'entraide, communiquer dans leur langue et trouver un travail⁷⁰.

II.2. Dénatalité, crise du modèle d'économie politique japonais et décroissance urbaine : des boucles de rétroaction positives

La solution de l'immigration ayant peu les faveurs des électeurs et de la classe politique, l'enjeu d'une remontée des indices de fécondité prend d'autant plus de place dans le débat public. Selon Florian Coulmas (2007 : 17), en 2004, 78 % des répondants à un sondage du quotidien national *Asahi* jugent que la dénatalité est la question de politique intérieure à laquelle les gouvernements doivent donner la plus grande priorité. Dans le même temps, 74 % de ces sondés trouvent qu'il est difficile d'élever un enfant au Japon ; 45 % d'entre eux trouvent que la parentalité

⁷⁰ Par exemple, la barrière linguistique et la difficulté à suivre plus de deux heures de cours de langue après une journée de stage a posé des problèmes de communication aux stagiaires-infirmiers indonésiens et philippins – en grande majorité des femmes – envoyés en formation hors de la mégalopole, en vertu des accords de partenariat signés en 2008 et 2009 entre le Japon et ces deux pays. En conséquence, un certain nombre de stagiaires ayant réussi leur examen final sont partis exercer dans des régions plus urbanisées du Japon voire dans un autre pays (Coulmas et Lützel, 2011 : 341-343).

est un plaisir, et 44 % une peine. A la suite de ce sondage, les Livres blancs annuels du Ministère du Territoires, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (MLIT) se sont mis à mesurer à l'aide de grandes enquêtes d'opinion, le décalage entre la natalité « désirée » et la natalité « réalisée », qui est toujours plus faible, de même que le taux de nuptialité. Plus récemment, le rapport dirigé par Masuda Hiroya sur les villes en voie d'extinction (2014) recommande de créer des environnements permettant aux femmes de trouver un travail et de le mener de front avec une vie de famille épanouissante, de façon à empêcher leur migration vers Tōkyō. En novembre 2014, un rapport du comité « Choisir l'avenir » (*Sentaku suru mirai*), dirigé par Mimura Akio (président de la Chambre de commerce et d'industrie de Tōkyō) a conseillé au Premier ministre Abe Shinzō deux axes prioritaires pour ses réformes : inciter à une hausse du taux de nuptialité, tout en soutenant l'emploi des seniors et le recrutement des femmes à des postes d'encadrement (Jouannès, 2015).

Cette manière de poser les termes de la lutte contre la dénatalité montre à quel point celle-ci ne peut être envisagée sans prendre en considération la reconfiguration des modes de coordination du capitalisme japonais d'après-guerre, et ses liens profonds avec les questions d'égalité entre hommes et femmes (Coulmas et Lützel, 2011 ; Matanle *et al.*, 2011). Sébastien Lechevalier, dans son essai d'analyse synthétique du capitalisme japonais en transition, estime à ce titre que c'est « l'inhabilité du capitalisme japonais à permettre aux individus, essentiellement les femmes, de concilier carrière et famille que réside la cause principale de la chute du taux de natalité, de la dépression démographique et par voie de conséquence, du vieillissement » (Lechevalier, 2011 : 215). Pour mieux comprendre ces boucles de rétroaction entre dénatalité, mutations du capitalisme et répercussions sur les dynamiques urbaines, il convient donc de rappeler les principaux traits de ce modèle et les facteurs de son ébranlement à partir des années 1980.

II.2.1. Une économie politique et des compromis sociaux ébranlés avant et après la bulle

Il est difficile d'évoquer le modèle d'économie politique japonais d'après-guerre sans risquer d'en donner une vision figée, minimisant l'importance des conflits idéologiques et politiques qui ont fait évoluer ce modèle de l'intérieur (Boyer, Isogai et Uemura, 2011 ; Thomann, 2008a). L'approche régulationniste a insisté sur le caractère décentralisé et coordonné du régime d'accumulation japonais de l'après-guerre (Boyer et Souyri, 2001). Par régime d'accumulation, elle entend « un ensemble de régularités assurant une progression générale et relativement cohérente à l'accumulation du capital, c'est-à-dire permettant de résorber ou d'étaler dans le temps les distorsions et les déséquilibres qui naissent en permanence du processus lui-même » (Boyer, 1986 : 46). Dans l'après-guerre, les relations entre un certain nombre d'institutions vont permettre la reproduction de ces régularités.

Les rapports salariaux et les compromis sociaux de l'après-guerre sont le fruit des politiques budgétaires des années 1950 et 1960, qui avaient pour objectif de maximiser le potentiel économique du Japon (Haggard et Kaufman, 2008 ; Morishita, 2012). Afin de diriger l'épargne des ménages vers les investissements productifs, la fiscalité et les dépenses sociales furent maintenues à un niveau réduit, et le système de protection sociale s'est longtemps restreint à la couverture des

besoins des personnes âgées (Kobayashi, 2014), laissant de côté les besoins des personnes actives (chômage, divorce, etc.). La charge de la protection sociale est reportée vers les entreprises, dont le rôle bienfaiteur est encouragé (Thomann, 2008a), celles-ci bénéficiant en retour des commandes liées à la politique industrielle de l'État. L'objectif du plein-emploi a incité les classes dirigeantes à favoriser le départ des femmes salariées au moment du mariage et du premier enfant⁷¹. Il en résulte que le taux d'emploi des femmes au Japon a toujours été élevé en réalité, mais a suivi une courbe en M : très fort jusqu'à 28 ans (plus de 70 %), quasiment nul jusqu'à la fin de la trentaine, partiel et irrégulier ensuite. En compensation, l'entreprise promet une gamme d'allocations et d'indemnités s'ajoutant au salaire de base⁷², assurant ainsi le bien-être du travailleur et de sa famille, sans empêcher les très bonnes performances des entreprises japonaises. C'est le modèle du *male breadwinner*, où le revenu du ménage repose sur le salaire du mari et entraîne une division genrée des tâches au sein des couples. Le compromis social japonais est donc à base « compagnie-iste » et familiale (Haggard et Kaufman, 2008 ; Ronald et Doling, 2010, 2012). Une part essentielle de la protection sociale est déléguée aux familles et aux entreprises : « les familles se chargeaient des plus jeunes et des plus âgés (soins aux parents), tandis que les entreprises acceptent dans le contexte social tendu de l'après-guerre d'offrir garanties et avantages sociaux en échange de la paix sociale » (Morishita, 2012 : 5).

Ce rapport salarial intégrateur qui a aussi concerné les ouvriers, a cependant consolidé des liens de dépendance entre salariés et employeurs. Dans ce système en effet, le salarié doit envisager une carrière dans une même entreprise afin de maximiser le prix attaché à son travail et bénéficier des indemnités indirectes comprises dans le système de rémunération (Thomann, 2008a : 35). Cela explique des journées de travail longues, marquées par un grand nombre d'activités informelles, ainsi que la nature duale du système de protection sociale : à l'apogée des années 1980, un tiers des salariés japonais menaient des carrières à vie dans une entreprise, tandis que les salariés recrutés à mi-carrière à des postes subalternes ou à temps partiel (femmes notamment) vont percevoir des revenus plus faibles et cotiser à des caisses de retraite moins avantageuses. La croyance dans « l'emploi à vie » n'en a pas moins été le socle d'une demande en terrains neufs essentielle à l'expansion urbaine, les ménages achetant un logement en tant qu'instrument d'épargne en ayant confiance dans leurs capacités de remboursement à long terme (Ronald et Doling, 2012).

Dans les années 1980, le Premier ministre Nakasone Yasuhiro (1982-1987) instaure une série de réformes émulant celles menées aux États-Unis par Ronald Reagan, considérées comme le point de départ de la formation de la bulle foncière et financière qui a éclaté avec fracas en 1990 (Aveline, 1995). La signature des accords du Plaza en 1985 ayant provoqué une hausse du yen qui menace la compétitivité des exportations japonaises, le gouvernement a répondu par une politique de relâchement monétaire (baisse du taux d'escompte, faible contrôle sur les encours du crédit bancaire) pour stimuler l'investissement et la consommation⁷³. Celle-ci fait flamber l'indice Nikkei

⁷¹ Le fait que la main-d'œuvre féminine soit plus facilement licenciée, notamment après son mariage ou la naissance de son premier enfant, a également contribué à compenser les rigidités de la stabilité de l'emploi pour les hommes dans les entreprises à partir des années 1960 (Bernard Thomann, 2008b : 60).

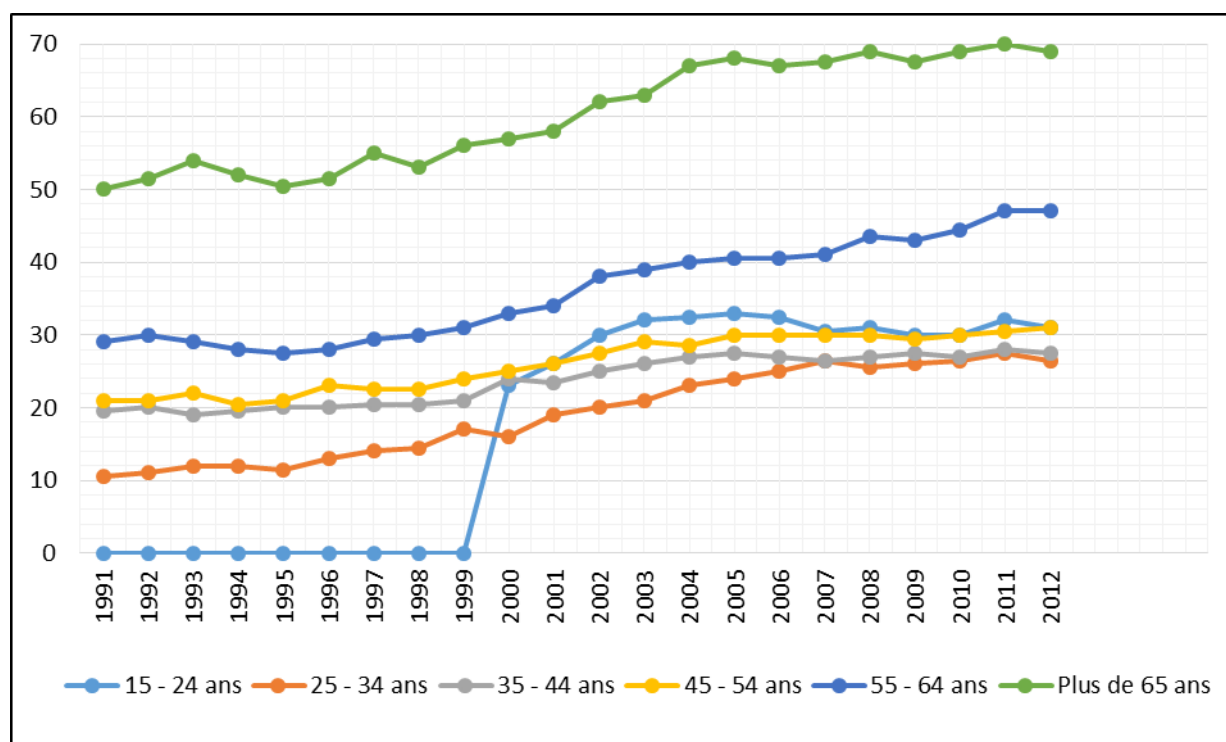
⁷² Bernard Thomann cite des chiffres du Ministère du Travail parus en 1986, informant que le salaire régulier était composé à 85,3% du salaire de base et pour 14,7% d'allocations mensuelles. La même année, 87,8% des entreprises de plus de 30 employés versaient des indemnités de transport, 74,5% des allocations familiales et 44,5% des indemnités de résidence (Thomann, 2008a : 27-29).

⁷³ Natacha Aveline parle d'un cocktail explosif de yen fort et de taux d'intérêt faibles, dans le contexte d'une ouverture des frontières aux mouvements de capitaux. « Les entreprises et investisseurs institutionnels japonais se

et les prix fonciers. La bulle se dégonfle en 1990 à la suite d'une décision de la Banque du Japon de resserrer le taux d'escompte de 2 à 6 %, d'où un effondrement des cours de la bourse. L'explosion consécutive des créances douteuses a provoqué des faillites de maisons de crédit puis de PME n'arrivant pas à rembourser leurs dettes ni à emprunter. De nombreux experts vont se saisir de cette longue récession ou « drôle de crise » (1991-2002)⁷⁴ pour critiquer le système de gestion *à la japonaise* : « la stabilité de l'emploi (...) et la tendance qu'ont eue les entreprises à surinvestir et à privilégier une politique d'expansion plutôt qu'à distribuer les profits aux actionnaires sous forme de dividendes » (Thomann, 2008a : 282) ont été mises au pilori par des défenseurs d'une gestion des entreprises selon des normes anglo-saxonnes. L'embauche de long terme est dès lors freinée au profit de contrats courts ou intérimaires flexibilisant la gestion de la main-d'œuvre.

Graphique 1: Le pourcentage d'actifs exerçant un emploi à temps partiel par groupe d'âge, 1988-2010.

Il est traditionnellement élevé parmi les plus de 50 ans (femmes) et les retraités reprenant un emploi après la retraite. La baisse après 2010 chez les 25-34 et les 35-44 ans peut être liée à l'entrée dans un emploi plus stable ou au contraire, à un arrêt des recherches d'emploi.



Source : Livre blanc du MLITT, 2012, adaptation par S. Buhnik, 2015.

sont alors mis à emprunter à bas taux auprès de leurs banques, en nantissant les emprunts sur la valeur d'un patrimoine immobilier en hausse pour investir à l'étranger » et faire des acquisitions ou des investissements grâce aux formidables capacités d'emprunts offerts le gonflement des prix des terrains, sur lesquels sont gagés les emprunts contractés par le propriétaire de ces terrains (Aveline, 2008 : 53). La bulle se nourrit aussi d'une politique de soutien à la rénovation des agglomérations japonaises grâce à plusieurs mesures de soutien à l'investissement privé menant à une fièvre spéculative, décrite au chapitre 2.

⁷⁴ « Drôle de crise » est le surnom qu'Evelyne Durille-Feer donne à la Décennie perdue, pour contester l'idée dominante d'une récession profonde du Japon. Les épisodes chroniques de déflation et l'explosion des dettes publiques et privées n'ont en effet pas été incompatibles avec une amélioration des exportations ou le renforcement du statut de créateur international joué par le Japon (Durille-Feer, 2011).

A partir de ce moment, on constate ce que Sébastien Lechevalier nomme une hausse de la segmentation du marché du travail : il est segmenté car « traversé par un clivage entre deux ou plusieurs segments entre lesquels il y a très peu de mobilité et caractérisés par des différentiels de salaire, de sécurité de l'emploi, de conditions de travail et de possibilités de carrière » (Lechevalier, 2011 : 222). Cette segmentation est au cœur de l'augmentation des inégalités de revenus à l'intérieur de chaque groupe d'âge plutôt qu'entre les groupes d'âge, ou parmi les membres du même sexe, même si les cohortes nées après 1975 en sont les principales victimes. En raison des protocoles de recrutement propres aux entreprises, une entrée retardée sur le marché du travail est perçue comme un signal négatif (Lechevalier, 2011 : 216) et les diplômés qui n'ont pas été recrutés du premier coup sont dès lors nombreux à se tourner vers des contrats courts (graphique 1)⁷⁵.

Le décalage entre niveau d'éducation moyen et embauche à la sortie de l'université met en lumière la montée de la précarité chez les jeunes : en 1991, le pourcentage de diplômés de l'enseignement supérieur d'une classe d'âge était de 27 % et le pourcentage de jeunes recrutés dès leur sortie de l'université était de 81 %. En 2010, 51,8 % des Japonais obtiennent un diplôme universitaire, mais 56 % d'entre eux sont recrutés du premier coup⁷⁶. La progression du travail irrégulier est concomitante d'une hausse de la pauvreté : le taux d'emploi des 15-64 ans est de 72 % en 2014, mais 75 % des travailleurs irréguliers gagnent moins de la moitié du salaire moyen mensuel (environ 3 750 euros par mois).

II.2.2. Les conséquences de la crise des années 1990 sur les parcours résidentiels des jeunes générations au niveau national

La crise des années 1990 et les réformes du système d'emploi et du marché du travail ont produit des conditions économiques de moins en moins compatibles avec le modèle du *male breadwinner*. La transition d'un parcours « sécurisé à vie » vers des parcours « liquides » (*from lifelong to liquid Japan* : Allison, 2013) bloque les mobilités sociales et résidentielles des plus jeunes à plusieurs niveaux :

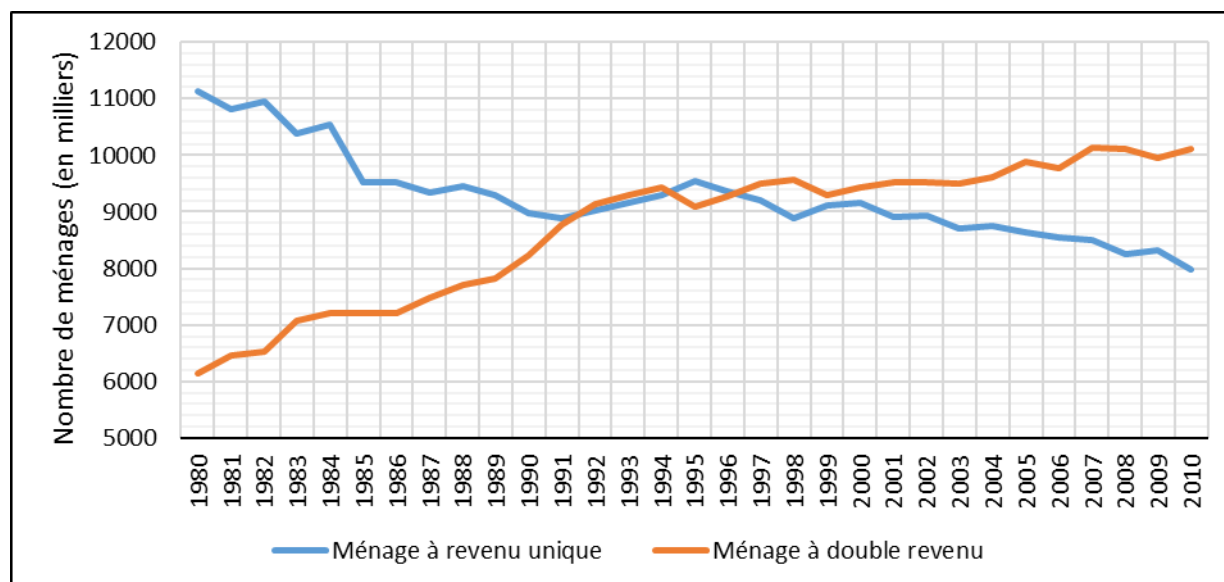
- Les jeunes n'ayant pas réussi à signer un contrat de travail permanent dès leur sortie de l'université et exerçant des emplois mal rémunérés restent beaucoup plus tard chez leurs parents et ont du mal à acquérir un logement, qui reste cher malgré la baisse des prix fonciers ;
- Pour les jeunes adultes qui se marient, envisagent d'avoir des enfants et cherchent un logement adapté, il est de moins en moins fréquent de se reposer sur le seul salaire du mari. De ce fait, la part des couples bi-actifs où la femme travaille plus longtemps et à temps plein grossit (graphique 2). Leur nombre a dépassé celui des ménages à revenu unique en 1996, lorsque la récession a été la plus importante.

⁷⁵ Or, les réformes du travail votées en 1999 sous le gouvernement Ōbuchi ont préservé l'interdiction des licenciements de salariés « réguliers », alors que les procédures de recrutement et de licenciement des salariés intérimaires ou irréguliers ont été assouplies pour « fluidifier » les besoins en personnel d'entreprises en difficulté face à la crise (Lechevalier, 2011 : 131).

⁷⁶ Source : Livre blanc annuel du MLITT, 2012.

Graphique 2 : Évolution du nombre total de ménages à revenu unique ou double.

La définition des revenus doubles ou uniques exclut cependant du calcul les ménages d'agriculteurs, au statut mixte : un exploitant travaille mais l'épouse est presque toujours impliquée dans la gestion de l'exploitation.



Source : MLITT, Livre blanc de 2012. Réalisation : S. Buhnik, 2015.

Néanmoins, au moment du mariage et surtout de la naissance du premier enfant, un grand nombre de femmes peinent à concilier travail et famille pour plusieurs raisons : un déficit persistant d'offre en crèches et en garderies dans les grandes villes⁷⁷, un partage des tâches domestiques en amélioration mais encore très inégalitaire avec le mari (Yabe, 2015), et des dispositifs législatifs trop peu coercitifs à l'encontre des employeurs voulant licencier les femmes enceintes (Corbel, 2014). Durant les années 2005-2009, le taux d'emploi à temps plein des femmes mariées est monté à 70,5 %, mais celui des femmes ayant un ou plusieurs enfants reste à 38 %, un pourcentage qui évolue peu depuis 30 ans.

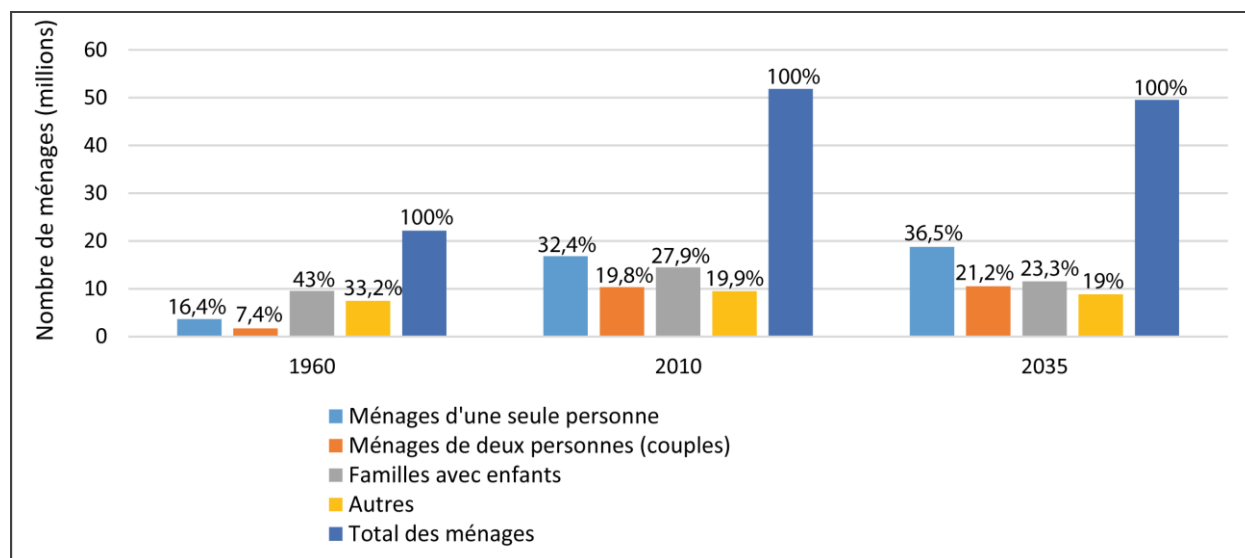
Les effets sur la demande en logements et la taille moyenne des ménages sont multiples et parfois contradictoires :

- Avec l'augmentation du nombre de ménages âgés en couple ou d'une seule personne, ainsi que du nombre de ménages actifs d'une seule personne, célibataire, de moins de 65 ans, le nombre total de ménages vivant au Japon évoluera positivement jusqu'en 2019 environ selon l'INPSS, avant de retomber sous les 50 millions vers 2030 (graphique 3).

⁷⁷ Un objectif de création de 45 000 places en crèche supplémentaires dans les grandes villes du littoral Pacifique a été posé en 2013 par la Ministère du Travail et de la Santé, en recommandant de suivre le « modèle Yokohama » : la municipalité de cette ville proche de Tōkyō a atteint son objectif « zéro enfant sur liste d'attente » en quatre ans. Aux réponses traditionnelles d'augmentation du budget dédié à l'enfance et de création de crèches municipales supplémentaires, se sont ajoutés une ouverture du marché aux entreprises et un assouplissement des réglementations pour l'obtention de l'agrément officiel (Corbel, 2014 : 8).

Graphique 3 : L'évolution du nombre des ménages au Japon, par taille et statut marital, 1960-2035.

Les pourcentages au-dessus de chaque colonne indiquent la part respective qu'occupait chacune des catégories à la date donnée.



Source : INPSS et Livre blanc du MLIT, 2012. Réalisation : S. Buhnik, 2015.

- Cette réduction de la taille moyenne des ménages (de 4,14 personnes par ménage en 1960 à 2,42 en 2010, et possiblement 2,2 vers 2035) fait que la demande nationale en logements baisse moins vite que la population totale, même si la taille et la composition des logements recherchés a énormément changé (voir chapitre 2). Le nombre de ménages avec enfants, qui a représenté plus de 40 % de la population totale en 1955, verra sa part pratiquement divisée par deux à l'horizon 2035. La natalité tardive des générations nées après 1975 a pour l'instant un effet numérique positif sur le nombre total de ménages avec enfants depuis la fin des années 2000, mais l'augmentation plus rapide du nombre de ménages seuls ou sans enfant fait mécaniquement diminuer sa part.

- Parmi les générations nées après 1975, le rythme réduit des décohabitations (départs du domicile familial) contribue légèrement au maintien du nombre de ménages avec enfants – de plus de 25 ou 30 ans – et influence négativement l'évolution du nombre total de ménages. En 2010, 53,1 % des 20-29 ans vivaient chez leurs parents, 27,6 % des 30-34 ans et 20,1 % des 35-39 ans, avec une hausse significative de ce taux chez ces derniers⁷⁸.

II.3. Du Japon de l'endroit et de l'envers à l'hyper-polarisation tōkyōite

En raison de cette déstabilisation systémique de son modèle d'économie politique conjuguée à l'accélération de la décroissance démographique, le territoire japonais est depuis les années 1990, un des pays comptant la plus grande proportion de régions en dépeuplement à l'intérieur desquelles les villes sont différemment fragilisées. Dans certains cas, ce *Zeitgeist* de déclin (« esprit du temps » : Coulmas et Lützel, 2011) a accentué des difficultés structurelles ; dans d'autres, la décroissance est au contraire une donne nouvelle, et pour les zones métropolitaines, les

⁷⁸ Source : MLITT, Livre blanc annuel de 2012, p.42.

conséquences économiques et sociales de la Décennie perdue ajoutées au vieillissement sont qualifiées de bombe à retardement. C'est la raison pour laquelle, suivant les auteurs de *Japan's Shrinking Regions in the 21st Century* (Matanle *et al.*, 2011), nous avons choisi de river notre attention sur les villes qui perdent des habitants par double déséquilibre démographique : le départ des jeunes aggrave les tendances naturelles au déclin de la population. Les motifs de quitter ces villes varie toutefois en fonction de leur profil économique et de leur position au sein d'une hiérarchie urbaine « provincialisée » au profit de Tōkyō. Nous allons voir comment ces cas multiples représentent des déclinaisons locales d'une typologie internationale des *shrinking cities* établie par Chung-Tong Wu et ses collègues (Wu *et al.*, 2013) (tableau 3)⁷⁹.

⁷⁹ Nous avons par ailleurs choisi de ne pas entrer dans des développements sur les régions sinistrées par la catastrophe de Fukushima et d'en faire un cas à part dans cette typologie. Masuda Hiroya, l'auteur du rapport sur les villes en voie d'extinction de mars 2014 et ancien gouverneur du département d'Iwate – l'un des plus touchés par le séisme du 11 mars 2011 –, l'explique dans son ouvrage *L'extinction régionale : la reconstruction des villes et villages de la côte d'Iwate sera douloureuse, moins à cause de la catastrophe naturelle inouïe qui a rendu des zones inhabitables, qu'en raison des facteurs de déclin structurel dont souffraient ces régions bien avant 2011, la catastrophe servant selon lui de prétexte pour renoncer à soutenir les régions dépeuplées en privilégiant la concentration des investissements vers des collectivités structurellement dynamiques* (Masuda, 2015).

Tableau 3 : Une typologie internationale des villes en décroissance.

Les exemples japonais ont été ajoutés.

Type	Caractéristiques	Causes sous-jacentes	Exemples
Décroissance imposée	Destructions par des guerres	Conflits géopolitiques	Beirut, Phnom Penh
	Mutations politiques et économiques locales rapides	Réformes politiques et administratives au niveau national	Villes petites et moyennes chinoises
	Épuisement des ressources	Exploitation irrationnelle des ressources naturelles	Villes minières ou mono-entreprises: Yubari, Hitachi
Décroissance due à des désavantages comparatifs	Manque d'opportunités/ de diversité économique	Effets de la mondialisation de l'économie sur l'accentuation des disparités inter-régionales	Pologne (par rapport à l'Allemagne)
	Attractivité résidentielle faible	Désindustrialisation et ré-industrialisation créant des disparités territoriales (exemple: modes d'implantation de l'économie de la connaissance)	Corée du sud: régions hors de l'aire métropolitaine de Seoul
	Conditions climatiques difficiles	Différences climatiques	Vieux centres industriels du nord-est de la Chine Ecosse
	Problèmes de qualité des infrastructures	Concurrence des styles de vie métropolitains	Rust Belt (États-Unis) Japon (hors de la mégalopole)
Décroissance due à des changements structurels sociétaux et globaux	Déclin absolu de la population	Taux de natalité bas (déclin de la fertilité)	Dresden, Allemagne
	Viellissement	Renouvellement des générations faible voire nul	Japon (hors de Tōkyō centre)
	Changement climatique local	Changement climatique global	Villes du centre de l'Australie

Source : (Wu *et al.*, 2013)

II.3.1. La décroissance imposée par des ruptures économiques et politiques

Comme le signale une des rares études sur le déclin des villes japonaises parues lors de la Haute Croissance, celle de Robert Smith (1973) sur les villes-château à la fin de l'ère Edo, les ruptures politiques, économiques et technologiques brutales ont engendré dès l'ère Meiji des cas de déclin « imposé » (tableau 3, catégorie 1). Ces cas, certes, sont cantonnés aux échelons inférieurs de la hiérarchie urbaine et concernent aujourd'hui trois types de villes industrielles :

1) Les villes minières fermées à cause de l'épuisement des mines puis des transitions énergétiques vers des ressources plus rentables ou moins polluantes (pétrole et énergie nucléaire, aujourd'hui les énergies renouvelables). Certaines, comme Yubari – dans l'île de Hokkaidō – ont connu des faillites retentissantes après des tentatives ratées de reconversion et le vote de la loi de 2003 sur la réforme des finances des collectivités, qui diminue leurs dotations⁸⁰. De 1960 à 2000, les villes minières ont fait partie des villes les plus décroissantes (-86 % de déclin démographique pour Yūbari et -80 % pour Utashinai) et sont passées bien au-dessous du seuil des 30 000 habitants, tout en gardant un statut de « ville », car les « dégrader » serait perçu comme humiliant (Flüchter, 2012). Ces villes relèvent aussi de la catégorie 2 (« déclin par désavantage comparatif ») en raison des conditions climatiques pénibles qui les caractérisent : elles se situent en effet soit dans le Hokkaidō septentrional où il fait très froid en hiver, ou dans des zones peu accessibles de l'île de Kyūshū.

2) Après les accords du Plaza en 1985, la réévaluation du yen a poussé un grand nombre de conglomérats (*keiretsu*) à redéployer une partie de leur appareil productif soit vers des périphéries du Japon ou des grandes banlieues des villes industrielles comme Ōsaka (voir chapitre 4), soit vers l'Asie du sud-est. Récemment, la crise de 2008 puis la perte de compétitivité des entreprises de l'électronique comme Sharp ou Panasonic face à leurs rivales sud-coréennes, chinoises ou taïwanaises ont touché des villes où se sont installés de nombreuses PME sous-traitantes. Les plus affectées sont les villes mono-entreprises telles que Hitachi à Ibaraki, au nord-est de Tōkyō, ou Sasebo sur l'île de Kyūshū.

3) Les villes portuaires sont les plus importantes de la hiérarchie urbaine à se classer dans la catégorie 1, car elles incluent des villes de plus de 200 000 habitants comme Nagasaki ou Kitakyūshū : les pertes d'emploi industriel concernent les secteurs de l'industrie lourde et les chantiers navals.

La tertiarisation de l'économie de ce type de ville ou une montée en gamme de leurs activités industrielles dépendent de la proximité aux marchés de l'emploi métropolitains ou aux

⁸⁰ Toutefois, on peut arguer que la faillite de Yubari a été très médiatisée parce que ce type d'enfoncement dans la crise d'une ville japonaise est rare. Dans *No Miracles Here : Fighting Urban Decline in Japan and the United States* (2001), Theodore Gilman compare les politiques de revitalisation des villes minières japonaises et des villes américaines automobiles (comme Flint dans le Michigan) en crise et insiste sur la similitude des « solutions » envisagées pour diversifier le tissu économique : éco-tourisme, aide au retour à l'emploi, entre autres. « Despite these similarities, there are also differences that help the Japanese do a better job of managing socioeconomic decline. Notably, the Japanese system is better suited to effecting incremental improvements in local socioeconomic conditions, while the American system often takes the big gamble that, if successful, dramatically improves conditions. This gamble, however, can also result in a failure to reverse a city's economic decline. [We] find that although Japanese and American cities rarely achieve truly successful revitalization, the Japanese have been more successful at avoiding the pitfalls of bad redevelopment policy » (Gilman, 2001 : 187).

centres du pouvoir (Aveline-Dubach, 2015a)⁸¹, et la question des liens entre crise urbaine et désindustrialisation va alors moins se poser à l'échelle des villes que des quartiers (cf. chapitre 4). Les soldes migratoires négatifs sont le fait de jeunes peu diplômés allant vers les villes offrant plus de possibilités de recrutement dans le secteur du bâtiment ou des services tertiaires peu qualifiés.

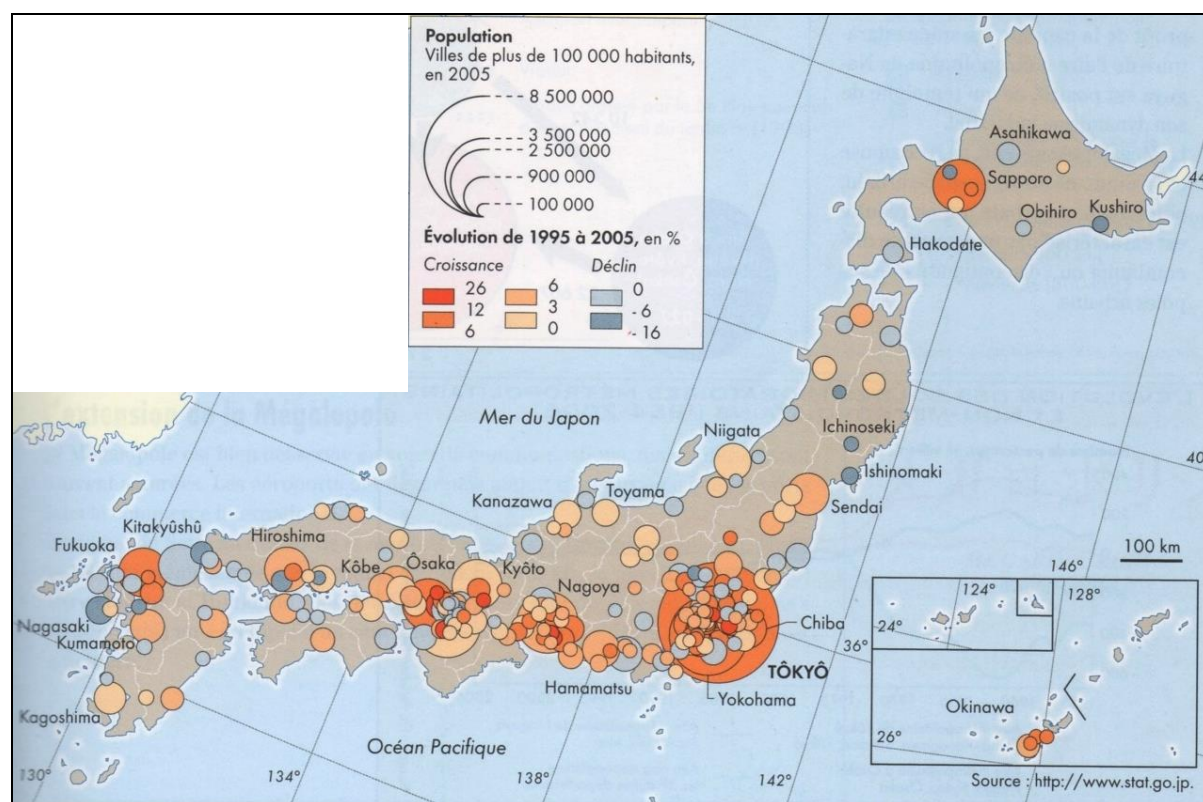
II.3.2. Le désavantage comparatif des villes périphériques, jusqu'à l'extinction ?

Si le déclin des petites villes rurales et côtières (villages de pêcheurs) situées hors de la mégalopole est observé depuis longtemps, la décroissance démographique des échelons supérieurs de l'armature urbaine concentre aujourd'hui l'attention des médias, car elle incarne une certaine perte de l'identité régionale japonaise. La carte ci-dessous donne à voir le grand nombre de villes de 100 000 à 200 000 habitants en déclin en 1995-2005 : les fusions intervenues en 2005 ne sont pas prises en compte sur cette carte, de sorte qu'elle évalue avec précision l'ampleur du phénomène au lendemain de la bulle.

Les villes de moins de 200 à 300 000 habitants (!) en bleu sur la carte ont été à 70 % qualifiées de villes en voie d'extinction à l'horizon 2050 par le rapport Masuda (2014). Ces estimations reposent sur les tendances à la diminution de plus de moitié, par solde migratoire et naturel, du nombre de femmes âgées de 20 à 39 ans. Si l'on fait abstraction des relents patriarcaux qui ont motivé le choix de cet indicateur (« garder les femmes pour avoir des mariages puis des enfants »), celui-ci soulève la question des facteurs qui retiennent ou pas les jeunes dans ces régions. Les départs les plus importants concernent les femmes et les jeunes diplômés des universités régionales, qui n'ont pas été recrutés dès la première année et cherchent dans les grandes villes des contrats de travail courts, là où la possibilité d'être recruté(e) à un poste « excitant » peut compenser la précarité du statut (Masuda, 2015 ; Okada, 2014). D'une manière générale, la baisse des commandes publiques dans les petites villes a incité les diplômés en ingénierie à se diriger vers les bassins d'emploi où le secteur de l'ingénierie et des technologies de l'information est florissant, soit principalement Tōkyō. Fujii Yasuyuki (2008 : 12) invite toutefois à ne pas négliger les jeunes « immobiles », immobilité qui est un corollaire de la baisse de la fertilité sur les relations familiales : le statut d'enfant unique les pousse à ne pas trop s'éloigner de leurs parents. Ces villes incarnent un type de décroissance par désavantage comparatif (catégorie 2 du tableau 3), lié à la moindre attractivité de leurs marchés de l'emploi.

⁸¹ Okabe Akiko note par exemple que Kitakyūshū a plus facilement obtenu des fonds pour la rénovation de son port à conteneurs grâce à l'installation sur son territoire de la Société nationale de sidérurgie dans le passé. Elle fonde également sa reconversion sur une politique d'éco-cité assez volontariste, centrée sur les industries du recyclage. In Aveline-Dubach (2015a), pp.35-50.

Carte 6 : L'évolution démographique des villes japonaises dans leurs limites de 2005, de 1995 à 2005.



Extrait de *l'Atlas du Japon*, 2012, p.49.

II.3.3. Le renforcement du poids de Tôkyô sur la hiérarchie urbaine

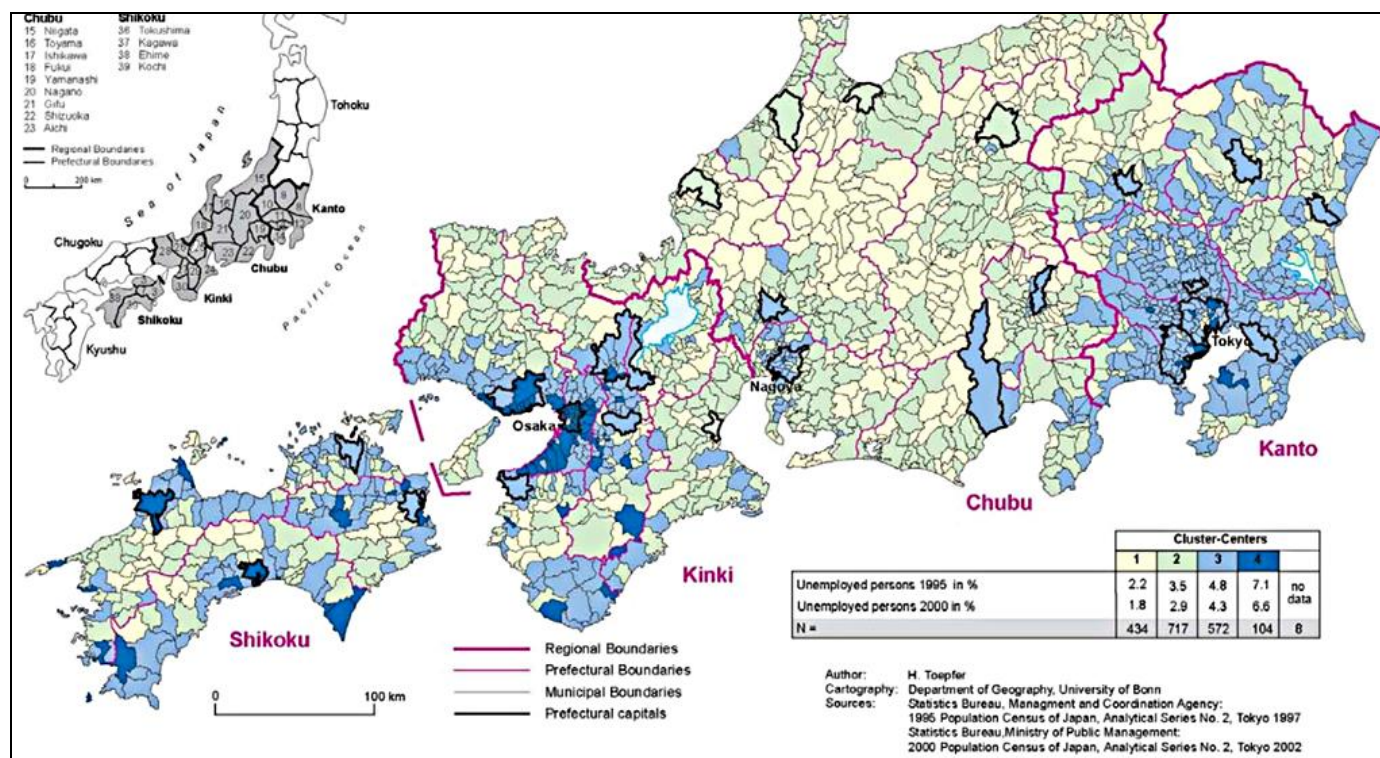
Entre 2005 et 2010, les chiffres généraux de la carte se sont légèrement affaiblis, mais le dynamisme de la région de Tôkyô n'en est pas moins demeuré remarquable et il a même augmenté (Flüchter, 2012 ; Scoccimarro, 2010). Même si la vitalité des « villes secondes », Nagoya et Ôsaka, paraît moins menacée que celle des villes plus petites, c'est en fait à ce niveau de l'armature urbaine que les changements les plus profonds se produisent. Depuis les accords du Plaza, la captation accrue des emplois et activités de commandement et de financement de l'économie japonaise par Tôkyô a, de l'avis des spécialistes (*inter alia*, Hatta, 2006 ; Kamo, 2000 ; Yahagi, 2009), fait passer le Japon mégapolitain d'un tri-pôle ou bi-pôle (Ôsaka-Tôkyô) à l'uni-pôle de la ville mondiale, matrice de ce qui est appelé la société des extrêmes de peuplement : *Tôkyô ikkyoku shûchû* ou Tôkyô face au « reste ». Du fait du poids de son secteur manufacturier et du départ de ses sièges d'entreprises vers la capitale, la région d'Ôsaka souffre de taux de chômage supérieurs à la moyenne nationale qui en ont fait un réservoir à population active pour Tôkyô (carte 3). Mais à côté du creusement de l'écart entre la première et la deuxième ville, le 3^e rang de la hiérarchie urbaine affiche un dynamisme démographique reposant sur l'attractivité de ses marchés d'emploi et son éloignement géographique plus important de la capitale⁸² : Sapporo, Sendai, Fukuoka et dans une moindre mesure, certains chefs-lieux de département comme Niigata ou Nagasaki. La

⁸² Relevant de la loi rang-taille : toutes choses égales par ailleurs, l'exposition des villes japonaises à la force polarisante de Tôkyô est inversement proportionnelle à la distance les séparant.

spécialisation dans le secteur des services et des échanges avec la Corée (Fukuoka) ou la Chine et la Russie (Sapporo) permet à ces villes de drainer les flux locaux (carte 6). Ce nivellement de la hiérarchie urbaine au profit de la capitale (plutôt que de la mégalopole entière) est la reconfiguration spatiale marquante qui accompagne le vieillissement et le déclin de la population japonaise, en tant que changement sociétal global (type 3 du tableau 3).

Carte 7 : Disparités des taux de chômage dans le centre du Japon, en 1995 et en 2000.

La catégorie 4, en bleu foncé, indique des taux de chômage deux fois supérieurs à la moyenne nationale.



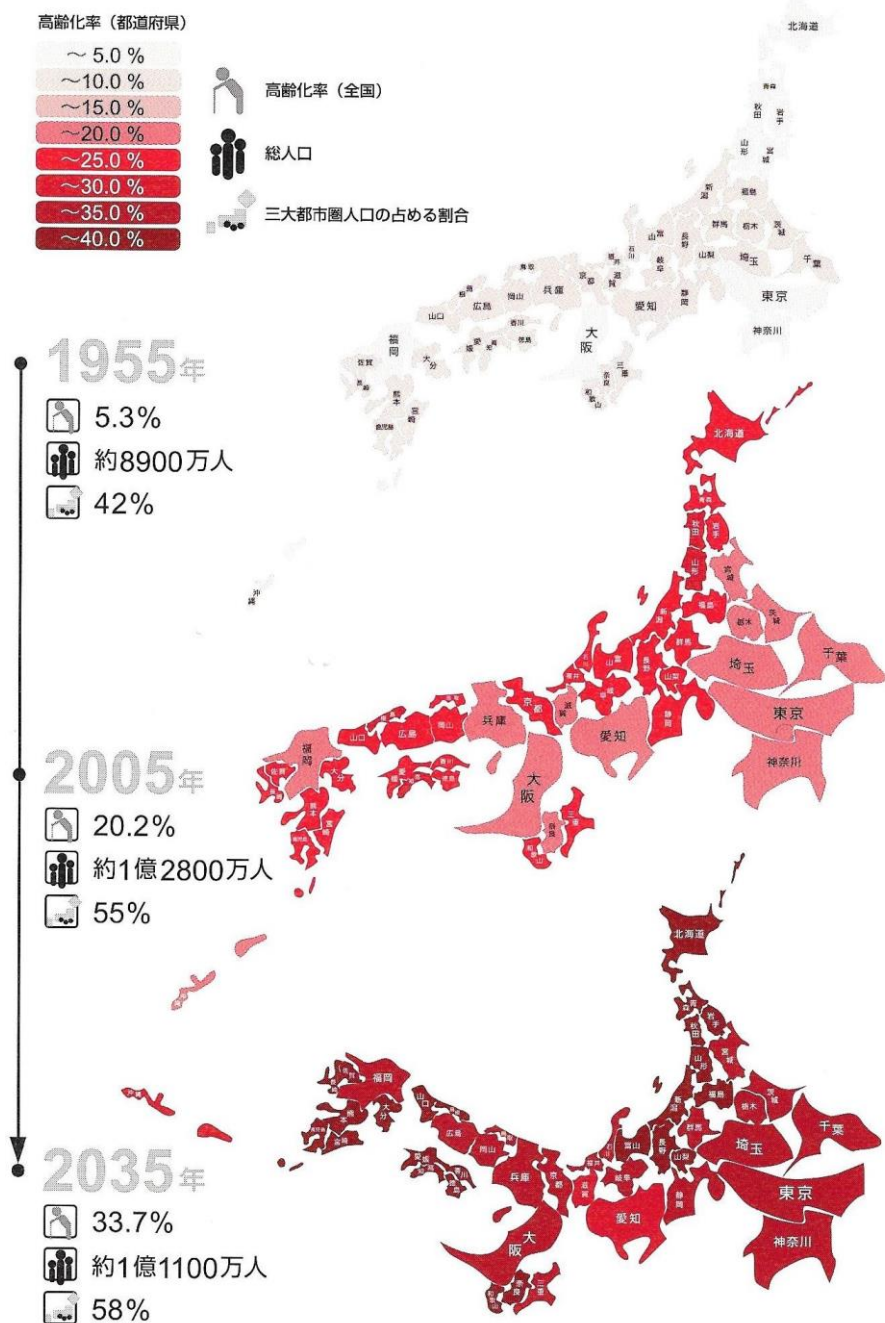
Source : Toepfer et Jonas, 2006, *Atlas of regional disparities in central Japan*, p.34.

II.3.4. Dépeuplement et hausse des inégalités interrégionales de richesse

En lien avec des taux de natalité et de fécondité faibles, la décroissance urbaine causée par des soldes migratoires et naturels négatifs accentue presque toujours le vieillissement de la population des communes concernées. La carte ci-dessous, dessinée par Ōno Hidetoshi et ses collègues de l'ouvrage *Shrinking Nippon*, vise à dénoncer le poids disproportionné que prend le centre politique sur le reste du pays en montrant que Tōkyō pourrait concentrer à l'horizon 2035 58 % de la population du pays. Cependant, la carte met aussi en valeur un tassement des disparités de vieillissement, puisqu'aucun département ou préfecture sur le littoral Pacifique ne comptera moins de 35% de plus de 65 ans, du fait de la surreprésentation des générations d'après-guerre qui ont migré vers la Mégalopole en nombre plus grand que les générations nées après 1975. En dépit d'une amélioration de son attractivité en pourcentage total de migrants attirés, Tōkyō gagne désormais un nombre moins élevé d'habitants par le biais de ses réserves migratoires en déclin, ce qui ne compense plus le vieillissement de ses Baby-boomers, extrêmement nombreux.

Carte 8 : Le « Japon des extrêmes », passé et futur. Représentation en anamorphose du poids démographique de chaque département et préfecture du Japon.

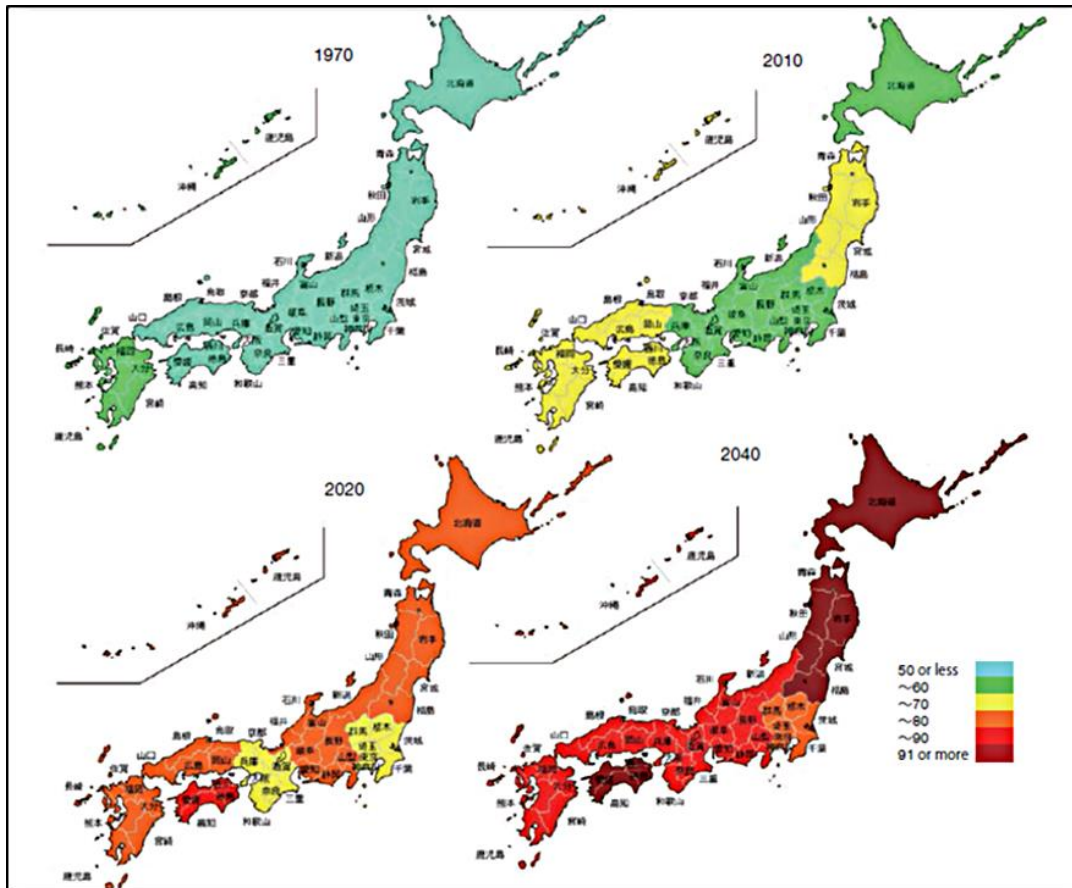
La discrétisation (teintes rosé, orangé, rouge, bordeaux) indique la part actuelle et attendue des plus de 65 ans à l'horizon 2035.



Source : Ōno et al., 2008, *Shurinkingu Nippon*, p.21.

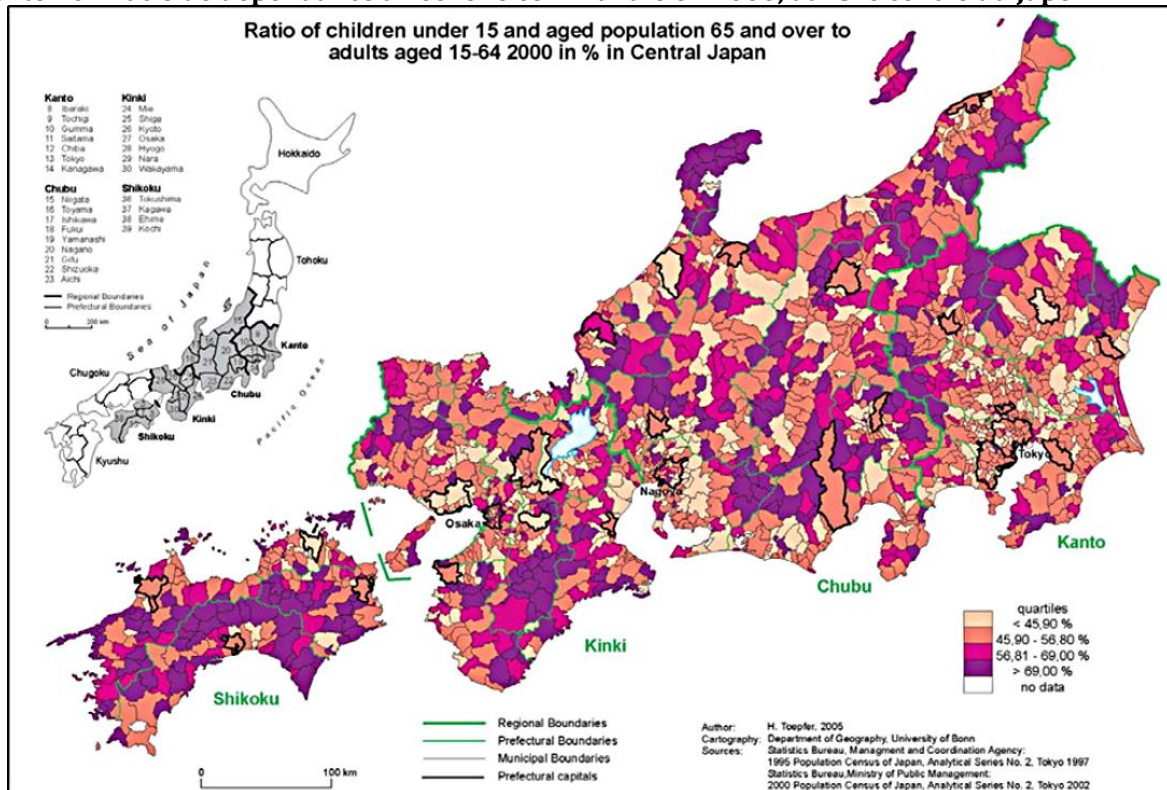
Un autre indicateur des inégalités régionales face au coût du vieillissement consiste dans la cartographie des ratios de dépendance, c'est-à-dire du nombre d'adultes en âge de travailler (selon un seuil fixé à 15-64 ans) par rapport au nombre de personnes dépendantes (0-14 ans et plus de 65 ans). La carte 9 montre qu'en 1970, dans la région de Kyūshū, une personne dépendante était prise en charge par deux personnes appartenant aux populations en âge de travailler. En 2020, il est prévu que seules les régions de Tōkyō et du Kansai auront 1,3 individu de 15-64 ans pour 1 personne de moins de 15 ans ou de plus de 65 ans.

Carte 9 : Les ratios de dépendance par département, évolution et perspective, 1970-2040.



Source : MLITT, Livre blanc de 2013, p.27.

Carte 10 : Ratio de dépendance à l'échelle communale en 2000, dans le centre du Japon.



Source : Toepfer et Jonas, 2006, *Atlas of regional disparities in central Japan*, p.28.

III. Du déclin aux *shrinking cities* : la décentralisation et ses conséquences

La captation des fonctions de commandement économique et des populations actives par Tōkyō s'est ainsi renforcée depuis 1995, alors que la congestion des infrastructures et la hausse des prix du foncier dans la capitale, insupportable pour les ménages moyens dès la fin des années 1970 (Aveline, 1995), avait fait croire que son poids national se réduirait au profit de la *province*. Ce grossissement de Tōkyō et le déclin des territoires en dehors de la capitale ne sont plus perçus comme le revers acceptable d'un rattrapage économique accéléré, qui pouvait être corrigé grâce à une redistribution territoriale des retombées de la croissance. Selon Tsukamoto Takashi, « pour atteindre les buts contradictoires d'un essor économique performant et d'une répartition spatiale uniforme, l'État développeur a tenté d'équilibrer une croissance concentrée à Tokyo et une redistribution au reste du Japon. Cependant, ces dernières années, les dirigeants ont peu à peu levé cette priorité d'équilibre, à travers un État décentralisé et des choix de politiques publiques répondant au marché. Parallèlement, mêlant mesures néolibérales et activisme gouvernemental, les dirigeants de l'État ont avalisé le redéveloppement de Tōkyō. Ces évolutions politiques ressemblent à la 'glocalisation' néolibérale observée en Europe de l'Ouest. Mais la néolibéralisation du Japon présente des différences fondamentales comparée aux expériences occidentales » (Tsukamoto, 2012a : 71).

Par rapport à l'hypothèse d'une reconfiguration des facteurs transversaux de la décroissance urbaine formulée en introduction de cette thèse, nous supputons que la restructuration des modes de redistribution de la croissance par l'État développeur japonais a modifié radicalement les représentations de la décroissance urbaine et régionale : vivre dans un territoire en dépeuplement, c'est vivre dans un territoire soumis à l'injonction de trouver en lui-même les moyens de son dynamisme, alors que celui-ci cumule les difficultés (Matanle *et al.*, 2011). Ces difficultés contrastent avec la bonne santé des territoires qui arrivent à capter des flux humains, d'investissements, de touristes, et restent prospères même si leurs habitants vieillissent. La baisse de la cohésion territoriale est perçue comme le miroir spatial d'un sentiment très nourri d'élévation des écarts de richesse entre les perdants (*makegumi*) et les gagnants (*kachigumi*), depuis les années du gouvernement Koizumi (2001-2006) en particulier (*an explosion of inequality consciousness* : Satō, 2011). C'est pourquoi ce chapitre se termine par un examen des réformes de décentralisation qui ont changé les mécanismes de péréquation territoriale inhérents à l'État développeur.

III.1. Caractéristiques de l'État développeur et motifs de sa remise en cause

III.1.1. Un équivalent fonctionnel à l'État Providence

Le terme d'État développeur a été inventé par le politologue Chalmers Johnson en 1982 pour expliquer les performances exceptionnelles du Japon, qu'il attribue à l'objectif productiviste, focalisé sur la croissance économique, formulé par l'État japonais pour sortir le pays de son état désastreux en 1945. Johnson distingue trois grandes caractéristiques :

1) Une bureaucratie méritocratique dotée d'une grande agence de pilotage économique, qui s'assigne un objectif de performance. Bien qu'autonome et indépendant des pressions politiques

(Johnson, 1982), « cet organe est connecté à la société civile et entretient des relations symbiotiques avec les milieux d'affaires » (Aveline-Dubach, 2015b) ;

2) Un système financier caractérisé par la prévalence de l'intermédiation bancaire. L'État exerce un contrôle étroit sur l'approvisionnement de l'économie en capital et canalise celui-ci vers des secteurs industriels cibles (dont la construction et l'immobilier sont des piliers) par le biais du système de la banque principale. Avant les déréglementations partielles des années 1980 et le « Big bang » de la libéralisation des marchés financiers en 2001 (Dourille-Feer, 2007), le sous-développement de la finance permet à l'État de maintenir l'épargne à coût faible pour la canaliser vers les secteurs industriels privilégiés. La réserve d'épargne est d'autant plus abondante que la politique de protection sociale est incomplète. « Autre conséquence du système de banque principale, le cloisonnement du crédit et la faible culture d'évaluation du risque freine l'accès au financement des petits acteurs (PME notamment) et suscite le développement de canaux de financement informels dont la prolifération constitue une menace pour le système financier » (Aveline-Dubach, 2015b : 5).

3) Un nationalisme économique tourné vers le rattrapage des économies occidentales plus avancées, ce qui donne à l'État une légitimité pour accomplir des objectifs productivistes qui accélèrent le développement de la côte Pacifique de l'archipel. Il hérite sur ce point de traits institutionnels antérieurs à la Seconde guerre mondiale : « The compulsive commitment [to serve the nation] was only attainable and justifiable by enforcing state-sanctioned collectivism and equality. Equality based on nationalistic communitarianism was thus added (...) to the state's original goal of plan-effective economic development. Based on the historic paths taken during the Meiji era and the Pacific War period, post-war Japan pursued both state-guided effectiveness and socialistic redistribution »⁸³ (Tsukamoto, 2012a : 75).

Cette définition n'aborde pas de front la question de l'aménagement du territoire, ni la centralité du foncier dans le modèle d'accumulation du capital impulsé par l'État développeur (Aveline-Dubach, 2014, 2015b). La notion d'aménagement du territoire japonais, lorsqu'elle est évoquée, renvoie plutôt aux grands Plans de doublement de la production industrielle des années 1960, ou à des plans d'aménagement qui ont entériné la construction d'énormes projets d'infrastructures presque toujours déficitaires. Parmi ces réalisations déficitaires, Philippe Pelletier (2007 : 125-126) cite les viaducs de la Mer intérieure (entre l'île de Shikoku et celle de Honshū ; voir figure 2) décidés par le Deuxième plan national d'aménagement de 1969 (*Shinsenjō*), confirmés par le plan d'aménagement du Premier ministre Tanaka Kakuei en 1972 (dit *Kaijōron*) et entérinés par le Troisième plan de 1977 (*Sansenjō*) : ils ont coûté 3 360 milliards de yen (25 milliards d'euros). Le tunnel de Seikan reliant Hokkaidō au Honshū et les super-combinats ont coûté chacun des centaines de milliards de yen, et l'on peut citer également des aménagements plus récréatifs comme le Sea Gaia's Ocean Dome voulu par le Premier ministre Nakasone (1982-1987), le téléport d'Osaka ou l'aéroport international du Kansai ouvert en 1994, qui atteint en 2001 un déficit cumulé de 170 milliards de yen (1,3 milliards d'euros).

⁸³ « L'obligation de s'engager [à servir la nation] n'était atteignable et justifiable qu'en mettant en place un collectivisme garanti par l'État et l'égalité. Une égalité fondée sur un communautarisme national a dès lors été ajoutée (...) à l'objectif étatique originel d'un développement économique efficace grâce à la technique du plan. Dans la continuité des trajectoires suivies sous l'ère Meiji et durant la guerre du Pacifique, le Japon d'après-guerre a poursuivi à la fois un but d'efficacité du développement et de redistribution à caractère socialiste ».

Outre une volonté de promouvoir les bases de la production industrielle, la préférence donnée à la construction d'infrastructures plutôt qu'au logement relève de deux autres raisons très étudiées par les géographes français (Augendre, 2008 ; Aveline, 2003, 2008 ; Berque, 1993, 1994 ; Bourdier et Pelletier, 2000 ; Pelletier, 2007) :

- La nécessité récurrente d'aménager un milieu physique vulnérable à de nombreux aléas climatiques ou sismiques, de faciliter les circulations – et la mobilisation des ressources – sur un archipel montagneux et sur-insulaire ;

- Le principe d'une relance de l'économie par la réalisation de travaux publics, notamment à partir de la crise pétrolière de 1973 et même dans les années 1980, qui constituent pourtant la première phase de montée des politiques libérales sous le gouvernement de Nakasone. Cela n'est pas étonnant si l'on considère les politiques d'encouragement à l'investissement immobilier menées envers les groupes cibles de la politique industrielle : « La valorisation foncière qui en résulte permet au secteur industriel de 'négocier' des situations transitoires au cours desquelles le modèle de croissance doit être redéfini. Ce fut le cas du Japon des années 1980, confronté à la crise d'un modèle basé sur les exportations arrivé en bout de course et générateur de frictions commerciales (...). Dans une telle situation, l'État peut être tenté de faire de *l'inflation foncière un instrument de politique macro-économique* pour faciliter les ajustements structurels » (Aveline-Dubach, 2015b), ce qui a précisément conduit à la formation de la bulle des années 1980.

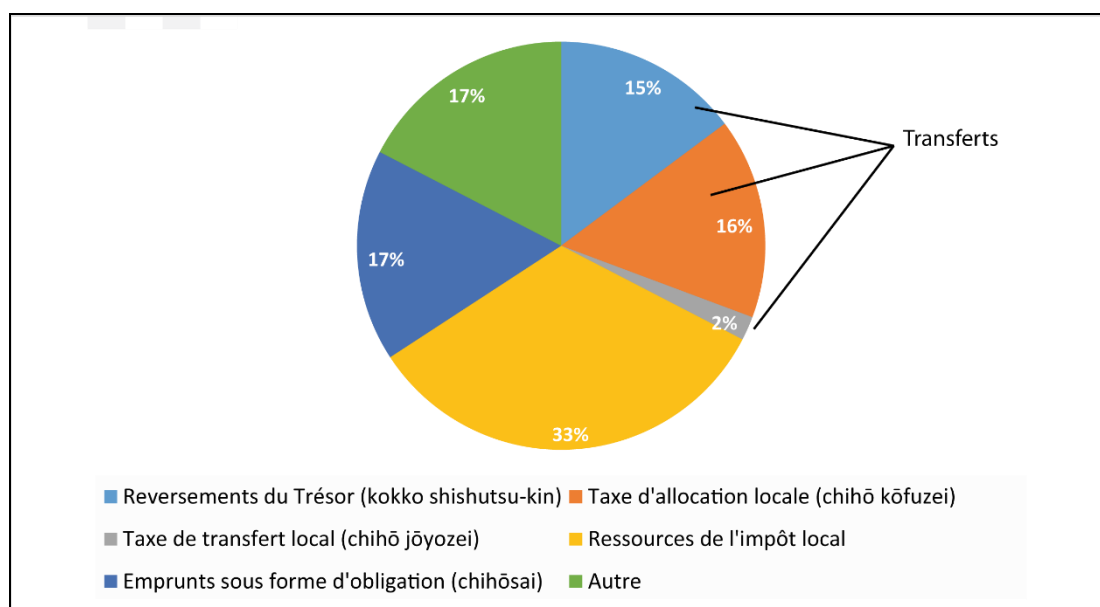
La volonté compulsive de rattraper les économies occidentales crée des déséquilibres territoriaux dont l'existence se justifie si elle s'accompagne de mécanismes de péréquation vers les régions moins favorisées. Dans un contexte de faible niveau de dépenses sociales, et donc de préférence absolue pour le plein-emploi, les dirigeants du Parti libéral-démocrate au pouvoir dans les années 1950 ont mis en place des dispositifs destinés à offrir un emploi à tous, d'où des modalités originales d'intervention de l'administration centrale sur les processus de développement du territoire, tant à travers ses politiques industrielles que dans les domaines tenant lieu d'équivalent fonctionnel de l'État-Providence (Johnson, 1982 ; Suzuki, 2014). Dès la fin des années 1940, le Japon se dote d'une pléthore de mesures destinées à « assurer le maintien de l'emploi dans les régions défavorisées et des secteurs d'activité incapables de survivre au libre jeu des forces du marché : subventions à l'agriculture, travaux publics, prêts bonifiés aux petites entreprises... n'apparaissent pas formellement dans les comptes publics comme des dépenses sociales, mais c'était bien leur fonction » (Suzuki, 2014 : 24).

III.1.2. Des politiques de transferts vers des collectivités locales peu autonomes financièrement

Ces transferts financiers, par le truchement du secteur de la construction, vont consolider des relations d'interdépendance complexes entre le gouvernement, l'administration centrale et les collectivités locales, qui bornent l'autonomie de ces dernières. La loi de 1947 sur l'autonomie des collectivités locales, imposée par les puissances alliées, avait pour objectif d'en faire des « écoles de la démocratie » (Seizelet, 2007 : 223). Mais dans la pratique, l'autonomie juridique et surtout fiscale des collectivités locales est demeurée faible : le maire détient la majorité du pouvoir exécutif au détriment de l'assemblée municipale, et les administrations centrales des ministères ont multiplié

en province les services extérieurs et les « fonctions déléguées »⁸⁴, employant jusqu'à 60 % des fonctionnaires de l'État, et dépossédant les gouvernements locaux (Seizelet, *ibid.* : 227). La faible autonomie budgétaire est dite « autonomie locale à 30 % » : jusqu'en 1999, les collectivités locales engageaient les deux tiers des dépenses publiques annuelles. Elles ne prélevaient que 39,4 % des impôts perçus, mais devaient assumer 64,8 % des dépenses publiques, dont 81 % des dépenses de police et 87 % des dépenses d'éducation (graphique 4). Les ressources fiscales propres des collectivités locales se composent jusqu'en 2003, pour les préfectures (*fu*) et les départements (*ken*), de la taxe professionnelle, d'une taxe sur les véhicules, de la taxe d'habitation du *fu* ou *ken* et de quelques impôts indirects ; quant aux impôts communaux, ils consistent essentiellement en une taxe d'habitation municipale et des impôts immobiliers (encadré 2).

Graphique 4 : La répartition du budget des collectivités locales en 1995-2000.



Données : Pelletier, 2007. Réalisation : S. Buhnik, 2015.

Les aides de l'État venant en complément de ces ressources propres sont de deux types : le transfert d'une partie des impôts d'État et des allocations du Trésor. Selon la réforme fiscale d'avril 1989, l'enveloppe globale des reversements fiscaux aux collectivités locales correspondait à 32 % du produit de l'impôt national sur les revenus auquel s'ajoutent 24 % des recettes de la taxe générale sur la consommation (Aveline, 1995 : 15). A la différence des reversements fiscaux, les allocations du Trésor ne sont pas automatiquement reconduites mais délivrées en fonction d'objectifs précis : ce sont des subventions à usage prescrit, des fonds pour la voirie ne pouvant servir à la restauration d'un musée ou d'une école (Morishita, 2013). Au début des années 1990, ces subventions représentaient 17 % des revenus des collectivités.

⁸⁴ C'est-à-dire des compétences exercées par des fonctionnaires délégués vers les services des municipalités. Voir encadré 1.

Encadré 2 : Les taxes sur les propriétés immobilières levées par les collectivités locales

- Taxe sur la propriété (*kotei shisan zei* ou 固定資産税, « sur les avoirs immobilisés ») : elle constitue 37% des ressources fiscales propres des communes au début des années 1990 (Aveline, 1995). C'est la préfecture (*fu*) ou le département (*ken*) qui détermine le montant des taxes que les ménages propriétaires doivent reverser aux municipalités. A cela s'ajoute une taxe d'aménagement pour les services urbains (*toshi keikaku zei* ou 都市計画税) au taux fixe de 0,3%.

Cette taxe est prélevée auprès des propriétaires de terrains et de bâtiments avec pour base taxable la « valeur des avoirs immobilisés », réévaluée par la préfecture ou le département tous les trois ans en fonction du niveau des loyers fonciers. Jusqu'en 1994, cette assiette était très inférieure à la valeur vénale des terrains. La réforme fiscale de 1994 a prescrit un relèvement rapide de cette base afin qu'elle se fonde avec celle des droits de succession. En avril 1994, son niveau a donc été brutalement multiplié par trois, de façon à atteindre en moyenne 70% de la valeur vénale. « Durement frappés par cette mesure, les petits commerçants des quartiers d'affaires (bouquinistes, marchands de soba...) se sont aussitôt rassemblés devant l'Agence des Impôts pour exiger la mise en place d'un dispositif d'exonérations fiscales (Aveline, 1995 : 45).

Quant au taux d'imposition, il est fixé par les communes dans une fourchette de 1,4 à 2,1%. Les édiles préfèrent désigner un taux faible pour ménager leur base électorale. A Tōkyō par exemple, il est au plancher réglementaire (1,4%), de sorte que le taux effectif s'élevait avant la réforme à 0,05% de la valeur vénale.

Les propriétaires d'un terrain nu doivent s'acquitter de la totalité de la taxe. Mais si ce terrain est construit, alors le propriétaire est tenu de payer un sixième de la valeur de la taxe. Si le terrain est à usage résidentiel, un tiers de sa valeur est exonéré des taxes. Les lots de moins de 200 m² sont moins taxés que les lots plus grands. Si le terrain vaut moins de 300 000 yens (2300 euros au taux de un euro = 130 yen) et un bien immobilier moins de 200 000 yens, il est exonéré de taxes.

Cette taxe est calculée tous les 1^{er} janvier, les fiches d'impôts sont envoyées entre avril et juin et payables à la banque ou au convenience store.

- Taxe d'acquisition d'une propriété (*fudōsan shutokuzei*, 不動産取得税) : levée au niveau préfectoral, payée en une fois auprès d'un office municipal local où se trouve la propriété, elle correspond à 4% de la valeur totale du bien.

- Taxe sur les dons et héritages : pour tout bien immobilier reçu en héritage ou en don, qui doit être déclaré entre le 1^{er} février et le 15 mars de l'année fiscale qui suit celle de l'acquisition.

- Timbre fiscal (*inshi zei*, 印紙税) : obligatoire pour tous les contrats écrits relatifs à une transaction immobilière, payé solidairement par les signataires de l'acte qui se répartissent la charge, de 1 000 yen au minimum. Le timbre peut être acheté à la Poste et il est indexé sur la valeur vénale du bien. La pénalité est de trois fois le montant du timbre si celui-ci n'est pas payé dans les temps impartis. Ce timbre rapporte chaque année plusieurs milliards d'euros à l'État.

A cela s'ajoute la taxe d'habitation (*jūmin zei*, 住民税) levée au niveau préfectoral ou départemental (*fumin zei* ou *kenmin zei*) et au niveau municipal (*shimin zei*), pour lesquels elle représente, respectivement, 32 et 51% des ressources propres en 1994. Cette taxe se compose de la somme de deux quotas :

- L'un est per capita (*kintō wari*) : de 3 000 yen par municipalité, 2 000 yen par *fu* ou *ken* ;

- L'autre est fonction du revenu (*shotoku wari*) : un pourcentage de 10% (6% pour la municipalité, 4% pour le *fu* ou *ken*) appliqué au revenu de l'année précédente après un certain nombre de déductions. Cette taxe est payée en quatre fois, après réception d'une notice de la part de la mairie.

Ces subventions ne sont souvent allouées qu'au terme de requêtes très complexes auprès de l'administration centrale, qui, dans les années 1980, pouvaient durer de 200 jours pour une route à 900 jours pour des travaux portuaires. « Dans l'intervalle, politiciens et groupes de pression épluchent le projet à la loupe afin de s'assurer qu'il sert leur intérêt. Pour hâter les prises de décision, les communes n'ont donc pas d'autre choix que d'implanter des bureaux de représentation dans la capitale. (...) Les bureaux de représentation sont d'une taille proportionnelle à l'importance des communes. On passe d'un réduit de 10 m² pour Noshiro, petite localité de la préfecture d'Akita, à un espace de 230 m² pour Sapporo, capitale du Hokkaidō et cinquième ville japonaise. La tâche des divers représentants (...) consiste à visiter régulièrement les ministères et agences gouvernementales, plaider la cause de leur commune, la promouvoir dans les médias, recueillir des informations auprès des organes gouvernementaux sur les décisions budgétaires ou les remaniements ministériels, et attirer des entreprises vers leur localité » (Aveline, 1995 : 15).

Ces subventions du Trésor se trouvent dans les mains du *Zaisei tōyūshi*, le programme fiscal d'emprunt sous la responsabilité du ministère des Finances. Il participe au financement des projets d'infrastructure et des régies publiques telles que la Corporation Japonaise du Logement avant sa restructuration, la Japan National Railways avant sa privatisation ou la Japan Highway Public Corporation. Les fonds du *Zaisei tōyūshi* se composent pour 10 à 20 % des fonds publics de retraite et d'assurance-vie, et de 80 à 90 % de l'épargne postale. Il s'agit de sommes gigantesques qui atteignent la moitié du budget général de l'État (Pelletier, 2007 : 118). Or son fonctionnement est opaque, car les fonds investis ne passent pas devant la Diète (Chambre basse) pour approbation.

III.1.3. Une critique de l'État développeur issue de la société civile

Sous la direction ininterrompue du Parti libéral-démocrate jusqu'en 1993, le Japon a consacré aux travaux publics une part de son budget supérieure à celle des pays de l'OCDE : 6,42 % de son PIB en 1979 était dévolu aux travaux publics, contre 2,91 % en France, 1,78 % au Royaume-Uni et 1,86 % aux États-Unis à la même époque (Morishita, 2013 : 6). Dans les années 1990, le recours à des plans de relance par les travaux publics sont un moyen pour les élus locaux de fixer une population touchée par la faillite de PME grâce à des emplois de travaux publics, qui emploient souvent 15 % de la population active en zone rurale (Augendre, 2008). Par cette relance keynésienne qui est aussi utilisée dans les pays occidentaux à la même époque, ils s'assurent du même coup une stabilité politique, de sorte qu'à la fin des années 2000, le secteur du BTP emploie toujours 6,7 millions d'actifs et fait vivre 560 000 entreprises. 80 % des investissements publics concernent toujours le génie civil (Pelletier, 2007). Le cinquième et dernier Plan national d'aménagement de 1998, quoique préparé par le gouvernement libéral de Hashimoto Ryūtarō, contient ainsi un projet de rehaussement de toutes les digues du Japon, la construction de nouveaux barrages – on en compte un tous les 650 km² au Japon –, de gigantesques viaducs au-dessus de plusieurs baies et d'environ 3 000 kilomètres d'autoroutes.

A partir des années 1990, l'expression péjorative de *doken kokka* (« État constructeur ») émerge parmi une opinion publique qui accepte de plus en plus mal les dégâts environnementaux causés par les dépenses publiques : outre la laideur des côtes bétonnées, tapissées de tétrapodes ou le ridicule des routes qui ne mènent nulle part, les barrages ont fait partie des projets les plus

détestés⁸⁵. A cette hausse des exigences en matière de qualité de vie s'ajoutent des critiques de plus en plus sévères sur le manque de transparence démocratique consubstantiel à ce mode de développement du territoire : les intérêts du secteur du BTP tendent à se confondre avec l'ordre voulu par le Parti libéral-démocrate (PLD), et donc avec les scandales de corruption qui irritent une opinion publique subissant la crise. Une relation symbiotique entre membres seniors du PLD (les *zokugin*), les membres des administrations des différents ministères et des entreprises privées, a en effet formé un « Triangle d'acier (ou de fer, ou d'airain) » (Feldhoff, 2007). Rompus à l'exercice du pouvoir, les *zokugin*, en tant que parlementaires expérimentés dans un domaine spécialisé, examinent les projets gouvernementaux dans le cadre d'un Comité des affaires politiques interne au PLD (qui existe dans d'autres partis). Ils ont pour habitude de réclamer des budgets supplémentaires pour les ministères avec lesquels ils ont le plus de liens, ces ministères délivrant en retour des subventions, sous forme de travaux, vers les circonscriptions dont ces parlementaires sont issus (Morishita, 2013). Comme le découpage électoral de l'après-guerre a favorisé la surreprésentation nationale à la Diète (Chambre basse) des circonscriptions rurales, les *zokugin* sont en majorité des parlementaires ruraux⁸⁶. Et comme c'est des gouverneurs des départements que dépendent les relations avec la capitale, où tous ont un bureau permanent, « les électeurs vont choisir de préférence d'anciens hauts fonctionnaires venus principalement du ministère de l'Autonomie locale, où leurs relations constituent un atout important pour décrocher des subventions ou faire avaliser des programmes de développement » (Seizelet, 2007 : 225). Les maires sont quant à eux impliqués dans les processus de décision et donc dans les délits d'initiés (ou les fonds occultes dirigés vers les caisses électorales) qui entourent les procédures d'attribution des marchés publics. La révélation de malversations et de non-respect de certaines réglementations antisismiques ayant accentué les pertes humaines à Kōbe après le tremblement de terre de 1995 a définitivement entaché le système de l'État développeur.

III.1.4. Une critique portée par les classes libérales urbaines

L'attaque la plus définitive contre le clientélisme des mécanismes de compensation, et contre ce qui était perçu comme un dirigisme bureaucratique, est venue des courants libéraux de la scène politique nationale. Toutefois, ceux-ci ne venaient pas d'un parti adverse mais bien de l'intérieur du Parti libéral-démocrate (PLD), plus spécifiquement de factions « réformatrices » dont la figure de proue demeure Koizumi Jun.ichirō (2001-2006), conseillé par l'idéologue libéral, professeur d'économie de l'Université de Keiō, Takenaka Heizō. Cependant, l'adhésion à ce réformisme opposé aux factions « conservatrices » et « rurales » du PLD précède et dépasse Koizumi (voir chapitre 2).

A partir de la fin des années 1990, c'est la priorité donnée à l'allègement de la prodigieuse dette publique qui pousse les réformistes à réclamer une suppression des « dépenses inutiles »⁸⁷, entre autres une réduction des transferts vers des régions sous perfusion, ce qui induit un abandon de la volonté de corriger les déséquilibres territoriaux nationaux. Les programmes de

⁸⁵ Eric Seizelet (2007 : 232) note que la révolte des premiers mouvements d'habitants contre les impacts du développementalisme avait induit une première décentralisation, avec la révision en 1968 de la loi d'urbanisme (voir chapitre 2). Mais cela n'aurait pas duré plus de dix ans et n'a pas érigé les périphéries en contre-pouvoir.

⁸⁶ Qui ont donc « assuré le destin industriel et mégapolitain du Japon » (Pelletier, 2007 : 199).

⁸⁷ Ce qui s'inspire de la progression du monétarisme dans les autres pays industrialisés : lutter contre l'inflation grâce à des politiques budgétaires disciplinées, d'où la fin du keynésianisme.

déconcentration des années 1980 – via l’implantation de cités scientifiques avec le Plan Technopolis (1983) par exemple – n’avaient pas vraiment ralenti la force polarisante de Tōkyō, mais ils gardaient constamment cet objectif en ligne de mire.

Après une phase d’instabilité politique marquée par la première défaite historique du PLD en 1993-1994, le retour au pouvoir de ce parti en 1996 marque le début d’une période où les gouvernements se sont « attaqués à toutes les dimensions de l’économie coordonnée japonaise » (Lechevalier, 2011 : 125 ; Boyer et Souyri, 2001), et ont consacré la fin du développementalisme. Pour asseoir sa popularité et avancer les réformes de décentralisation, Koizumi s’est appuyé sur les électeurs et les élus des mondes urbains qui se sentaient lésés par le ruralisme de l’État développeur⁸⁸. C’est en effet dans les grandes villes, notamment au niveau de Tōkyō, Ōsaka et Shiga (département à l’est de Kyōto) qu’émergent dans les années 1990 des candidats aux élections locales qui mettent en cause l’inanité de l’*establishment* face à la stagnation que connaît le Japon. Il peut s’agir d’anciennes stars du show business ou d’écrivains à succès, de militants écologistes ou issus du monde associatif. Selon Éric Seizelet (2007), tous cultivent une posture de défenseurs auto-proclamés des « gens d’en bas » et adoptent vis-à-vis des administrations centrales des méthodes d’action musclées qui se démarquent des comportements policés d’usage dans les couloirs des ministères. Ils doivent leur victoire électorale à leur mobilisation contre des « éléphants blancs », au grand dam des acteurs de la construction qui sont aussi des pourvoyeurs de financement politique. Ceci explique leur penchant pour un recours aux référendums. Mais ils manquent de relais politiques, sauf Ishihara Shintarō, le gouverneur néonationaliste de Tōkyō, de 1999 à 2012, et ils s’opposent idéologiquement les uns aux autres (anti- ou pro-nucléaires, misogynes ou féministes, militaristes ou pacifistes, etc.). Lorsqu’ils ont survécu à leur premier mandat, le gouvernement de Koizumi les a alors incités à expérimenter des « zones spéciales de réformes » pour revitaliser les territoires ruraux ou urbains et court-circuiter les procédures des ministères (Seizelet, 2007 : 233). Il en est sorti une profonde réforme des relations centre-périphérie.

III.2. Le contenu des réformes de décentralisation

La progression des réformes de décentralisation au Japon est un serpent de mer de la politique intérieure, qui reflète ainsi un jeu de balancier subtil, où critiques et soutiens des mécanismes classiques de distribution des dépenses publiques ne suivent pas les frontières idéologiques entre gauche et droite japonaises, et encore moins celles des partis. Les rivalités internes au PLD, depuis le gouvernement Hashimoto Ryūtarō (1996-1998) ont fait alterner des réformes de décentralisation et des mesures compensatoires dirigées vers les régions périphériques et leurs villes. Deux phases récentes se distinguent :

- Dans les années 1980 et en réaction à la mondialisation, les partisans du développement des partenariats publics-privés cultivent à dessein une fibre provinciale ;
- A partir de 1995-2000, le besoin de rationaliser l’administration du Japon pour réduire la dette publique et recentrer l’État sur des tâches régaliennes donne la priorité à la décentralisation.

⁸⁸ La ligne politique koizumienne a ainsi nourri un localisme utilisant les discours néolibéraux pour réclamer un retrait de l’État des affaires locales, qui a inspiré le maire d’Ōsaka Hashimoto Tōru. Voir chapitre 4.

III.2.1. Les réformes administratives et fiscales de 2000 et 2003

Officiellement, le train de réformes inspiré du New Public Management de la fin des années 2000 réclame le renforcement de la démocratie locale, une rationalisation de l'administration centrale et la promotion de « la créativité des provinces » (Seizelet, 2007 : 234). Les partisans du réformisme importent un langage issu de la gestion des entreprises, le slogan de la « sélection et concentration » des dépenses budgétaires, ou *sentaku to shūchū*. L'argument avancé est que dans une ère de décroissance démographique et de déclin relatif de l'économie, il faut se concentrer sur les territoires dont la compétitivité bénéficiera par effet de ruissellement à l'ensemble de la société. Cette notion de sélection et concentration a été introduite dans la Loi sur les collectivités locales de 2014 (Tsuji, 2013). Selon cette logique, les pouvoirs publics ne peuvent plus se permettre d'affaiblir les territoires stratégiques pour la résistance du Japon à une concurrence exacerbée avec l'Asie orientale : c'est pourquoi des dispositifs sont aussi votés pour faciliter la renaissance urbaine au cœur des métropoles (voir chapitre 2).

Une première loi votée en 1998 vise à réorganiser la haute administration et à réduire les interférences des *zokujin* dans les affaires de l'État. Elle réduit de 24 à 14 le nombre de ministères et d'agences gouvernementales. Les ministères de la construction, des transports, de l'agence de l'aménagement du territoire et l'agence du développement du Hokkaidō sont fusionnés et deviennent le MLIT (puis MLITT avec l'ajout du ministère du tourisme), tandis que la fusion du ministère des Postes avec celui des Affaires générales (qui coordonne les différents ministères) donne naissance au Sōmushō, ministère des Affaires intérieures et des communications⁸⁹. Ensuite, l'État a supprimé ses agences déléguées en région, et les ministres ont perdu le droit de limoger les chefs d'exécutif locaux en cas de défaillance dans l'exécution des fonctions déléguées. Les communes ont reçu la compétence d'élaborer leurs plans d'urbanisme indépendamment, et le système d'envoi de fonctionnaires a été supprimé. Les communes peuvent désormais « interpréter lois et les règlements par elles-mêmes, et élargir les domaines qui peuvent être réglementés par leurs arrêtés municipaux » (Takamura, 2009 : 146)⁹⁰.

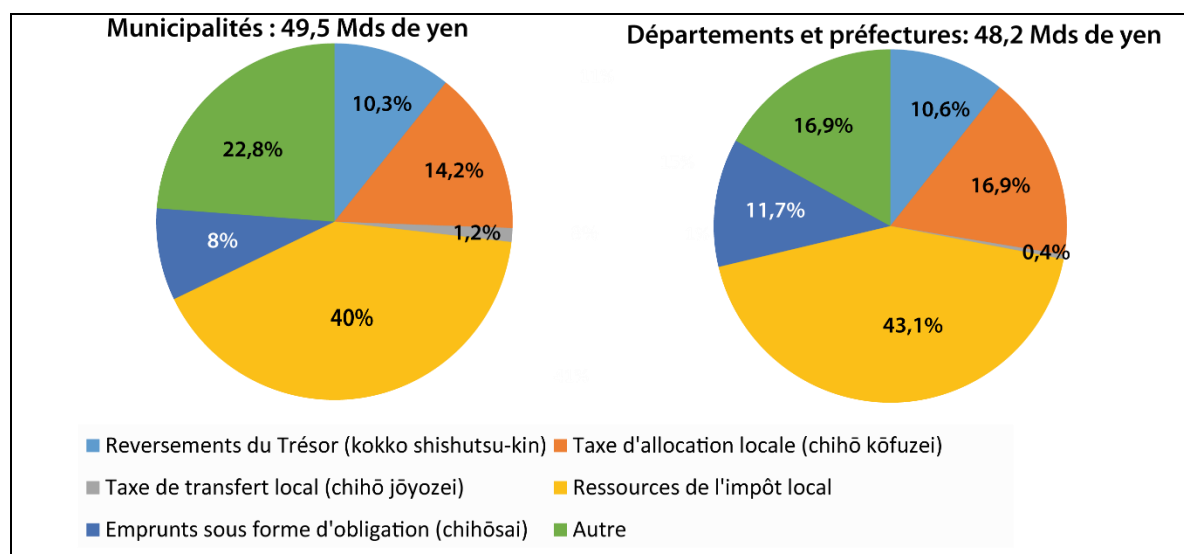
Cette autonomie réglementaire pose la question de la re-répartition des ressources fiscales. Sur ce point, la réforme des finances publiques de 2003 a diminué la dotation globale de fonctionnement et les subventions attribuées aux collectivités locales, celles-ci devant devenir responsables de leurs finances. « Les communes ont maintenant la compétence de fixer les impôts locaux, mais dans la pratique les recettes des communes ont considérablement diminué » (Takamura, *ibid.* : 147) (graphique 5). Cette diminution est liée à l'absence de résolution de la « bataille » qui se joue autour de la suppression des milliards de yen de subventions versés par le Zaisei tōyūshi : objet d'un bras de fer entre le gouvernement de Koizumi et les ministères, ces subventions devaient être compensées à 80 % par la redistribution d'une partie des impôts

⁸⁹ Marie Augendre note que l'enjeu était de rogner le pouvoir de fiefs ministériels accusés d'avoir influencé le choix d'accroître les dépenses publiques dans les années 1990 ; mais cette tentative de rationalisation du secteur des travaux publics peut aussi bien mener à un « supermarché de l'influence » (Augendre, 2008).

⁹⁰ Éric Seizelet note cependant que l'État « conserve sur elles un registre étendu de contrôle allant de l'exigence de la production de documents au pouvoir de substitution, et les litiges auxquels elles peuvent donner lieu sont soumis en dernier ressort à une commission nationale nommée par le ministre des Affaires intérieures et des communications » (Seizelet, 2007 : 234).

nationaux, mais certains ministères refusent de perdre leur influence sur l'organisation des territoires (Seizelet, 2007).

Graphique 5 : Le budget des collectivités locales en 2007.



Source : Council of Local Authorities for International Relations (CLAIR), 2007.

III.2.2. Les vagues de fusions communales et leurs conséquences

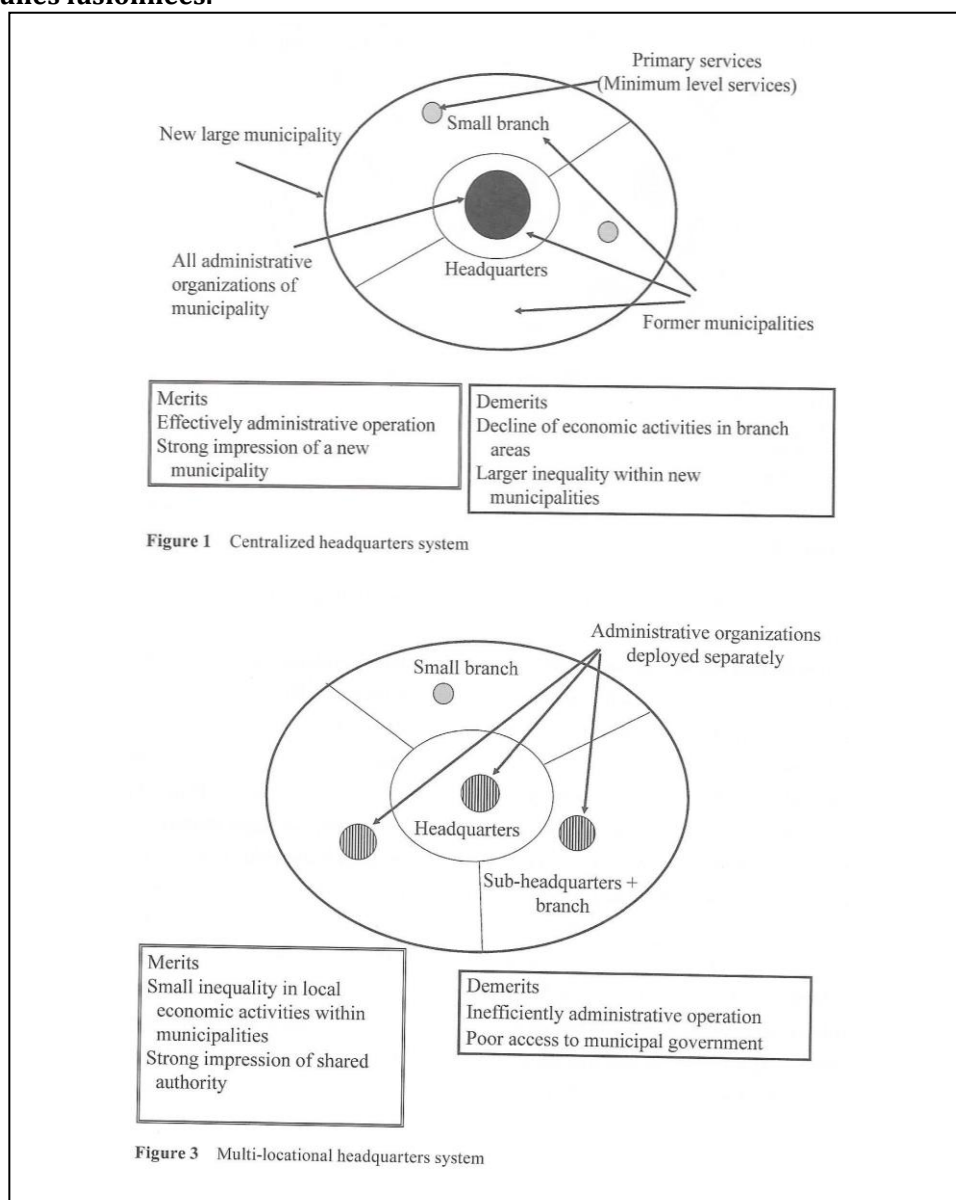
Parallèlement, des objectifs conjoints de réduction de l'endettement de l'État, d'adaptation de la gestion des services publics à la dépopulation et d'ajustement des périmètres administratifs aux mobilités quotidiennes des Japonais ont suscité une nouvelle vague de fusions municipales⁹¹. De 1999 à 2010, le nombre de communes serait passé de 3 232 à 1 727. 66,3 % des communes japonaises ont été concernées, seuls le gouvernement métropolitain de Tōkyō et la Préfecture d'Ōsaka n'ont pas vu leurs communes fusionner (sauf une commune amalgamée à Sakai). La population de ces communes est 40 fois supérieure en moyenne à celles de France, ce qui rend l'échelon des quartiers d'autant plus important pour combler l'écart entre habitants et autorités (Takamura, 2009).

Pour que ces fusions s'accélèrent, le gouvernement d'Obuchi (1998-2000) a utilisé des incitations fiscales sous forme de bâtons et carottes : un système de transfert additionnel de taxes, des émissions obligatoires pour lancer des projets ou des mesures pour éviter la suppression brutale des sièges des membres des assemblées municipales, dans les villes acceptant une fusion. A l'opposé, les communes refusant de rejoindre un autre groupe de communes risquaient de perdre des dotations de fonctionnement. Ces fusions sont deux ordres : soit un amalgame des parties, soit l'intégration d'une commune à un ensemble déjà formé, ce qui lui donne moins de pouvoir sur la configuration du système administratif qui résultera de la fusion. A la différence de la politique de fusion de l'ère Shōwa (1950-1990) toutefois, le gouvernement s'est soucié d'éviter une fermeture soudaine de services publics dans les ex-communes de petite taille amalgamées, en proposant trois systèmes de gouvernance municipale (Nishihara, 2015) :

⁹¹ Une vague importante avait eu lieu durant la Haute croissance et auparavant, durant l'ère Shōwa. Le Japon comptait plus de 10 000 communes en 1889, date du vote de la première Constitution dont le pays s'est doté.

- 1) Une système d'administration centralisé (fermeture des services administratifs des ex-communes amalgamées) ;
- 2) Un système d'administration compréhensif (aucune fermeture) ;
- 3) Un système à plusieurs branches (l'assemblée municipale se trouve dans une branche, deux ou trois secteurs de l'administration sont envoyé dans les bureaux des anciennes municipalités), jugé le moins efficace des trois (figure 3).

Figure 3 : Schéma du fonctionnement d'un système municipal centralisé ou multibranche dans les communes fusionnées.



Source : Nishihara Jun (2015), pp. 209-211.

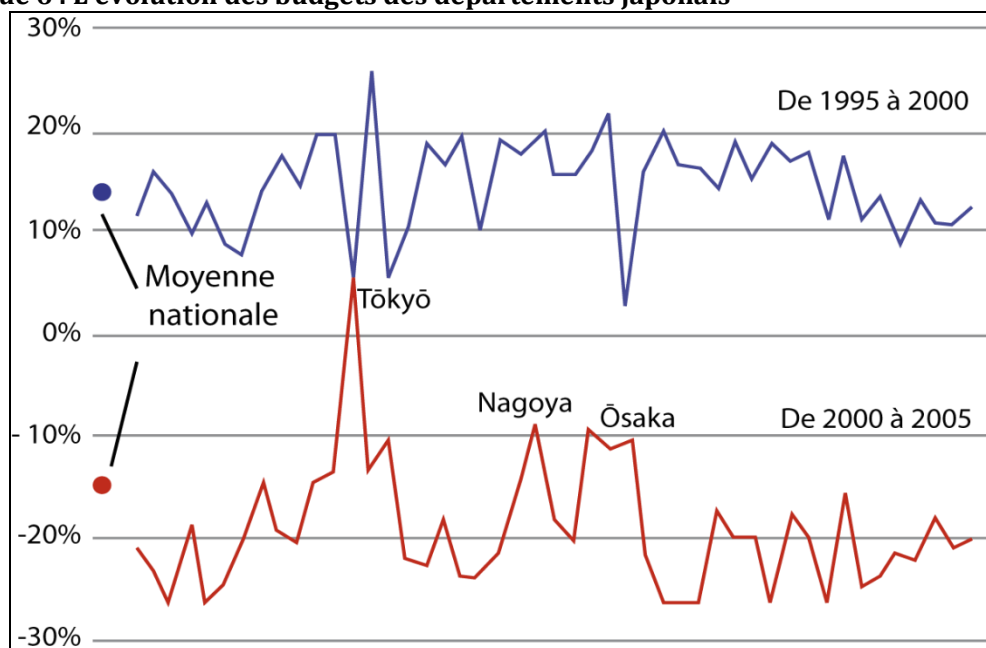
Les deux dernières options ont la préférence des citoyens (Nakayama, 2013 ; Nishihara, 2015). En 1999, 150 municipalités avaient choisi un système centralisé unique (26,9 %), 259 un système compréhensif (46,5 %) et 148 (26,6 %) un système à plusieurs branches, selon les enquêtes de Nishihara (2015). Les communes urbaines ont préféré un système compréhensif, et les

communes des régions périphériques ont préféré à 81 % le système à plusieurs branches, qui a d'ailleurs bien résisté, même si la population vivant autour des branches les plus petites de ce système baisse de 10 % en moyenne depuis 2005, contre 3% autour des plus larges (Nishihara, *ibid.*). En 2009, 300 municipalités étaient gérées par un système d'administration unique (53,9 %), 144 par un système multi-branche (25,8 %) et 113 (ou 20,3 %) par un système compréhensif, pour motif d'efficacité budgétaire, d'où une fermeture des commerces et services au voisinage des anciennes mairies des ex-communes. Les locaux de la mairie occupant une place centrale à l'intérieur de ces anciennes communes indépendantes, la fusion a donc contribué à un évidement des centres et renforcé par contraste, ce que les Japonais appellent un *donatsu genshō* ou phénomène du *doughnut* : un centre moins habité que ses zones périurbaines.

III.2.3. Une nouvelle demande de mécanismes compensatoires

Il est évident que la réforme de l'État développeur sous l'effet de sa décentralisation, en remettant en cause les volumes transférés vers les régions périphériques et le principe-même de ces transferts, a aggravé les inégalités inter-régionales de revenus entre les villes en déclin situées dans des régions périphériques, et les villes ayant une démographie encore dynamique et un bassin d'emploi attractif. Selon Takamura Gakuto (2009), seules les villes attractives des régions de Tōkyō, Nagoya et Ōsaka n'ont pas eu à diminuer leurs dépenses publiques (graphique 6). Avant 1999, les départements ruraux dépendaient des transferts du centre pour 90 % de leurs ressources, contre moins de 40 % pour la région de Tōkyō (Seizelet, 2007 : 228). Le remboursement de la dette peut absorber jusqu'à 90 % des dettes des collectivités locales.

Graphique 6 : L'évolution des budgets des départements japonais

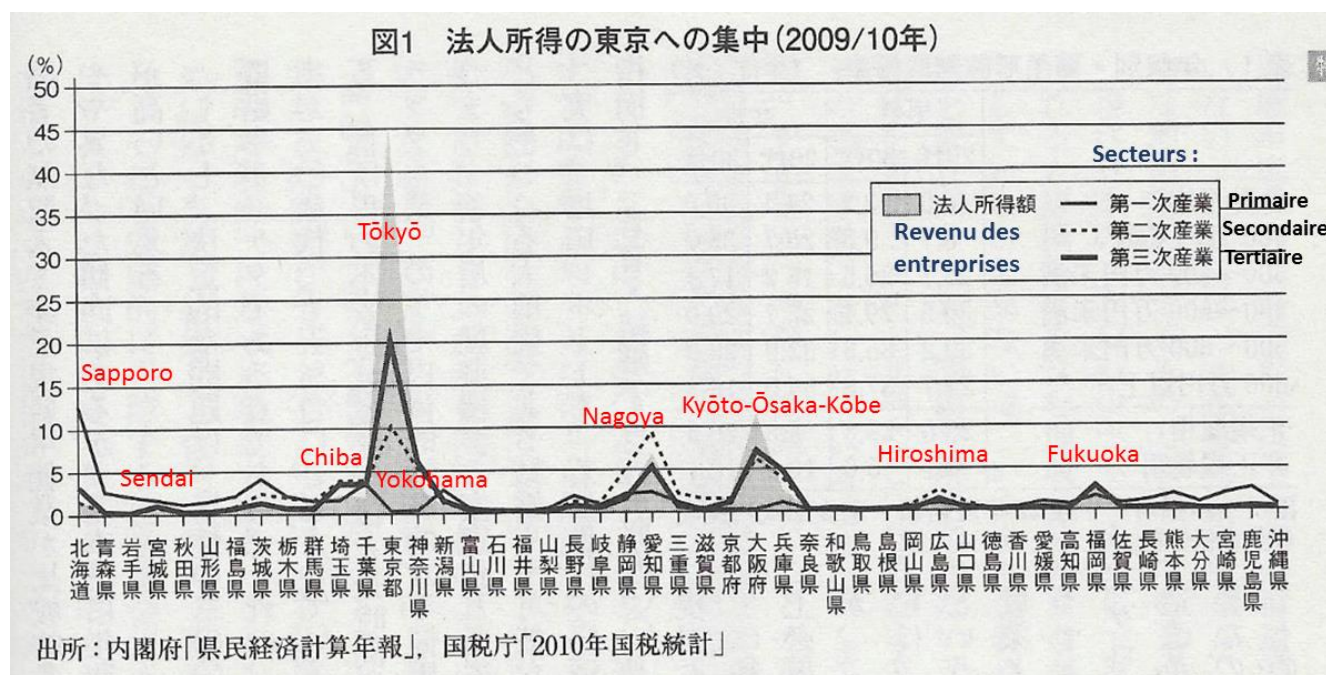


Données : Tsukamoto Takashi (2012a), traitement par S. Buhnik, 2015.

Un des aspects singuliers de l'héritage laissé par la période allant des gouvernements de Hashimoto (1996-1998) à Koizumi (2001-2006) est que le volet urbain et d'aménagement de leur politique de libéralisation s'est plus attiré les foudres des milieux conservateurs et ruraux que des socio-démocrates, mieux représentés dans les zones urbaines. Ainsi de 2009 à 2012, le Parti

Démocrate du Japon (PDJ) a remporté une large victoire aux élections législatives sur la base d'un slogan, « du béton vers les hommes » (Morishita, 2013) : plaider pour l'arrêt immédiat des grands projets de travaux honnis, assécher les transferts allant à des politiciens corrompus, renégocier la privatisation des services postaux voulue par Koizumi afin d'éviter de priver les populations rurales d'un service apprécié (et garder le contrôle sur l'épargne postale), remplacer les dépenses de travaux publics par un système d'allocations universelles. Mais leur sensibilité aux effets socio-spatiaux inégaux des réformes de la décentralisation était calculée selon Tsukamoto Takashi (2012 : 71) : ils ont continué à défendre la responsabilisation des collectivités locales et l'entrepreneurialisme.

Graphique 7 : La concentration dans Tōkyō du revenu des entreprises en 2010.



Source : Okada Tomohiro, 2014.

La crise de 2008, qui frappe le Japon d'abord à cause d'une baisse drastique de ses exportations vers l'Europe et les États-Unis, a accru la fragilité des régions périphériques où les entreprises de l'électronique comme Sharp, Sony ou Panasonic ont fermé des unités de production. Cette nouvelle période de déflation, combinée à la centralisation des équipements publics dans les communes fusionnées et à la baisse du revenu des ménages, a mis à mal les possibilités de revitalisation réussie grâce au tourisme rural ou à la multiplication d'activités récréatives misant sur le pouvoir de consommation d'une société urbaine vieillissante. Dans son article pour le magazine *Sekai* en octobre 2014, intitulé « Saranaru 'sentaku to shūchū' ha chihō toshi no suitai o kasoku saseru » (« La 'sélection et concentration' accélérera encore davantage le déclin des villes régionales »), Okada Tomohiro a calculé que le revenu cumulé des entreprises s'était concentré depuis la crise de 2008, aujourd'hui à 45 % dans Tōkyō et ses départements limitrophes (graphique 7). Ce constat sert les arguments de personnalités telles que Masuda Hiroya, qui réclame non pas de simples « subventions » pour les collectivités en dépeuplement mais une véritable politique de lutte contre le « trou noir à population » qu'est Tōkyō.

Conclusion : le miroir spatial de la société des disparités

Les spatialités de la décroissance démographique du Japon sont à la fois un phénomène indéniable et périlleux à circonscrire du fait des réformes administratives qui troublent la mesure de l'urbain. À notre sens, une approche généalogique des termes employés par les chercheurs japonais permet de mieux évaluer la « nouveauté » des processus actuels de décroissance urbaine, en continuité et en rupture avec les formes plus anciennes de déclin urbain. L'importation de l'expression *shrinking city*, tardive, ne revient pas à « inventer » le déclin urbain mais plutôt à le comparer à ce que les autres États développés ont connu avant le Japon : ce pays relativement épargné par la crise de désindustrialisation du dernier quart du XXe siècle, est désormais, lui aussi, aux prises avec la crise de ses modes de régulation politique, économique et sociale. La baisse de la cohésion territoriale sur le territoire japonais depuis les années 2000 et la reprise du dynamisme tōkyōite en période de dépopulation prolongée sont prouvées à l'aide de différents indices de concentration des populations actives ou du revenu des entreprises.

En ce sens, le chapitre démontre qu'il faut prendre en compte les dimensions du modèle d'économie politique japonais, et sa restructuration actuelle, pour saisir ses articulations avec la crise démographique contemporaine et plus encore, comprendre le caractère de plus en plus concentré des dynamiques de croissance démographique et économique dans les grandes villes régionales et la capitale. C'est par cette voie que l'on détermine l'influence des courants dits « réformistes » sur les réformes structurelles des politiques publiques et des modes de développement du Japon contemporain. Ce réformisme a remis en question les pratiques de transferts de l'État développeur, sans que les acteurs nationaux et locaux n'aient complètement renoncé à tous ses mécanismes.

Après le séisme du 11 mars 2011, la déception de l'opinion publique à l'égard du PDJ et la colère des régions périphériques se sentant abandonnées des « libéraux » ont favorisé le retour au pouvoir d'Abe Shinzō, déjà Premier ministre de 2006 à 2007 et représentant des factions conservatrices du PLD. Est-ce que ces Abenomics constituent un retour *ab ante* aux logiques traditionnelles gouvernant les dépenses de constructions ? Le chapitre 2 va montrer que les compromis votés depuis son retour au pouvoir proposent de renforcer les fonctions de « barrage démographique » de certaines villes pour contrer la puissance tōkyōite, avec des conséquences inquiétantes pour les territoires situés hors des « barrages » en question, c'est-à-dire les espaces périurbains.

Ville compétitive, ville compacte. Un déclin périurbain accentué par des politiques de réurbanisation

« [La ville] échappe à la fois aux sentiments et aux formes idéales, pour n'évoluer qu'au gré des besoins du moment. Elle se prête donc avec la plus grande souplesse à l'utilitarisme de la raison instrumentale ».

Augustin BERQUE, *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, p.149.

« It is not sufficient in the Japanese case to equate planned areas with good urban areas, and unplanned areas with urban problems. »

André SORENSEN, *The Making of Urban Japan*, 2002, p.4.

Le chapitre 2 s'attache à présenter l'objet spatial au centre de ce travail : la banlieue japonaise, en son déclin⁹². Le mot « banlieue » traduit le terme de *kōgai* (郊外). Il s'agit d'une expression ancienne désignant le territoire situé juste après la *machi* ou cité (Pelletier, 2014 : 266), interface entre la ville construite sous le château et la campagne profonde ou *inaka*, qui précède les profondeurs de la montagne. Ce mot a été réactivé par la sociologie urbaine (Wakabayashi, 2007) pour importer la notion de *suburb*⁹³. Les banlieues ont accueilli une masse de jeunes actifs à la recherche d'un terrain où construire une maison ou louer un logement avant et surtout après 1945. A partir du milieu des années 1950, l'expansion des banlieues a accompagné le « miracle économique » et symbolisé l'enrichissement d'une classe moyenne dont les modes de vie s'homogénéisaient. Atteignant son climax durant la bulle – jusqu'à plus de 50 kilomètres autour d'Osaka –, la périurbanisation cristallise aujourd'hui des stéréotypes négatifs, tandis qu'un nombre croissant de *kōgai*, pourtant le lieu d'habitat de plus de 85 millions de Japonais, connaît des dynamiques régressives cumulées. Leur vieillissement est puissant et leur disparition semble possible, « si les banlieues ne trouvent pas la voie d'un développement plus durable » (Miura, 2012). Cela en fait une forme de déclin territorial spécifique à la période qui suit le dégonflement de la bulle, alors que le déclin des régions périphériques préexistait et se perpétue. Mais comment expliquer un tel retournement des dynamiques urbaines au Japon ?

Nous émettons l'hypothèse que cette rupture des trajectoires suivies par les banlieues japonaises vient de leur statut d'espace de l'entre-deux se diluant vers l'extérieur (Berque, 1993, 1994). Ce continuum contrevient à la tactique de *sélection et concentration* des investissements que préconisent les élites dirigeantes et savantes pour ajuster l'aménagement des villes japonaises à la

⁹² L'usage de la préposition fait allusion au titre du colloque organisé en février 2014 à la Maison franco-japonaise à Tōkyō, intitulé « La mine en son déclin : regards franco-japonais sur la fin de l'industrie minière », consacré à l'étude des conséquences économiques et sociales de la fin programmée du cycle du charbon sur les villes minières. Par analogie, les acteurs des banlieues japonaises font face à la fin d'un cycle de développement favorable aux *kōgai*.

⁹³ *Kōgai* pourrait se traduire indifféremment par « banlieue » ou « espace périurbain » car cette distinction n'a pas de sens en japonais. D'une manière générale, ce travail emploie le mot banlieue à propos des *kōgai* distantes de moins de 20 à 30 km des *machi* ou cités de l'ère Edo, et qui étaient déjà des lieux d'installation de classes moyennes avant la guerre ; le mot périurbain renvoie davantage aux *kōgai* qui ont prospéré après la guerre.

baisse de leurs ressources démographiques et fiscales, sans renoncer radicalement au paradigme de la croissance. Les facteurs d'une possible transformation des anciennes « banlieues champignons » en « banlieues fantômes » (Miura, 2012), d'abord liés à une inadéquation des modes de vie périurbains aux besoins des célibataires et des « empty nesters »⁹⁴, sont aussi idéologiques. Les espaces périurbains sont en effet considérés comme un obstacle à la densification des centres-villes, jugée plus favorable aux mobilités des seniors et des jeunes actifs. Ensuite, dans le contexte d'une polarisation des enjeux de redéveloppement entre les partisans du soutien à la rénovation des cœurs métropolitains, vitrines de la compétitivité du pays, et les hérauts d'une sauvegarde des villes et des villages situés hors de la mégalopole (Masuda, 2015), les espaces périurbains se retrouvent pris entre deux feux. L'éloge des vertus de la ville compacte justifie désormais un renversement des paradigmes d'aménagement servant à la fois les intérêts des défenseurs de la compétitivité des métropoles et ceux des élus des « villes-noyaux » (*chūkaku toshi*) régionales.

Pour illustrer ce propos, le chapitre 2 s'appuie sur un état de l'art d'une littérature qui analyse la désaffectation pour les milieux périurbains et le renouveau des quartiers centraux des villes japonaises selon deux approches :

- Dans le sillage des travaux de Natacha Aveline (2008, 2015) proposant d'engager un dialogue entre régulationnistes et spécialistes de l'urbain, nous nous appuyons sur des travaux d'économie politique qui décryptent les coalitions d'acteurs ayant présidé à ce que Sorensen, Okata et Fujii (2010) nomment un « rééchelonnement créatif » de la gouvernance des métropoles japonaises, d'une périurbanisation relâchée à une réurbanisation encouragée ;
- Une approche de géographie urbaine et sociale s'intéressant aux impacts de la transition démographique sur les mobilités résidentielles des citoyens japonais. Par cette entrée de la mobilité résidentielle, nous prêtons attention aux conséquences du « retour au centre » (*toshin kaiki*) de différentes catégories de ménages sur les nouvelles divisions centres-banlieues des métropoles japonaises.

Cette synthèse bibliographique, mise au miroir de données statistiques publiques, va montrer comment la « crise » des banlieues japonaises relève de deux faisceaux de facteurs : le déclin du nombre de ménages de type *male breadwinner*, se conjugue au succès des stratégies de repeuplement des cœurs des métropoles. Ensuite, l'État intervient de façon remarquable sur la localisation de la production urbaine de prestige et émet des prescriptions paysagères, chose dans laquelle il était traditionnellement peu engagé, ce qui accentue les contrastes avec les espaces périurbains délaissés. La première partie du chapitre 2 remonte aux sources de la « crise » des banlieues nippones, provoquée par une inadéquation entre les caractéristiques morphologiques et sociales des *kogai*, et les itinéraires résidentiels des ménages depuis la fin des années 1990. Dans une seconde partie, nous proposons de voir comment le modèle de la ville compacte, prêché par le monde savant pour répondre à la dépopulation, cautionne un renforcement de l'attractivité de Tōkyō. Plus récemment, les discours pro-compacité sont mobilisés pour consolider les fonctions

⁹⁴ Terme désignant les ménages de parents dont les enfants déménagent et quittent définitivement le foyer, en général au moment de l'entrée à l'université ou du décrochage du premier emploi. L'expression connote les sentiments de solitude et de vide affectif créés par le départ des enfants, plus prégnants chez les adultes qui se sont particulièrement investis dans l'éducation des enfants.

de « retenue »⁹⁵ des chefs-lieux de département, grâce à un projet d'instauration d'aires urbaines centralisées. Les zones périurbaines qui gravitent dans l'orbite des principales aires métropolitaines et des villes régionales du Japon vont ainsi se retrouver acculées entre deux stratégies territoriales de réurbanisation. Le chapitre s'intéresse aussi aux recompositions sociales impulsées par le rééchelonnement des politiques urbaines à l'intérieur des aires métropolitaines japonaises, puis observe comment le surinvestissement des quartiers centraux accentue un clivage avec des processus de désinvestissements des espaces périurbains.

I. Aux sources du déclin des banlieues japonaises

L'idée selon laquelle les banlieues japonaises affrontent une crise propre, différente de celle des banlieues françaises pour des raisons historiques et sociologiques, a été avancée par plusieurs travaux en français et en anglais (Abe, 2015 ; Ducom, 2008 ; Kagawa, 2015 ; Kubo, Yui et Sakaue, 2014, 2015 ; Nakazawa, 2013). Dans le numéro 8076 de *La documentation photographique*, Rémi Scoccimarro explique que « les centres urbains du Japon ne connaissent pas les problèmes de criminalité et de délinquance sociale liés à l'économie parallèle que connaissent par exemple les États-Unis. En dépit de (...) la crise relative qui touche le Japon depuis les années 1990, malgré la hausse de la pauvreté, les villes japonaises restent des villes sûres. Si crise urbaine il y a, c'est celle des banlieues vieillissantes et délaissées, îlots de grande pauvreté où le délitement des liens sociaux est provoqué par le dépeuplement (...) » (Scoccimarro, 2010 : 8). Le dépeuplement apparaît ainsi à la fois cause et conséquence de cette crise périurbaine. A l'intérieur d'un pays en déclin démographique, les espaces périurbains situés dans l'orbite des villes de plus de 300 000 habitants perdent plus d'habitants en nombre, par solde migratoire négatif, que les villes et les villages isolés, même si leur déclin semble moins violent en proportion. Le fait que les enfants des ménages installés en banlieue jouent un rôle de réserve démographique pour les centres, attesterait que les banlieues ont une image répulsive.

En réalité, la banlieue a rarement été jugée soluble dans l'identité idéalisée de la ville japonaise. La question de la protection des espaces ruraux contre les méfaits du *supurōru* (*sprawl*) aurait commencé à être débattue dès les années 1910 (Pelletier, 2014 : 267) et aurait été l'objectif explicite des premières lois d'urbanisme, soit la Loi d'urbanisme ou de planification urbaine (*toshi keikaku hō*) et le Code de la construction (*shigai-chi kenchiku-butsu hō*) de 1919. A partir des années 1960, la montée en puissance des mouvements citoyens en lutte contre les dégâts environnementaux de la Haute croissance n'a pas empêché l'étalement urbain d'atteindre son paroxysme dans les années 1980. Il continue encore (Yahagi, 2009), quoique à un rythme inférieur aux processus de décroissance qui frappent désormais les banlieues. C'est en s'intéressant à ces regards critiques que portent les chercheurs sur les *keōgai* que l'on peut en même temps saisir les singularités de l'habiter périurbain japonais par rapport à celui des autres pays industrialisés.

⁹⁵ Le mot *damu* ou barrage est employé pour parler des villes-noyaux devant concentrer des emplois et des infrastructures, afin la population en âge de procréer ne quitte pas les régions non métropolitaines pour Tōkyō (Okada, 2014).

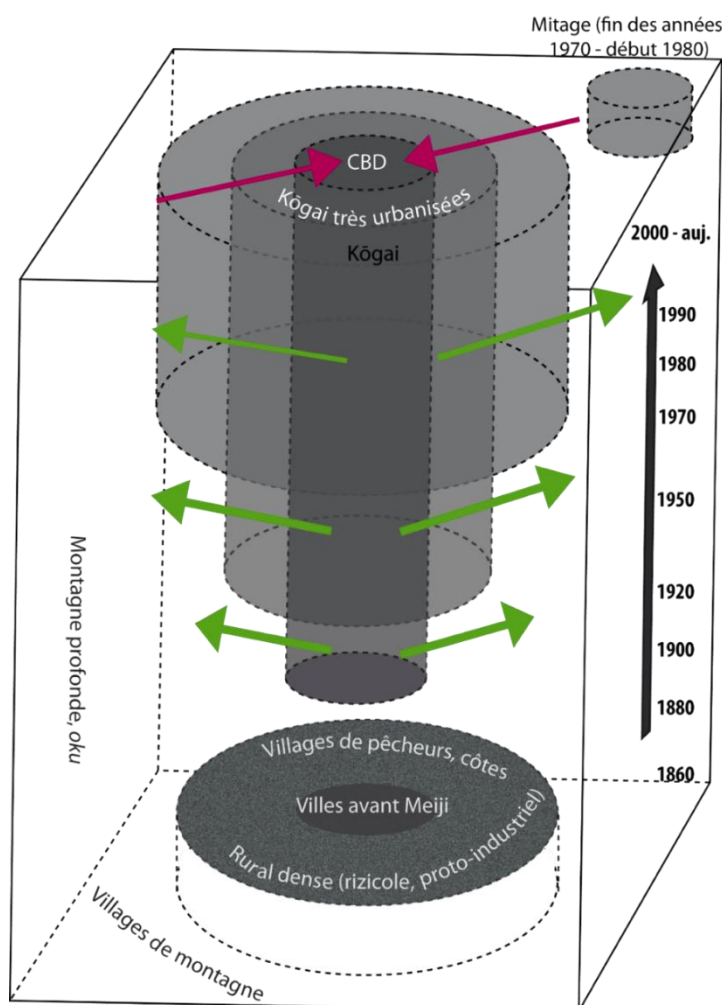
I.1. La *kōgai* (banlieue) est-elle soluble dans la décroissance des villes ?

I.1.1. Des banlieues japonaises accusées d'obsolescence

« The single family house with the yard in the suburbs is no longer the ideal living style » : cette phrase par laquelle Abe Takashi (2015 : 31) entame son article sur la rétraction de l'aire métropolitaine de Tōkyō résume ce que la « banlieue » ou les banlieues incarnent pour les Japonais d'aujourd'hui. Un espace obsolète ne correspondant plus aux attentes d'une société moins insouciante que celle qui a vécu les belles années de l'envolée économique. C'est la raison pour laquelle, à l'intérieur de chaque grande aire urbaine, les banlieues constituent à l'heure actuelle le type de territoire le plus vulnérable aux impacts cumulés du dépeuplement : dans l'ensemble, non seulement les banlieues ne gagnent pas un nombre d'habitants suffisant pour remplacer la génération nombreuse qui s'y est installée des années 1950 à 1970, mais encore en perdent-elles via des soldes migratoires négatifs dirigés vers les centres des aires urbaines (figure 4).

Figure 4 : Les phases du développement des agglomérations japonaises au XXe siècle.

Ce modèle évolutif est adapté d'un schéma de Wakabayashi Mikio (2007). Les flèches modélisent les mobilités résidentielles majoritaires à l'intérieur des agglomérations, ce qui n'exclut évidemment pas l'existence de mobilités empruntant des directions différentes. « CBD » signifie Central Business district.



Source : Wakabayashi Mikio, 2007, traduction et ajouts par S. Buhnik, 2015.

Le déclin des banlieues est donc absolu (en raison de la diminution numérique du peuple japonais) et relatif, par rapport aux quartiers centraux des grandes villes qui attirent une société dont l'âge médian est de 43 ans en 2012, et où la taille moyenne des ménages, de 2,6 personnes par foyer en 2012, pourrait baisser à 2,2 avant 2030⁹⁶ (Hatta, 2006).

L'opinion d'Abe Takashi est partagée par d'autres connaisseurs de la sociologie des banlieues (Miura, 2012 ; Yoshida, 2010) et révélatrice de ce qui est fondamentalement reproché à l'espace périurbain : ses modes de construction auraient été conçus pour les besoins d'une catégorie de population unique, la famille de type *male breadwinner*, et elles souffriraient aujourd'hui de cette uniformité fonctionnelle et sociologique. Le déclin périurbain s'inscrit essentiellement dans le « rise and fall of the Japanese postwar housing system » (Hirayama et Ronald, 2007) tourné vers des familles nucléaires demandeuses d'accès à la propriété grâce à leur enrichissement. Ces critiques mettant l'accent sur la monotonie des banlieues font écho aux reproches que les urbanistes japonais et étrangers ont émis à l'encontre des conditions matérielles de production des banlieues : le contrôle laxiste des usages des sols et l'encouragement au laissez-faire des acteurs privés du logement, originellement destinés à faciliter l'installation de 100 millions de ménages entre 1950 et 1990 (Nakazawa, 2013), sont devenus les facteurs primordiaux du déclin multidimensionnel des banlieues japonaises. Outre son manque d'égard pour l'environnement et la démocratie locale (Marmignon, 2010), ce développement « au petit bonheur la chance » (*baphazard* : Sorensen, 2002 : 3), représenterait l'obstacle majeur à la formation d'espaces urbains viables pour une société plus âgée et plus petite, en empêchant un traitement efficace de la vacance résidentielle (Nakazawa, 2013).

Il en a résulté une mixture désordonnée de pavillons aux toits de tuiles, de chemins de fer et de tronçons de routes, de zones commerciales alignant les magasins franchisés, de parcelles de rizières bordées de fermes, de petits immeubles de bureaux et de salles de jeux, de zones industrielles, le tout constellé de pylônes et de fils électriques (photos 3). La laideur de la banlieue et son statut de non-lieu anonyme, dévolu à la reproduction triviale de la force de travail des individus, proviendraient de la répétition de ces espaces sans queue ni tête sur des dizaines de kilomètres. Cette alliance d'homogénéité sociologique et d'hétérogénéité paysagère répétitive est selon Yoshida Tomohiko la démonstration d'un enfermement des *kōgai* dans un statut subalterne par rapport aux centralités métropolitaines : dans *Kōgai no suitai to saisei* [Déclin et renouveau des banlieues japonaises], il parle de « de *kōgai* qui ne sont que des *suburbs*. (...) Mais l'homogénéité seule ne serait pas la condition de la *suburbia* »⁹⁷. Il signifie que les banlieues japonaises ne sont pas parvenues à former un tiers espace doté d'une indépendance économique et culturelle propre ; la culture suburbaine revendiquée par certains artistes relèverait d'abord de la nostalgie et aurait trop tardivement abouti à un ancrage socio-culturel des Japonais à « leur » banlieue.

⁹⁶ Chiffres de l'Institut national de recherches sur la population et la sécurité sociale (INPSS) repris par Ōno Hidetoshi dans *Shurinkingu Nippon* (2008).

⁹⁷ « 'sabābu'shikanai nihon no kōgai. (...) Shikashi, kinshitsuteki na koto dake ga 'sabābia' no jōken dehanakarō » ou 「サブーブ」しかない日本の郊外。しかし、均質的なことだけが「サブービア」の条件ではなからう。(Yoshida, 2010 : 13-14). Il considère que c'est paradoxalement l'absence de stratification socio-culturelle apparente (pour le regard extérieur plus que pour l'habitant attaché à son lieu de vie) qui empêche les banlieues japonaises de se démarquer aujourd'hui des centres des métropoles, dont la diversité sociale, avec ses stratifications spatiales, est beaucoup plus évidente.

Photos 3a, 3b, 3c : Des paysages de banlieue archétypaux pour les Japonais.

La photo de gauche, tirée du site personnel du professeur Yoshida Tomohiko et prise en 2004, est un *misei jūtakuchi* dans la ville de Tsukuba (nord-est de Tōkyō), une zone résidentielle reliée au réseau électrique de la ville mais pas à sa trame viaire. La photo en haut à droite, prise par Seesa, un blogueur amateur de « périurbanité » (*kōgairashii*), montre la sortie de la gare Chitose-karasuyama au bout de la ligne Keiō partant du centre de Tōkyō. Le dernier cliché, venu d'une association de protection de l'environnement résidentiel de Fukuoka, a été pris à la sortie de cette ville d'un million et demi d'habitants au sud du Japon : il présente un développement de commerces franchisés le long d'une route départementale en 2008.



Sources : <http://www.ritsumei.ac.jp/~tyoshida/eng/index.html> (photo 1), <http://retour.seesaa.net/> (photo 2)
<http://www.geocities.jp/fukuzyunet/> (photo 3)

I.1.2. Les banlieues japonaises, un degré d'urbanité réexaminé

Paradoxalement, le risque que le dépeuplement fait peser sur des ménages souhaitant vieillir en banlieue a conduit de nombreux artistes à défendre les qualités de la vie dans les *kōgai*⁹⁸. Parallèlement, une série d'articles parus dans les années 2000 et 2010 ont contesté l'idée d'un rejet des banlieues. Pour leurs auteurs, le désamour des Japonais pour un style de vie périurbain n'est pas intrinsèque mais relatif. Cette désaffection serait indissociable de la reterritorialisation du développement des métropoles japonaises, à l'heure où elles entrent dans une ère de croissance démographique et économique nulle voire négative, et après quatre décennies de croyance en une expansion continue des banlieues. Quatre arguments se détachent :

1) Les chercheurs étrangers venus au Japon en raison de leur curiosité pour la réputation d'expansion tentaculaire des villes japonaises, ne nient pas que leurs espaces périurbains héritent d'un ensemble de problèmes urbanistiques et sociaux issus de méthodes de construction défectueuses (Brumann, 2012 ; Ducom, 2008 ; Galloway, 2009 ; Sorensen, 2002). Mais ils ont réexaminé la question du « déficit d'urbanité » des banlieues japonaises en montrant que celles-ci répondent mieux aux critères du développement durable que la majorité des banlieues occidentales. Pour André Sorensen, la plasticité des banlieues japonaises s'ancre dans une structure d'urbanisation duale : « bits of planned development surrounded by large areas of incremental, unplanned development »⁹⁹ (Sorensen, 2002 : 5), et une conversion aisée des usages des sols grâce à un zonage peu restrictif. Will Galloway (2009) pense aussi que cette versatilité facilite l'intégration et la mixité des groupes sociaux. C'est ainsi que l'énergie urbaine du Japon :

« is visibly amplified by the lack of controls over outdoor signs, so that the exteriors of buildings are often plastered with all manner of cheerful flashing neon (...). The crowds of well-dressed shoppers and businessmen rushing to and from the main stations, the stacks of tiny restaurants in skinny buildings 10 stories high, the enormous congregations of shops and offices all linked together by immaculate subway systems underground and elevated expressways overhead, all affirm the urban vitality of modern Japan. High population densities and the intensive mixture of differing land uses combined with stable, tight-knit urban communities to form vital, lively city areas that exemplify Japan Jacobs' (1961) conception of healthy city life. (...) A few steps away from the busy main streets are found quiet residential neighbourhoods with a variety of small shops flanking narrow streets. »

Sorensen, 2002 : 3-5¹⁰⁰.

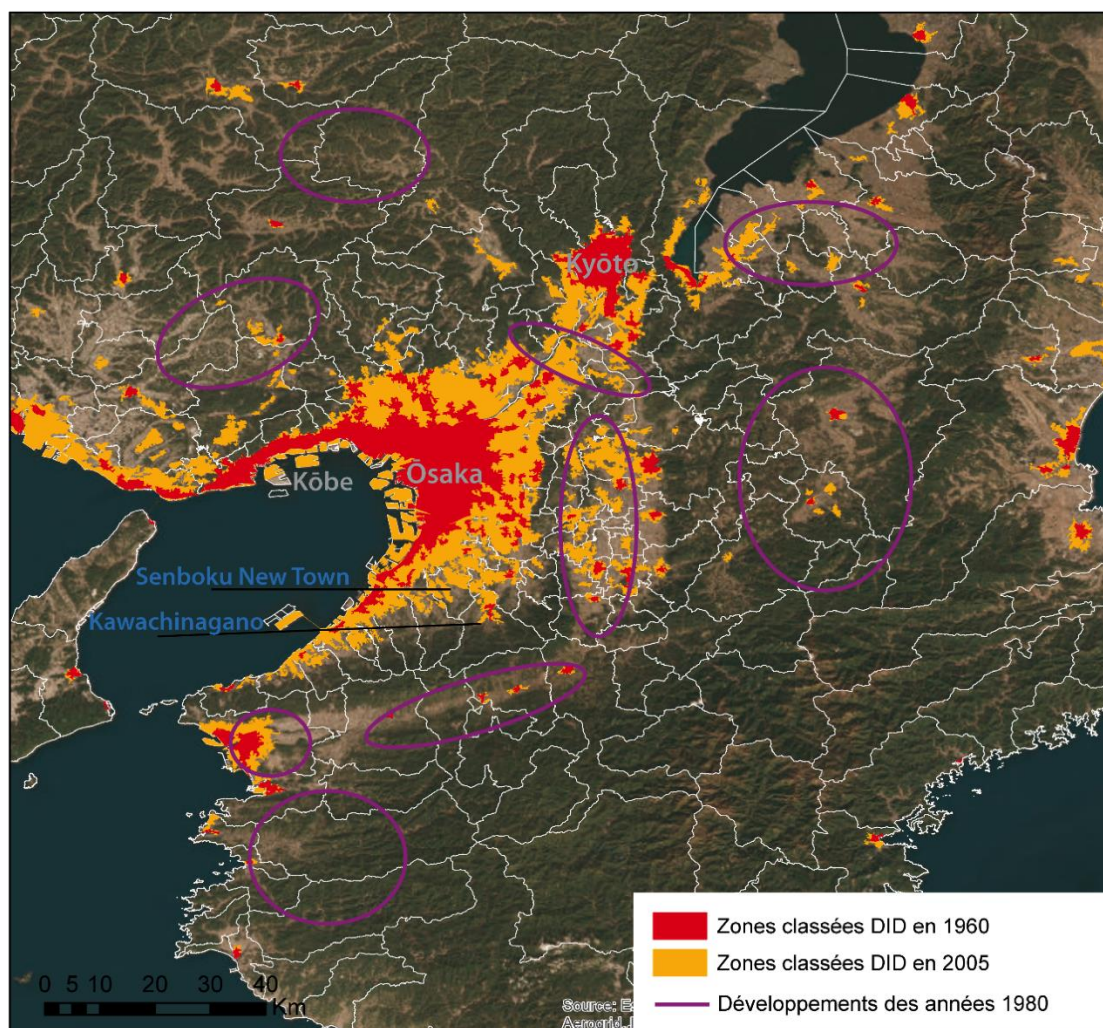
⁹⁸ En introduction à *Kōgai no shakaigaku* (sociologie de la banlieue japonaise), Wakabayashi Mikio prend pour *captatio benevolentiae* le visionnage du documentaire *Nyūtaun monogatari* (Contes de la banlieue, 2003) de Honda Takayoshi pour évoquer la formation d'une culture périurbaine identifiée par ses habitants.

⁹⁹ « Des bouts de développement planifiés environnés de larges zones où l'urbanisation a progressé de manière incrémentale et non planifiée. »

¹⁰⁰ « Au Japon, [l'énergie urbaine] est visiblement amplifiée par un contrôle apparemment très lacunaire des enseignes lumineuses, si bien que les façades des immeubles finissent souvent bardées de toutes sortes de néons joyeusement flashy (...). Les foules de clients bien habillés et d'hommes d'affaires qui se pressent vers la gare ou en sortent, l'empilement de tout petits lieux de restauration à l'intérieur d'étroits immeubles de 10 étages, l'énorme agrégat de boutiques et de bureaux liés entre eux par des réseaux ferroviaires souterrains impeccables et des voies rapides aériennes, tout affirme la vitalité urbaine du Japon moderne. Des densités humaines élevées et un mélange extrême de différents usages des sols se sont conjugués à la stabilité de communautés de voisinage unies, formant ainsi des zones urbaines vibrantes, en totale correspondance avec la définition d'une vie urbaine de qualité selon Jane Jacobs (1961). (...) A quelques pas des rues commerçantes bondées se trouvent des quartiers résidentiels calmes, agrémentés de magasins variés, s'égrenant le long de rue étroites ».

Carte 11 : L'évolution de la densité de peuplement autour d'Osaka (1960-2005).

Un DID est un carré d'un kilomètre de côté à l'intérieur duquel la densité humaine dépasse 4 000 habitants/km². Les zones entourées d'un trait violet ont vu leur population périurbaine doubler entre 1980 et 1990. Les tracés blancs correspondent aux limites des communes de la région en 2010.



2) La montée spectaculaire des prix fonciers autour des grandes villes à la fin des années 1970 et 1980, appuyée sur la quête d'un terrain à bâtir, a transformé cet étalement sporadique mais intégré à la tâche urbaine, en véritable mitage mal relié aux infrastructures existantes. La progression significative de la motorisation des banlieues date de cette époque. Pour Yoshida Tomohiko (2010), la dépendance à l'automobile des ménages qui s'installent alors dans ces bouts de banlieue ne tient pas tant à la diffusion d'un consumérisme américanisé (fait reproché à la banlieue depuis les années 1920), mais plutôt au relief. Là où les plaines alluviales sont étroites comme autour d'Osaka, les banlieues ont gagné des pentes escarpées, et la densité humaine a progressé jusqu'aux piémonts des chaînes de montagnes (carte 11).

3) Pour Kubo Tomoko, Yui Yoshimichi et Sakaue Hiroaki (2015) ou Atsushi Miura dans *Tōkyō ha kōgai kara kietaiku!* (Tōkyō s'éteint à partir de ses banlieues!, 2012), la poursuite de la métropolisation dans une ère de décroissance durable condamne par nature les *kōgai*, à moins que celles-ci ne deviennent des bassins d'emploi s'extirpant de la seule économie résidentielle, ce qui

constitue pour Yoshida Tomohiko la transition des *suburbs* vers une *suburbia*. Pour ces chercheurs, le grossissement des métropoles se concevait dans une tension entre forces centripètes et forces centrifuges caractéristiques des métropoles globales (Sénécal et Bherer, 2009) : elles attirent des fonctions de commandement et des populations actives, tout en reléguant vers leurs marges les infrastructures peu nobles et les individus n'ayant pas les moyens de se loger dans les quartiers centraux, d'où une extension du « bassin de vie » sous influence métropolitaine. Si la métropole s'insère dans une région en dépeuplement et que son parc de logements central conserve sa taille voire s'agrandit comme dans le cas de Tōkyō, sa force centripète persiste mais sa force centrifuge diminue, laissant aux populations plus de possibilités de se rapprocher du centre. Cela est d'autant plus prégnant au Japon que la spéculation foncière s'est traduite par une conversion des zones résidentielles en tours de bureaux : les ménages n'ont pas « fui » à cause de la paupérisation des centres, comme aux États-Unis. Même lorsque leurs qualités environnementales sont irréfutables, les banlieues japonaises ne pourraient rivaliser avec des centres sous moindre pression foncière, auprès de petits ménages « naturellement » attirés par la centralité, ou auprès de familles qui ont besoin de réduire leur temps de déplacement.

4) En lien avec cette question du goût pour la centralité, d'autres chercheurs contestent que l'ensemble de la société japonaise, malgré le déclin de la famille nucléaire, idéalise la vie à l'intérieur de la *machi* et rejette en bloc le milieu périurbain. Patricia Marmignon et Hagai Masami (2010) rappellent que sous l'ère Edo (1603-1868), les élites dirigeantes professent des valeurs morales (confucianisme, importance de la famille élargie) qui leur inspirent une certaine ruraphilie et inversement, une méfiance à l'égard des classes urbaines marchandes maniant la monnaie, placés au bas du système de castes. Cette ruraphilie se perpétue dans le succès des cités-jardins (*den.en toshi*) dès les années 1910, dans l'engagement des ménages périurbains pour la préservation des *satoyama* (voir II.3), ou dans l'attachement au « pays natal » (*furusato*) vanté par les chansons populaires. Si l'attention portée au retissage des liens sociaux s'accompagne depuis la fin des années 1990 d'une réhabilitation de la vie dans les quartiers de venelles (Schulz, 2012) et valorise de ce fait la ville denses, les réactions d'opposition à l'hystérie de la bulle et à la précarité urbaine ont conduit des milliers de jeunes Japonais à effectuer un « U-turn » dans les années 2000, c'est-à-dire à déménager vers des villes régionales voire des campagnes au style de vie *wabi-sabi*, dépouillé et vertueux, par goût pour la *slow life* (Berque, 2014 ; Buhnik, 2015 ; Scoccimarro, 2010). Il ne faut donc pas sous-estimer les contraintes professionnelles et personnelles qui détournent les Japonais d'un itinéraire résidentiel vers la banlieue.

I.2. Des paradigmes d'urbanisation développementalistes jusqu'en 1990

Nous voyons donc qu'il est difficile de déceler les différences entre *machi* (cité) et *kōgai* (banlieue ou espace périurbain), et de comprendre le manque d'urbanité reproché à ces dernières à partir de critères de densité ou de mixité des usages des sols. C'est pourquoi les spécialistes de la décroissance des agglomérations japonaises (Yahagi, 2009 ; Yoshida, 2010) considèrent plutôt que le déclin des banlieues s'enracine dans une relation de dépendance fonctionnelle aux centres-villes, où les emplois industriels et de service sont restés très concentrés. Le cantonnement des banlieues à des fonctions résidentielles et récréatives, entremêlées à des zones de polyculture vivrière (*konjūka* : Desbois et le Tourneau, 1999), est le fruit des stratégies des acteurs publics et privés en charge de l'extension des villes japonaises. Cette situation résulte des paradigmes d'urbanisation

développementalistes consolidés au XXe siècle : ils sont centrés sur la valorisation de terrains morcelés, sur l'encouragement à l'achat de maisons par les familles nucléaires, et sur la délégation de la fourniture de logements et des services urbains en réseau à des conglomérats privés.

I.2.1. Une croissance périurbaine sous l'influence de la fragmentation foncière

Avant l'ouverture forcée à l'Occident, la population des villes japonaises était déjà l'une des plus importantes au monde en 1850 (Duus, 1998), avec sans doute un million d'habitants à Tōkyō. Mais elle s'auto-régulait du fait d'une tolérance à l'égard de pratiques d'infanticide (*mabiki*)¹⁰¹ ou d'avortement, ou d'édits temporaires limitant les migrations entre fiefs seigneuriaux et punissant les contrevenants. En outre, si les barrières physiques entre villes et campagnes ne concernaient que le château et n'intégraient pas les quartiers urbains, les mouvements paysans vers les villes étaient interdits, leur statut juridique les attachant à la terre qu'ils devaient cultiver (Sorensen, 2002).

A partir de 1868, l'abolition du système de castes qui interdisait les migrations des paysans va donner un élan à l'exode rural. La réforme fiscale de la propriété foncière de 1873, avec une taxe uniformément fixée à 3 % de la valeur des terrains, s'accompagne quant à elle d'une garantie du droit à la propriété (Inamoto, Koyanagi et Sutō, 2004). Des dizaines de milliers de paysans n'ayant pas les moyens de s'acquitter de cette taxe sous forme monétaire (et non plus en riz) revendent leur terre à des propriétaires fonciers, d'où le maintien de structures féodales en milieu rural : sur 5,9 millions de paysans en 1945, 27 % possédaient moins de 10 % de la terre qu'ils cultivaient, et ils versaient à des propriétaires souvent absentéistes des rentes en nature équivalentes à 60 % des récoltes annuelles (Bourdier et Pelletier, 1989). En 1946, une réforme agraire est engagée : elle exproprie les propriétaires non exploitants et fait passer quatre millions de fermiers au statut de propriétaires de moins d'un hectare de terre en moyenne, d'où leur attachement massif au Parti libéral démocrate qui mène la réforme sur ordre des forces alliées¹⁰².

En parallèle, aucune loi encadrant les procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique n'est promulguée avant 1951, avec la Loi sur l'expropriation. Mais en conformité avec la Constitution de 1946, dont l'article 29 dispose que le droit de la propriété est inviolable, l'expropriation pour le bien-être public (*kōkyū no fukushi*) doit passer par une compensation totale de la valeur du terrain exproprié (Inamoto, Koyanagi et Sutō, 2004). Or la notion de bien public a une acception moins large que le concept français d'utilité publique et ne garantit pas l'intérêt collectif pour la création d'infrastructures, ce qui entrave le recours à des procédures de préemption. Cela est très contraignant pour l'élargissement du réseau viaire (Aveline, 1995). Une autre spécificité du fonctionnement des marchés immobiliers et fonciers au lendemain de la guerre concerne la juxtaposition des titres de propriété¹⁰³, qui incite les propriétaires à faire de la rétention spéculative. L'émiettement de la propriété des sols et la puissance du droit de la propriété jouent

¹⁰¹ En allusion au jargon agricole, le *mabiki* est la pratique qui consiste à arracher des plantes pour donner plus d'espace à la croissance des autres.

¹⁰² Même si ces terrains sont cultivés intensément et même si les agriculteurs bénéficient d'aides grâce à la subvention de la production du riz et d'une fiscalité avantageuse sur les terres agricoles, le nombre d'agriculteurs contraints d'abandonner leur activité ou de la combiner à un autre travail se multiplie dès les années 1950.

¹⁰³ En milieu urbain en particulier, le propriétaire d'un terrain passe un contrat de bail avec un preneur jouissant d'une forte protection, qui fait construire et loue les murs à un ou plusieurs locataires immobiliers.

ainsi un rôle fondamental dans la progression « à saut de grenouille » des espaces périurbains (Bourdier et Pelletier, 2000).

Par ailleurs, les documents d'urbanisme japonais se distinguent par l'absence d'un plan d'occupation des sols synthétique et opposable aux tiers (Aveline, 1995 : 26). La planification urbaine est en effet dictée depuis 1919 par deux systèmes législatifs séparés, la Loi d'urbanisme ou d'aménagement (*Toshi keikaku hō*) adossée à un Code de la construction (*Shigaichi kenchiku butsu hō*). Tous deux reposent sur un principe de zonage. Leurs recoupements conduisent à la publication d'une multitude de documents à la portée juridique floue.

Le Code de la construction définit trois types de zones qui, en 1968 puis 1992, ont été affinés afin de renforcer les contrôles sur les hauteurs de construction et éviter la proximité des habitants à des zones industrielles dangereuses (tableau 1). Ce sont les zones résidentielles (*jūtaku chiku*), commerciales (*shōgyō chiku*) et industrielles (*kōgyō chiku*). Il s'y superpose parfois plusieurs autres types de zones protégeant les quartiers historiques : zones panoramiques (*fūchi chiku*), d'intérêt esthétique (*bikan chiku*) et de prévention contre les incendies (*bōsai chiku*). Rares jusqu'en 1992, ces secteurs à réglementation renforcée sont devenus ensuite les points d'appui de l'urbanisme participatif ou *machi zukuri* (Inamoto, Koyanagi et Sutō, 2004 ; Ishida, 2006). À l'inverse, des secteurs à « relâchement » réglementaire servent à autoriser les dépassements de coefficients d'occupation des sols (COS) pour densifier ponctuellement, parfois en contrepartie de la création de logements ou d'espaces publics par l'acteur immobilier qui en bénéficie.

On voit sur le tableau 4 qu'à chaque zone du Code correspondent des restrictions sur l'usage des sols, des ratios de construction et des plafonds de hauteurs nommés *takasa seigen* (voir encadré 3). Or ces zonages ne sont pas tous exclusifs, ils reposent plutôt sur un concept de performance ou d'intensification, car tout ce qui est autorisé dans les zones les plus contrôlées l'est dans les zones les moins strictes : « elements that define urban form, such as building heights and setbacks, are decided by a group of interconnected formulae rather than explicit limits » (Galloway, 2009 : 4)¹⁰⁴. En outre, sur les documents des collectivités, le suffixe *chiiki* pour désigner une zone signifie que celle-ci est sous le coup d'une réglementation nationale ; mais celui de *chiku* signifie que l'interprétation des réglementations est du ressort local.

¹⁰⁴ Les éléments définissant les plafonnements et les abaques sont décidés par un groupe de calculs interconnectés plutôt que par des limites explicites.

Tableau 4 : Les usages autorisés dans les zones d'affectation du foncier, selon le Code de la construction révisé en 1992.

La distinction entre zones de basse et moyenne hauteur a été établie pour permettre une plus grande mixité des quartiers résidentiels et aussi pour tenir compte des progrès des techniques anti-sismiques, qui rendent possible l'érection de gratte-ciel.

Classe	Dénomination
1	Zone exclusivement résidentielle de basse hauteur, classe 1: outre les pavillons, autorise les cliniques, maisons de retraite, appartements, dortoirs, petits immeubles de bureaux ou services (jusqu'à 50 m ² de surface)
2	Zone exclusivement résidentielle de basse hauteur, classe 2: autorise toute la classe 1 et des magasins ou restaurants plus larges (jusqu'à 150 m ² de surface)
3	Zone exclusivement résidentielle de moyenne hauteur, classe 1: autorise toute la classe 1 exclusivement résidentielle, ainsi que des universités, hôpitaux, centres de soins, centres scolaires, et des petits garages. Initialement destinés aux condominiums de moyenne hauteur et aux immeubles commerciaux ou de bureaux (jusqu'à 500 m ² de surface)
4	Zone exclusivement résidentielle de moyenne hauteur, classe 2: autorise toute la classe 1 résidentielle de moyenne hauteur, ainsi que des immeubles de bureaux et magasins de plus grande surface (jusqu'à 1 500 m ²)
5	Zone résidentielle, classe 1: destinée en priorité aux usages résidentiels et ainsi qu'aux immeubles de bureaux et magasins (jusqu'à 3 000 m ² de surface)
6	Zone résidentielle, classe 2: destinée en priorité aux usages résidentiels
7	Zone quasi résidentielle: pour les zones situées le long de routes, destinée à mêler les maisons à des routes, ajoutée en 1992 pour tenir compte de l'automobilisation des trajets en grande banlieue.
8	Zone commerciale de voisinage: certaines activités commerciales et industrielles sont interdites, dont les théâtres et les clubs de musique/danse
9	Zone commerciale: destinée en priorité aux activités commerciales
10	Zone quasi-industrielle ou en partie industrielle: seules les activités industrielles sans danger sont autorisées à s'y mêler aux zones résidentielles
11	Zone industrielle: destinée en priorité aux activités industrielles
12	Zone exclusivement industrielle: destinées aux activités industrielles

Deux niveaux de planification s'entremêlent :

1) Une planification par schéma directeur définissant les orientations du développement de la commune. Depuis 2000, la décentralisation donne à l'assemblée délibérante des communes tout pouvoir sur cette détermination, les fonctionnaires délégués n'ayant plus de droit de regard. Les services d'urbanisme élaborent des documents destinés au public, fixant les axes d'évolution de la commune sur dix à vingt ans et sur des thèmes diversifiés (transport, culture, emploi, éducation, etc.). Sur la base de ces orientations sont produits des plans de réalisation plus courts, qui énoncent les conditions de mise en œuvre de projets et les budgets prévisionnels.

2) Selon les dispositions de la Loi d'urbanisme, deux plans sont dressés au niveau préfectoral ou départemental : depuis 1968, un plan de répartition entre Zones d'urbanisation (ZU) et Zones d'Urbanisation Contrôlée (ZUC) où le développement de plus de 5 hectares est théoriquement interdit, dit Master plan (*masutā puran*). Les ZU sont ensuite « peintes » selon les zones (*chiku* et *chiki*) qu'elles contiennent.

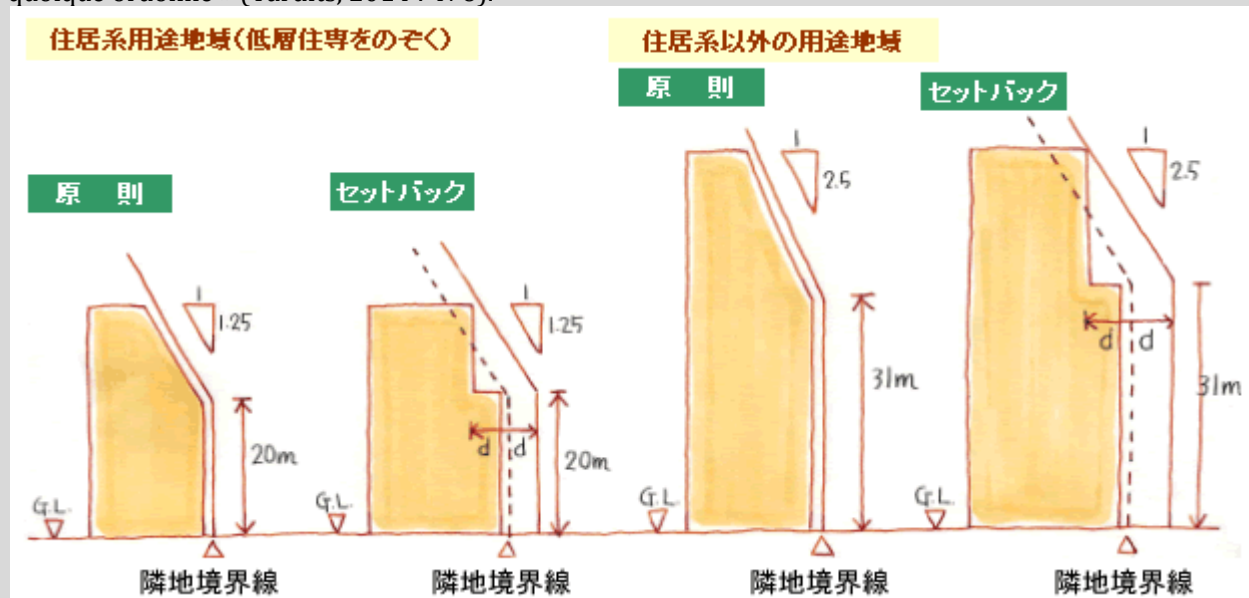
Encadré 3 : Les *takasa seigen* ou *shasen seigen*

(définition par Manuel Tardits, dans le *Vocabulaire de la spatialité japonaise*)

Ces deux termes recouvrent l'ensemble des dispositifs réglementant les gabarits ou l'enveloppe physique maximum des édifices définis dans le Code de la construction. Le premier décrit le plafond constructible à ne pas dépasser, le second les limitations par les lignes obliques, c'est-à-dire les abaques ou prospectus qui découpent le volume virtuel que ne doit pas excéder un bâtiment. Les notions de plafonnement sont apparues pour la première fois en 1919, tandis que les réglementations sur les prospectus apparaissent en 1950, avec la rédaction d'un code sur les *standards* de construction (*Nihon kenchiku kijun hō*, différent du Code de la construction).

Plafonnement et prospectus sont attachés au zonage et à la largeur des rues, en fonction desquels la hauteur maximum des bâtiments et les angles des abaques changent. Dans de nombreuses zones, il n'existe par ailleurs pas de plafond, la limite supérieure du bâtiment résulte de la réunion des différents obliques des abaques (photo). Les principaux types d'abaque sont ceux au nord, sur rue, et au droit des parcelles voisines. S'y ajoute dans de nombreuses zones la contrainte supplémentaire du *nichiei* pour les bâtiments à partir de R+2, qui est le calcul des ombres portées au sol du bâtiment concerné sur une journée de solstice d'hiver. Les ombres calculées ne doivent pas dépasser des périmètres prédéfinis par la loi afin d'assurer un minimum d'heures d'ensoleillement aux voisins aux jours les plus courts de l'année.

Par ces règles à visée hygiéniste, le législateur souhaite garantir un minimum d'éclairage, d'aération et de sécurité contre les incendies pour chaque parcelle. La grande différence avec l'Europe tient à la manière d'appliquer les prospectus. L'élément de base n'est pas l'îlot ou le bloc qu'une règle commune d'alignement et de prospectus façonne, préservant l'unité formelle de la rue et de là, celle de l'espace public. « Ici, la règle de l'alignement sur rue n'existe pas et l'immeuble se pose librement à distance des limites parcellaires. Ainsi, chaque bâtiment peut s'inscrire dans le cadre particulier et indépendant de son propre volume virtuel, défini par les divers prospectus et l'application des règlements. Il contribue, au final à renforcer le caractère émiétté et visuellement chaotique de la ville. Ce n'est donc pas l'absence de règle mais au contraire la règle elle-même qui produit un espace public d'aspect désordonné, quoique ordonné » (Tardits, 2014 : 476).



Un exemple d'application des *shasen seigen* par l'entreprise de construction Toyoshima.

Source : <http://www.toyoshima-g.co.jp/design/restrictions-4.htm>

Une autre catégorie concerne enfin les plans de création de réseaux et d'équipements, sous forme cartographique séparée : leur validation requiert l'autorisation du maire ou du gouverneur (*chiji*) de la préfecture/ département.

Existe-t-il un rapport logique entre les plans à grande échelle et à long terme et ceux à petite échelle ou à court terme ? Selon Natacha Aveline (1995) et André Sorensen (2002), il n'en est rien. Par exemple, les opérations de remembrement communales sont planifiées au coup par coup, ce qui a empêché une réflexion globale sur les axes de développement de l'urbanisation. Par ailleurs, les stratégies intercommunales font défaut : les « regroupements de villes sur les plans d'urbanisme sont le produit d'un phagocytage des communes périphériques par la ville-centre et non d'une dynamique concertée, et les plans établis au niveau préfectoral ne sont que l'agrégation des plans municipaux » (Aveline, 1995 : 28). Enfin, du fait de la petitesse des parcelles, la majorité des projets de remembrement faisaient moins de 5 hectares et ont subi peu de contrôles.

I.2.2. L'expansion périurbaine sous la Haute croissance : répondre à la crise du logement

En 1945, le pays fait face à la plus grave crise du logement de son histoire : non seulement il encaisse un déficit de plus de 8 millions de logements détruits à cause des bombardements incendiaires sur les grandes villes du littoral Pacifique, encore doit-il en trouver pour les six millions de Japonais rapatriés des colonies. La poussée de quartiers informels et insalubres dans les zones péri-centrales des villes portuaires fait craindre un retour des grandes épidémies de tuberculose ou de typhus que les politiques urbaines sociales de l'ère Taishō (1912-1926) avaient cherché à neutraliser (voir chapitre 4). Outre les problèmes de sous-alimentation chroniques jusqu'en 1948, le Commandement suprême des forces alliées, sous la direction de Douglas Mac Arthur (1947-1952), ne contrôle pas l'essor de la pègre dans les zones bidonvillisées, où la prostitution et les maltraitances sont légion.

L'incitation à devenir propriétaire

Face à cette situation, les premiers gouvernements du Parti libéral démocrate vont mettre en place un ensemble de dispositifs aboutissant à la production de plus de 100 millions de logements en accession à la propriété privée dans et autour des grandes villes japonaises, de 1950 à 1990 (Yahagi, 2009 ; Yoshida, 2010). Les parties prenantes y trouvent toutes un intérêt :

1) La victoire du maoïsme en Chine continentale en 1949 a renforcé l'aura du Parti Communiste japonais et donné de l'élan aux mouvements syndicalistes. Craignant le risque de contagion auprès des réfugiés des grandes villes, entassés dans des abris d'urgence semi-temporaires, les forces alliées soutiennent des programmes de construction de logements collectifs gérés par la Nihon Jūtaku Kōdan (régie ou corporation japonaise du logement) ou des bailleurs départementaux et municipaux (voir chapitre 6). Les premiers gouvernements PLD veulent accélérer la transformation des réfugiés ou mal-logés en une société de petits propriétaires, détenteurs d'un bien et donc moins sensibles aux idées révolutionnaires.

2) L'achat de logements va être la pierre angulaire d'un soutien aux secteurs clés de la politique industrielle et un moyen de garantir le plein emploi grâce au secteur du BTP.

3) Dans un pays où la protection sociale n'est pas universelle, le logement constitue un instrument d'épargne et un support d'échanges intergénérationnels à travers l'héritage ou la cohabitation du fils ou de la fille aînée (Ronald et Doling, 2010, 2012). C'est la raison pour laquelle les politiques de logement du Japon – et des États développeurs d'Asie en général – ne sont pas conçues comme un vecteur d'équité sociale mais plutôt de consommation par des ménages jouissant du plein emploi (Doling, 1999). L'allocation des ressources vers le secteur résidentiel vise alors la capacité des ménages à consommer plutôt que la prise en compte de leurs besoins d'habitat. Il en résulte des arrangements entre l'État et les grands groupes industriels pour organiser la production et la consommation du logement selon les logiques du marché, attribuant au secteur résidentiel un rôle de pilier de la croissance (Aveline-Dubach, 2015b : 4).

Comme l'analyse Augustin Berque (1993, 1994), cet utilitarisme a guidé le geste architectural : les pavillons construits jusqu'aux années 1990 sont rarement conçus pour durer plus de 40 ans, et leur décote atteint 50 % de leur valeur initiale au bout de 5 à 10 ans. Dans un contexte où le sol a presque un rôle d'étalon or, le coût de la maison est secondaire. Cette fugacité hérite de traits propres à la relation de la société japonaise au bâti et on peut arguer que le respect des normes antisismiques¹⁰⁵ oblige à construire des maisons légères, qui « s'oxydent » vite. Il s'agit d'un élément de vitalité urbaine, car il offre un champ d'expérimentation aux architectes et assure l'activité des promoteurs par le jeu des destructions/ reconstruction après l'héritage d'un terrain.

Le vote de la Loi sur le logement de 1951 crée d'abord les régies publiques nationales et locales qui vont construire des milliers de logements collectifs, dont beaucoup à l'intérieur de villes nouvelles programmées pour canaliser la croissance périurbaine. Mais le logement public en immeuble (*danchi*) subventionné n'a jamais représenté plus de 2 à 5 % du parc japonais¹⁰⁶. Parallèlement, une *Government Housing Loan Corporation (Jūtaku kinyū kōka)* est mise sur pied en 1950 en tant qu'agence fournissant aux ménages avec enfants des prêts à taux préférentiel – les ménages non-nucléaires n'ayant pas accès à ces prêts. La préférence des primo-accédants est à l'*ikkodate* (pavillon à un étage) avec un petit jardin acheté après le mariage, maison qu'on occupe (*mochi ie*). Du fait de l'étroitesse des plaines autour des villes et de l'importance des dénivelés, beaucoup de ces pavillons sont situés à flanc de colline, ce qui est vu comme une qualité (vue, air pur, aire de jeux pour les enfants). Le nombre des propriétaires au Japon passe ainsi de 58 % en 1953 à 71 % en 1958, alors qu'avant la guerre, les locataires de terrains ou de biens privés étaient majoritaires¹⁰⁷. Parallèlement, les ménages étaient dans les années 1980 détenteurs de 87 % des terrains, que le chef soit agriculteur ou salarié du secteur secondaire ou tertiaire (Yoshida, 2010).

¹⁰⁵ Propos tenus par les agents immobiliers, mais qui perd de sa pertinence avec l'amélioration des techniques anti-sismiques et si l'on considère que les pagodes anciennes résistent bien aux séismes du fait de leur architecture.

¹⁰⁶ Voir au chapitre 6, l'encadré sur l'évolution des politiques de logement public ou à loyer modéré au Japon.

¹⁰⁷ C'est ce qui explique l'emboîtement très complexe des statuts de propriété du sol, de propriété des locaux et de location des locaux en ville (Aveline, 1995, 2007 ; Sorensen, 2002). Pour protéger des expulsions les familles des soldats durant la guerre qui vivaient dans un bien loué, le gouvernement a pris des mesures pour créer un statut rendant les locataires d'un terrain (*shakuchi ken*) quasiment inamovibles.

Un système d'exonérations fiscales stimulant la diffusion des constructions en banlieue

Afin que le logement locatif ne soit pas délaissé et que les constructions se fassent au rythme de la demande, les pouvoirs publics ont instauré un abattement de la taxe sur la propriété foncière à condition que le terrain ne soit pas en friche mais occupé par un usage résidentiel. Ensuite, la taxation sur les plus-values foncières et sur les droits de succession est conçue pour pénaliser les mutations à court terme en période de spéculation et faciliter l'offre foncière. Trois catégories d'abattements se distinguent (Aveline, 1995) :

- a) Une réduction du taux appliqué à la plus-value pour les opérations immobilières conformes aux politiques d'aménagement, effectuées sur des terrains détenus depuis plus de 5 ans. Le taux diminue si cette période passe à 10 ans ;
- b) Des déductions fiscales pour les parcelles remodelées dans le cadre des remembrements urbains (*tochi kukaku seiri*) et les terrains vendus aux pouvoirs publics ;
- c) Une exonération de la taxe sur la plus-value en cas de vente d'un terrain résidentiel ou d'un fonds de commerce détenu depuis plus de 10 ans, suivie de l'acquisition d'un bien de même valeur (au minimum) au cours de la même année. Appelé *kaikae tokurei* (« cas spécial de substitution »), ce système a été instauré pour densifier les centres-villes en incitant les petits propriétaires à s'installer en banlieue.

Par ailleurs, même si la taxe sur les plus-values a été renforcée en 1987 pour lutter contre les professionnels de la « culbute foncière », des différés d'imposition sont autorisés aux sociétés et agences qui acquièrent un bien de valeur au moins égale à celui vendu dans un délai court. Dans les métropoles où les plus-values sont énormes, le fait d'être exonéré d'impôt si la valeur du nouvel investissement excède celle du premier diffuse la flambée foncière vers les banlieues (Aveline, 1995).

Ensuite, la taxe sur les droits de succession est très lourde. Les héritiers d'un patrimoine foncier peuvent cependant réduire leur contribution en faisant construire un immeuble locatif : ils sont dès lors autorisés à déduire du montant imposable le principal et les intérêts des emprunts contractés pour la construction. « Les promoteurs privés et sociaux ont tiré parti de cette disposition fiscale en créant un nouveau produit immobilier : la résidence locative en 'prêt-à-louer'. Avant même le décès, les futurs héritiers de biens fonciers sont invités à choisir la résidence de leurs rêves dans des catalogues semblables à ceux des pavillonneurs français. Sans renoncer à leur droit de propriété, ils mettent leur terrain à disposition du promoteur, lequel leur offre un service complet : constitution du budget prévisionnel, mise en contact avec les banques, suivi du chantier et gestion locative. Ce type d'opération est une aubaine pour les héritiers, qui non seulement se retrouvent propriétaires du bâtiment (qu'ils financent avec les revenus locatifs, et dont ils peuvent habiter une partie) mais versent des droits de succession réduits » (Aveline, 1995 : 55). Beaucoup de ménages ont pu ainsi louer un appartement en banlieue, où ils se mettaient en quête d'un terrain en parcourant ses environs (Kubo, Yui et Sakaue, 2015).

I.2.3. Une périurbanisation déléguée aux acteurs privés par l'État et les collectivités locales

L'État développeur s'étant donné la mission d'enrichir la nation en stimulant la production industrielle, cela suppose de restreindre sa capacité à financer des infrastructures variées. Jusqu'aux réformes des années 1990, l'exercice d'une autorité coercitive sur les collectivités locales¹⁰⁸ se conjugue à un faible engagement étatique dans la fourniture de services urbains : une partie de la protection sociale est déléguée aux familles et aux entreprises, tandis que les municipalités et les départements ou préfectures assument des charges éducatives et de police qui grossissent.

Sur ce point, l'administration centrale de Meiji héritait d'une tradition établie sous l'ère Edo de délégation aux communautés de quartier (*chōnaikai*) de nombreux services urbains, comme l'enlèvement des ordures, l'animation culturelle grâce à des processions et fêtes, ou la mise en place de patrouilles anti-incendie (qui deviendront des instruments de surveillance des opposants au régime des années 1930 à 1945)¹⁰⁹. Mais la restauration de Meiji met fin à ce qui donnait aux chefs de quartier leur autorité coutumière. Les *chōnaikai* sont par ailleurs dépourvues des outils financiers et de la technicité nécessaires à des projets urbains émulant le savoir-faire occidental. À un moment où l'industrialisation du Japon fait exploser démographiquement les villes de la côte Pacifique, les courants hygiénistes naissants vont critiquer le déficit d'entretien d'équipements par l'État (Hanes, 2002). Ils soulèvent ainsi l'enjeu de la viabilisation des terrains pour répondre aux besoins en logement des classes bourgeoises et des classes laborieuses. Les équipes municipales des grandes villes vont s'inspirer de l'Occident pour mettre en œuvre des politiques urbaines sociales, et la mise en place de la Loi d'urbanisme de 1919¹¹⁰ donne de premiers outils pour mener des opérations à grande échelle.

Des opérations d'équipement à grande échelle trop coûteuses pour les collectivités locales

Le manque de ressources fiscales propres ne permet pas aux communes de racheter aux propriétaires les terrains pour réaliser des parcs de logements ou créer une trame viaire élargie, sauf dans les années 1950 à 1970 ; leurs réserves foncières passent par ailleurs de 14 000 hectares en 1970 à moins de 8 000 en 1990 (Yoshida, 2010). Ou bien les communes doivent négocier pendant des années le remembrement des terrains nécessaires à l'élargissement des rues, d'où un engorgement des centres-villes et une pollution atmosphérique qui valorisent par contraste les « cités-jardins », où le taux de motorisation est très faible jusqu'à la fin des années 1970.

Dans les zones périurbaines par ailleurs, les propriétaires de terrains à usage résidentiel sont lourdement frappés par la taxe foncière (malgré les allègements) et la taxe d'habitation du fait de la flambée des prix fonciers par vagues à partir des années 1970 (Bourdier et Pelletier, 2000), alors que les agriculteurs bénéficient d'une fiscalité avantageuse qui explique la conservation, par rétention foncière, de terrains agricoles jusqu'au cœur des villes. Les agriculteurs adhèrent massivement à un système de déclaration d'intention de cultiver la terre, qui les conduit à payer un impôt basé non sur la valeur vénale du terrain mais sur la capitalisation du revenu agricole, d'où la

¹⁰⁸ Ishida Yorifusa parle même d'un despotisme étendu jusqu'en 1968 (Ishida, 2006). Voir le chapitre 4.

¹⁰⁹ André Sorensen (2002) rappelle que le régime shōgunal était parvenu à déléguer aux familles les plus puissantes de chaque quartier des compétences en recensement ou en levée des impôts grâce à un système de responsabilité mutuelle : si un membre du quartier ne payait pas ses impôts ou commettait un crime, tous les chefs étaient punis.

¹¹⁰ Voir l'encadré final de ce chapitre, retraçant une histoire de l'autonomisation des municipalités.

multiplication des « cultures alibi » (Aveline, 1995). Pendant longtemps, les agriculteurs déclaraient une partie de leur terrain cultivé et faisaient construire une résidence en prêt-à-louer sur la surface restante, d'où une prolifération d'appartements en bois-béton médiocres, qui ont néanmoins créé un parc social de fait.

Les compagnies ferroviaires privées au cœur de la fourniture de services urbains

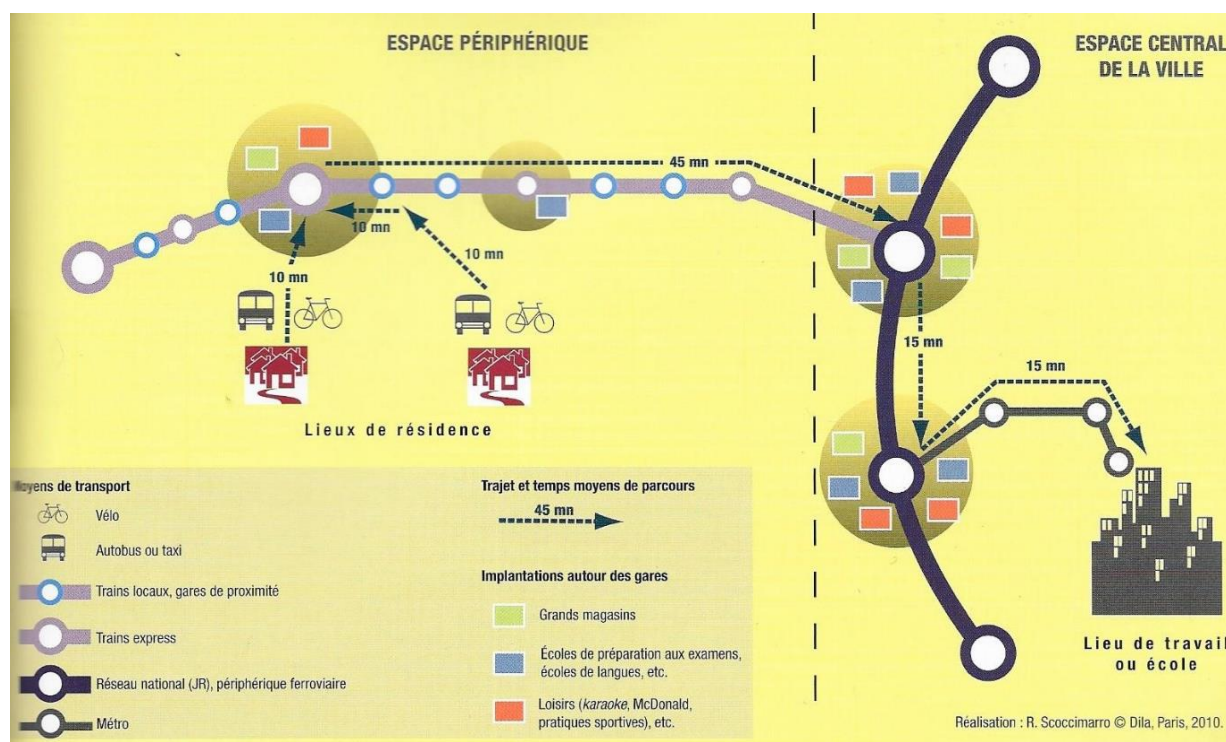
Dès les années 1910, des hommes d'affaires ambitieux vont s'engouffrer dans les brèches juridiques et réglementaires du système de planification, et créer en particulier des compagnies ferroviaires (*ôte minkan tetsudō gaisha* ou *ōtemintetsu*) qui vont s'instituer en édificateurs des premières couronnes de banlieue japonaises. La priorité accordée à l'industrie encourage en effet l'innovation pour le financement d'infrastructures à forte intensité capitalistique. Des modèles économiques basés sur le principe de récupération des plus-values foncières sont alors mobilisés pour construire des infrastructures de transport de grande envergure (Aveline, 2003, 2015).

Dès le début du XXe siècle, les compagnies ferroviaires situées autour de la région d'Ōsaka (voir chapitre 4) mettent ainsi au point un concept « d'exploitation privée généraliste » qui consiste à utiliser les recettes tirées du trafic ferroviaire¹¹¹, selon un cercle vertueux, pour acheter des terrains autour des lignes de l'opérateur (formant ainsi un domaine ou *ensen*) et y pourvoir aux besoins les plus variés des voyageurs. Cette diversification commençait en général par l'implantation d'un grand magasin attenant à la gare centrale d'un opérateur desservant une centralité urbaine, puis de galeries souterraines reliées à des immeubles voisins, comme dans le quartier de Namba qui est le « fief »¹¹² de l'opérateur Nankai au centre-sud d'Ōsaka. Ensuite, cette diversification a émergé en banlieue via une offre de commerces et de loisirs autour des gares (figure 5), puis en bout de ligne, lorsque les opérateurs atteignaient des stations thermales ou des zones rurales et y implantaient des parcs d'attraction valorisant les caractéristiques régionales du lieu (thermalisme, site balnéaire) ou des stades dédiés à l'équipe de base-ball ou de football financée par la compagnie, d'où la formation d'images attachées à la « culture » de chaque entreprise. L'objectif était de maintenir un trafic constant et permanent sur la totalité du réseau ferroviaire.

¹¹¹ Les profits tirés de l'activité de transit étaient encadrés par le législateur, qui fixe un tarif au kilomètre maximal que les compagnies ferroviaires peuvent imposer aux usagers.

¹¹² Le mot fief est ici adapté dans le sens où ces compagnies, tout comme les sociétés immobilières spécialisées dans la gestion d'actifs immobiliers (les *fudōsan*) ont des assises fortes sur certains quartiers « historiques » que les concurrents évitent d'investir, du moins jusqu'aux années 1990.

Figure 5 : Un schéma d'organisation d'un « réseau-territoire ferroviaire » dans une métropole comme Tôkyô, Ôsaka ou Nagoya.



Source : R. Scoccimarro, 2010.

Parmi les activités investies par les groupes ferroviaires, l'aménagement de zones résidentielles a constitué un domaine de diversification « naturel » et massif : la part du chiffre d'affaires liée à la vente de biens immobiliers, de 20 à 30 %, surpasse désormais les revenus tirés du pur trafic (Aveline, 2003 ; Sakanishi, 2006). De nombreux quartiers résidentiels comprennent des golfs, a fortiori lorsqu'ils se situent dans les zones traditionnellement bourgeoises des métropoles, comme entre Ôsaka et Kôbe (voir chapitre 6). Pour accroître le prestige de leurs quartiers résidentiels auprès des familles aisées, beaucoup de compagnies ont tenté d'attirer des universités et lycées de renom dans leur *ensen* : à Ôsaka, il s'agit par exemple de l'université Tezukayama Gakuin près de Tennôji. Ce quartier, zone la plus riche de la ville, est desservi par la gare terminale de la compagnie Kintetsu, tandis que le lycée privé Tezukayama affilié à l'université se trouve dans la ville nouvelle de Senboku, à la frontière des domaines des compagnies Kintetsu et Nankai. Plus tard, Kintetsu a participé à l'édification de la cité scientifique du Kansai.

Les compagnies ferroviaires ont intérêt à ce que les emplois restent concentrés près des gares terminales, ce qui a entravé la formation de centralités économiques secondaires spécialisées dans les emplois de services. Les ateliers de fabrication se sont en revanche mêlés aux quartiers résidentiels dans les banlieues proches puis lointaines. Une autre raison de la faible déconcentration des emplois qualifiés est qu'aux débuts de l'ère Meiji, la priorité a été donnée au développement d'industries légères, qu'il n'est pas nécessaire de rapprocher des sources de matières premières (mines de charbon par exemple), de sorte que la majorité de l'emploi industriel est resté près des côtes, a fortiori avec l'invention de techniques de terre-pleins permettant la littoralisation de l'industrie lourde.

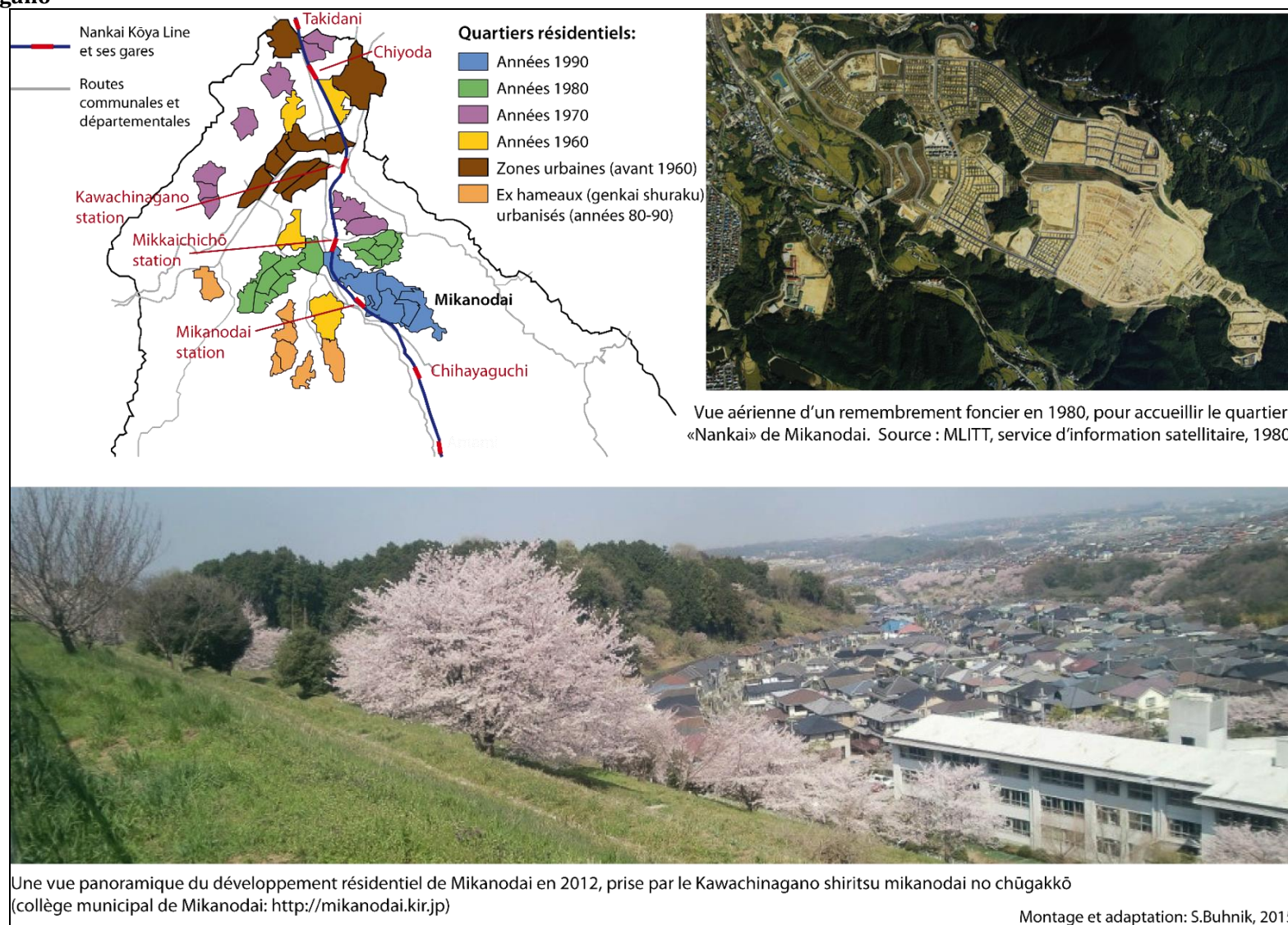
A partir des années 1950, l'intérêt des administrations centrales et des compagnies privées à stimuler la production de logements et à étendre la nappe urbaine rencontre celui des élus des collectivités locales périurbaines, démunis face à la toute-puissance du droit de propriété. Malgré la loi de 1947 d'autonomie locale, les communes limitrophes ou proches des centres des grandes villes du Japon ont toujours peu de moyens de s'opposer légalement à leur inclusion dans les zones de promotion urbaine facilitant l'extension des centres. Mais les maires, qui détiennent alors un fort pouvoir exécutif ont non seulement intérêt à accueillir des programmes de travaux publics, mais encore la construction de « villes nouvelles »¹¹³ de centaines de milliers d'habitants construites par le secteur privé en raison de l'autonomie fiscale « à 30 % ». L'arrivée de ménages attirés par des quartiers résidentiels vantés à grand renfort de publicité dans les couloirs des gares (voir chapitre 7) réduit la taxe foncière sur les sols en friche mais rehausse la taxe d'habitation. Grâce à une formation en gestion dans des universités cotées, les agents des compagnies ferroviaires savent persuader les propriétaires et les locataires fonciers à quitter le terrain qu'ils ambitionnent d'acheter, parfois en négociant un logement dans le nouveau quartier résidentiel pour des enfants du propriétaire, parfois par des moyens plus véreux¹¹⁴. Les quartiers n'en sont pas moins de plus en plus éloignés des lignes, de sorte que les compagnies ferroviaires deviennent aussi gestionnaires de flottes de transport par bus, ce qui est le cas des Nankai bus parcourant Senboku New Town et Kawachinagano.

La figure 6 montre comment la création de quartiers résidentiels le long de la voie ferroviaire opérée par la compagnie Nankai, à Kawachinagano, a peu à peu gagné des collines au dénivelé de plus de 20 %, avec la création de la « ville » de Mikanodai.

¹¹³ Même si le terme est le même, ces « new towns » doivent être distinguées des villes nouvelles créées par la puissance publique à partir de 1962 (voir chapitres 3 et 4).

¹¹⁴ Le recours aux yakuza pour convaincre les propriétaires récalcitrant de vendre n'était pas rare dans les centres-villes dans les années 1975-1990. Cela est moins fréquent en banlieue et peut dépendre de la présence plus ou moins importante de la pègre, comme par exemple à Izumi au sud de Sakai.

Figure 6 : Un exemple de progression des quartiers résidentiels dans les années 1980 et 1990 : le domaine de l'opérateur ferroviaire Nankai à Kawachinagano



Source : archives de la mairie de Sakai, rapport d'activité de la compagnie Nankai en 2012.

I.2.4. Des modalités d'intervention et des outils de contrôle de l'étalement inefficaces

A partir des années 1970, la spéculation foncière¹¹⁵ n'a pas dissuadé les ménages de devenir propriétaires et de contracter des prêts remboursables en plus de 25 ans, au contraire, car ils avaient confiance dans le mythe de la rareté foncière et donc dans l'instrument d'épargne que celui-ci représentait. La « défiguration » de la campagne devient un sujet de prédilection des médias, et la montée en puissance des *jūmin undō*, mouvements de citoyens en lutte contre les destructions environnementales, conduit à l'introduction de nouveaux outils de contrôle de la périurbanisation. Leur impuissance va toutefois se révéler vite, tout comme celle des modalités d'intervention à grande échelle sur un parcellaire fragmenté.

Les dispositions de la nouvelle loi d'urbanisme de 1968 (shin toshi keikaku hō)

A la fin des années 1960, le Parti libéral démocrate est pour la première fois menacé de perdre des élections législatives du fait des scandales sanitaires liés à la pollution de l'archipel. Ses cadres se mettent à parler de politique urbaine (*toshi seisaku*) comme préoccupation indépendante des plans de développement, pour faire face aux « maux » du Japon urbain : congestion des grandes villes, émiettement foncier, mauvaise qualité des infrastructures, problèmes d'érosion sur les pentes des collines gagnées par l'étalement, etc. Il en résulte une révision de la Loi d'urbanisme en 1968, qui introduit une distinction entre les zones à urbaniser (*shigaika kuiki*) et les zones d'urbanisation contrôlée (*shigaika chōsei kuiki*) dans le but de juguler l'étalement.

De 1968 à 1999, le contrôle dans les zones d'urbanisation se fait sous la forme d'un permis d'aménagement délivré par le maire ou le gouverneur du département/préfecture selon la taille de la commune concernée. Tout permis exige que la rue adjacente au terrain présente un gabarit supérieur à quatre mètres et qu'elle soit classée route municipale. « Cette désignation incombe aux communes, qui en profitent pour imposer aux aménageurs une participation aux travaux d'aménagement public (réseaux, voiries, construction d'écoles...) ou une contrepartie financière négociée au cas par cas. Cependant, toutes les opérations foncières ne sont pas assujetties à l'autorisation d'aménager. Sont exemptés les projets des pouvoirs publics et des régies de logements ainsi que les opérations de remembrement urbain de plus de 3000 m² dans les zones urbaines hors ZU et ZUC » (Aveline, 1995 : 30). Les ZUC sont désignées au sein des ZU. Elles font office de réserve pour l'urbanisation future et de zone protégée d'une croissance intempestive. Si la construction y est en principe interdite, des opérations exceptionnelles y sont tolérées, à condition qu'elles n'interfèrent pas avec l'urbanisation en ZU. Les projets d'équipements de proximité pour les familles des agriculteurs, les sites « constructibles » du fait de leur riveraineté avec des infrastructures urbaines préexistantes (routes par exemple) et les secteurs d'amélioration urbaine désignés au sein des ZUC sont aussi autorisés.

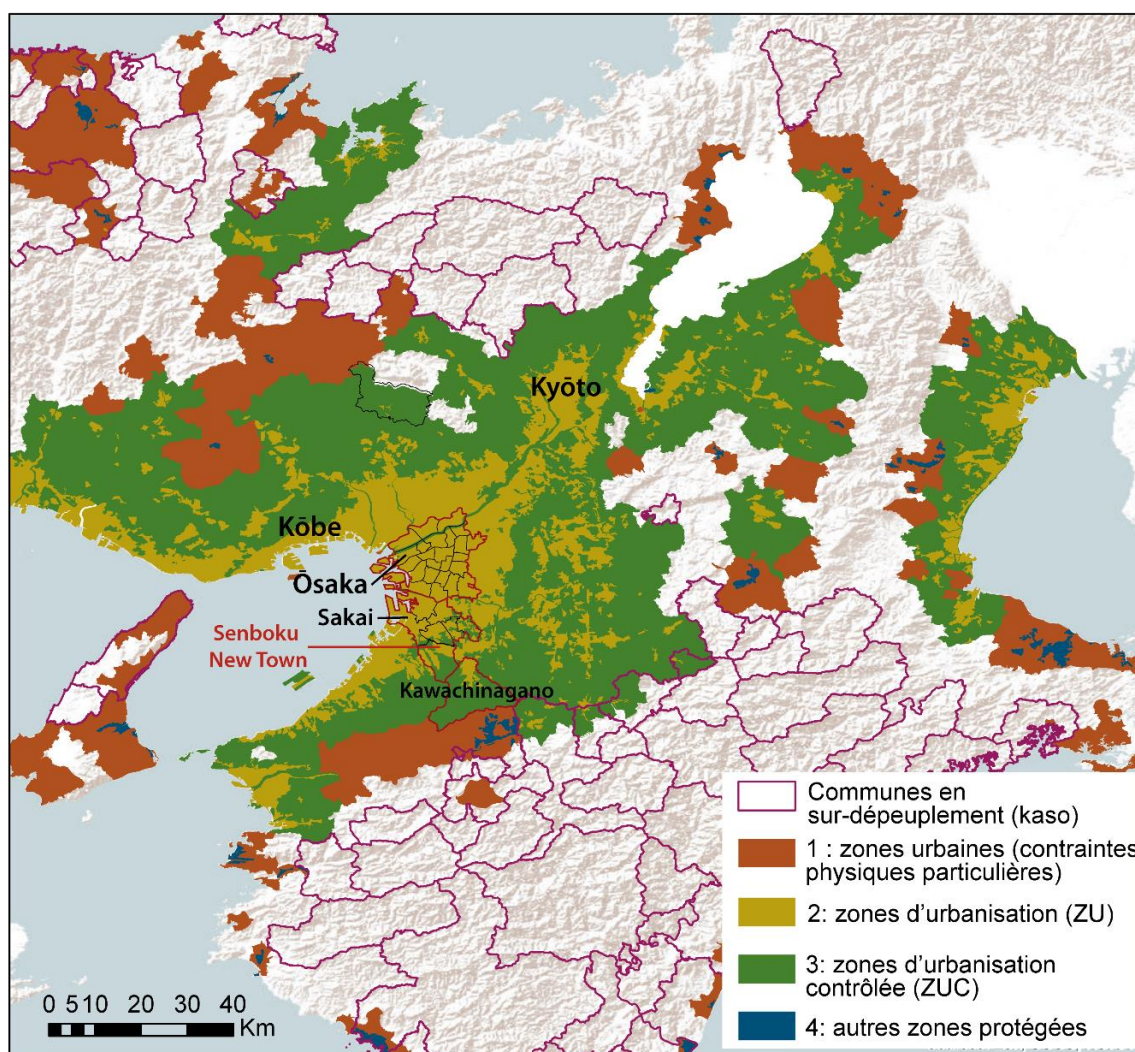
La ligne de partage entre ZU et ZUC a eu une forte incidence sur la valeur des patrimoines, car les restrictions font que les terrains en ZUC sont beaucoup moins chers que ceux en ZU (Aveline, 1995). De ce fait, la définition de zones vraiment inconstructibles n'a jamais pu être obtenue, l'équité sociale voulant que tout propriétaire puisse espérer voir son terrain reclassé

¹¹⁵ Marc Bourdier et Philippe Pelletier évoquent une première vague d'accaparement du foncier dans les années 1970 (Bourdier et Pelletier, 1989, 2000).

en ZU. Les réclamations ont abouti à une extension des ZU sur les ZUC. Si l'on ajoute à cela les exemptions et les initiatives de conversion laissées aux agriculteurs, la ligne de démarcation ZU/ZUC ne permet pas de limiter le mitage. La carte 12 montre qu'en 2007, la quasi-totalité de la superficie des communes nommées *kaso* (en déclin démographique de plus de 10 % entre deux recensements) n'est pas classée, de façon à ce que les projets de redéveloppement pouvant aider ces communes soient faciles à mettre en œuvre, si jamais ces zones montagneuses (surtout dans le sud du Kansai) peu propices à l'urbanisation trouvaient un promoteur intéressé.

Carte 12 : L'application en 2007 de la nouvelle loi d'urbanisme (*Shin toshi keikaku hō*), révisée en 1968 et 1992, dans la région du Kansai.

Les périmètres communaux en rouge représentent les villes de Sakai et d'Osaka, et Kawachinagano. Senboku New Town se trouve dans l'arrondissement méridional de la ville de Sakai.



Réalisation sur ArcGis : S. Buhnik, 2015, à partir des données géolocalisées du MLITT.

La loi de 1968 introduit également une procédure d'approbation publique des « plans de réalisation » à fine échelle des orientations définies par les master plans et des plans de zonage.

Cette procédure comprend six grandes étapes :

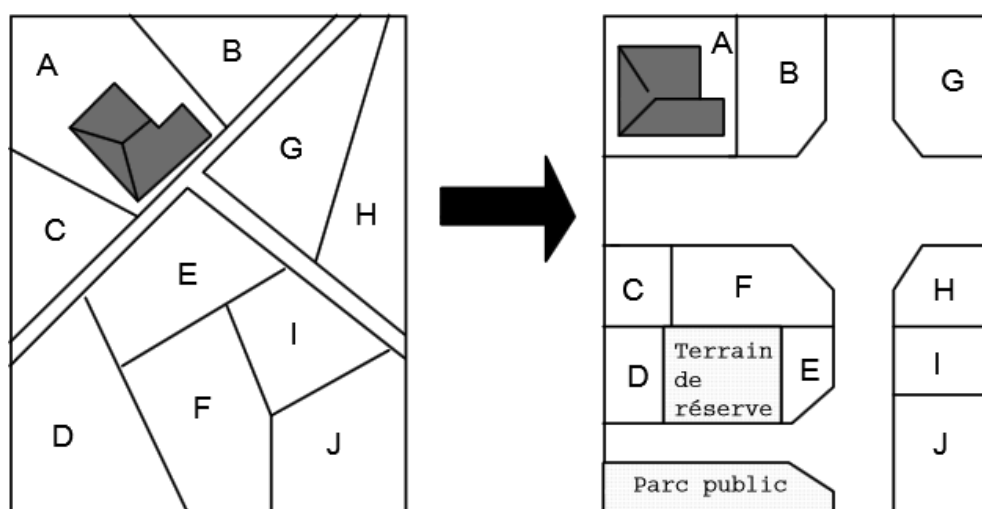
- 1) La présentation du projet aux autorités compétentes ;

- 2) La constitution de commissions d'experts (universitaires, professionnels) ou des personnes concernées par le projet ;
- 3) La publication du projet pendant une période de deux semaines durant laquelle les personnes susceptibles de subir un préjudice peuvent exprimer leur avis lors de réunions publiques ;
- 4) L'accord du gouverneur pour les décisions municipales : depuis 1999, cet accord est requis si la commune prend des décisions affectant les masters plans des communes voisines et si le projet entre en contradiction avec les plans d'orientation départementaux ;
- 5) L'accord de l'assemblée municipale ;
- 6) La notification officielle de la décision.

Dans la pratique, l'exercice de la procédure s'écarte largement des textes, parce que la notion d'audience publique emprunte des termes occidentaux de droit (*kenri*) ou de devoir (*gimu*) et de compensation sibyllines par rapport aux coutumes sur lesquelles elles se greffaient. C'est pourquoi des pratiques consensuelles se sont maintenues en dehors du cadre formel, et l'habitude était prise de prendre les décisions en amont (Aveline, 1995 ; Ishida, 2006). Il s'ensuit de longues négociations avec les groupes concernés par les projets pour obtenir leur accord unanime. Toutefois, la tendance à la privatisation des services publics et l'appel aux coopérations secteur privé-société civile pour maintenir un « minimum civil » (*shibiru minimaru*) donne aux habitants organisés en associations plus de possibilités d'intervention dans les procédures de réaménagement. L'amendement à la Loi d'urbanisme de 1992 a officialisé le principe de la participation des habitants à la définition des plans de secteur concernant leur quartier.

Par ailleurs, pour intervenir sur la périurbanisation en évitant de devoir racheter des terrains, les communes se sont mises à recourir au remembrement foncier (*tochi kukaku seiri*), un urbanisme opérationnel sans acquisition foncière. Les propriétaires d'une zone mettent en commun leurs terrains pour opérer un remodelage complet du parcellaire (figure 7). Ils prennent en charge les frais d'équipement (réseaux et voiries) et jouissent en contrepartie de la plus-value d'urbanisation. La contribution au coût se fait par la mise en commun du tiers de la surface de chaque terrain.

Figure 7 : Un schéma de remembrement foncier.



Source : Aveline N., 1995.

Les remembrements par des opérateurs publics peuvent être effectués sans qu'il soit nécessaire d'obtenir l'accord préalable des ayants droit des terrains concernés (propriétaires et locataires fonciers). Un « comité de remembrement » réunissant des représentants des ayants droit, de l'organisme aménageur et des autorités locales doit néanmoins être constitué. Ces opérations de grande envergure (plus de 50 hectares) s'étalent en moyenne sur 9 ans. Assez lourdes à mettre en œuvre, elles ont connu leur heure de gloire avec la création des villes nouvelles dans les années 1960, dont Senboku New Town. Les remembrements privés à l'initiative des collectivités locales requièrent quant à eux l'accord des deux tiers des ayants droit de la zone. Effectués le plus souvent sur les anciennes zones agricoles des franges urbaines, ils sont de plus petite dimension et s'achèvent en moyenne en 5 ans (Aveline, 1995 : 72). La procédure d'approbation du projet de remembrement n'est pas soumise à enquête ; seuls les ayants droits sont autorisés à faire des réclamations. Principalement mobilisé pour élargir le réseau viaire, le remembrement foncier tend à décliner avec la baisse des subventions de l'État dans les années 2000. Celui-ci a pourtant une certaine efficacité : il garantit le tracé routier, alors que les rachats sont à la merci d'un propriétaire susceptible de faire dévier le cours d'une rue. En second lieu, les collectivités locales peuvent offrir des aménités en créant des parcs ou en remodelant des places. Enfin, la redistribution de la propriété après remembrement est considérée comme plus équitable pour les propriétaires.

Plus utilisée en centre-ville qu'en banlieue, la procédure de rénovation a connu un pic sous le gouvernement de Nakasone : elle « remembre à la verticale », densifie le tissu morcelé des zones urbaines anciennes pour implanter des immeubles larges. Les droits fonciers sont reportés non plus sur des terrains, mais sur les surfaces habitables bâties. Les ayants droit peuvent choisir de vendre leur titre de propriété, auquel cas celui-ci est indemnisé à sa valeur de marché avant démarrage des travaux ; s'ils souhaitent au contraire le conserver, ils l'échangent contre des surfaces construites (logements, bureaux ou commerces) au prorata de sa valeur vénale (Aveline, 1995).

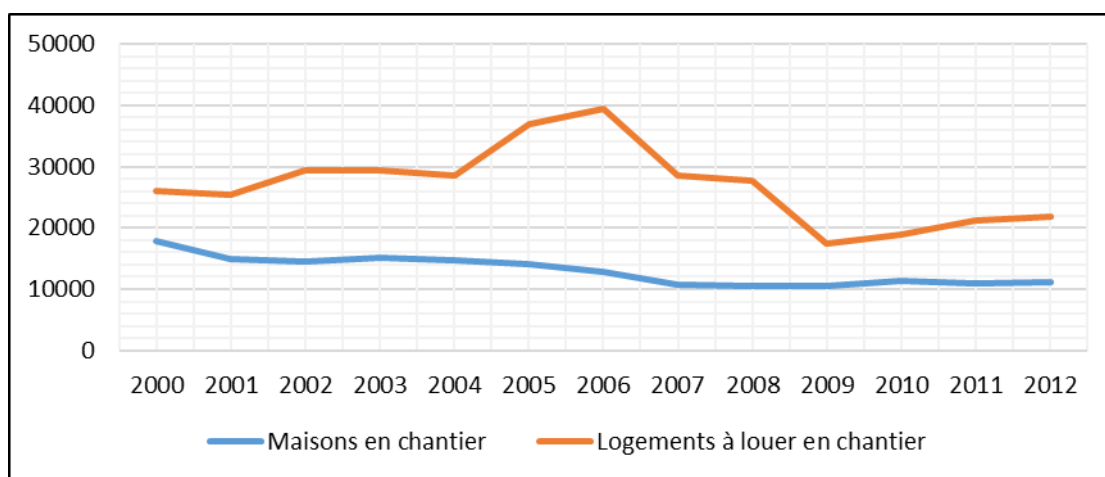
I.3. Des logiques de périurbanisation rendues caduques par la fin de la bulle, le dépeuplement et les changements de trajectoires résidentielles des Japonais

La diminution de l'étalement urbain va être moins liée à de nouvelles formes de contrôle qu'à une baisse généralisée de la demande en logements neufs, tant parce que le foncier ne joue plus son rôle de placement qu'à cause d'une baisse des candidats à l'accession. En 2010-2015, la décroissance de la population japonaise n'a pas encore entraîné une diminution globale de la demande en logement neufs. Seulement, celle-ci s'est recomposée en faveur de l'achat de logements collectifs privés, avec un pic de la mise en chantier de condominiums après le vote de la loi sur la RU, puis une chute après le choc Lehman de 2007, tandis que la production pavillonnaire stagne même si elle affiche une certaine stabilité. On suppose que cette offre, qui a connu une brusque correction en 2008 dans la région d'Osaka (graphique 8), est surreprésentée dans les quartiers centraux, ce qui suggère que la restructuration des choix résidentiels dans le Kansai est toute aussi importante qu'à Tōkyō (Abe, 2015 ; Aveline-Dubach, 2014 ; Hatta, 2006 ; Hirayama et Ronald, 2007 ; Scoccimarro, 2007).

Les raisons de cette baisse sont absolues (bifurcation démographique nationale) puis relatives, liées à deux facteurs, le premier alimentant l'autre : d'abord, les articulations logement-transport propres aux banlieues ne sont pas idoines pour les ménages qui s'écartent de la structure du *male breadwinner* ; ensuite, un phénomène visible de recentralisation des mobilités résidentielles détourne les potentiels primo-accédants des banlieues. Cependant, des études fines sur les itinéraires de vie de certains groupes de population (Nakazawa, 2006 ; Yui, 2003 ; 2006 ; Yoshida, 2010) révèlent qu'à l'intérieur de chaque classe d'âge, les possibilités de « retour au centre » sont entravées par des contraintes économiques et socio-culturelles, de sorte que tous les résidents japonais ne profitent pas au même degré de « l'effet d'aubaine » que constitue l'abondance actuelle de l'offre de logements dans les centres-villes rénovés. Les questions de genre et de montée des inégalités intra-classes, en lien avec un accès segmenté à l'emploi, vont ici se refléter dans une division de chaque classe d'âge entre mobiles et immobiles.

Graphique 8 : L'évolution du nombre de logements en chantier dans les villes de la Préfecture d'Osaka depuis 2000.

Pas de données pour les petites villes (*chō*) et les villages (*mura*).



I.3.1. Le dégonflement de la bulle et l'immobilisation des primo-accédants (années 1990)

A partir de 1989, plusieurs mesures prises par les pouvoirs publics pour dégonfler la bulle ont entraîné une dépréciation de la valeur des terrains périurbains plus forte, en pourcentage de valeur perdue, que celle des terrains centraux. Cela vulnérabilise les primo-accédants des années 1975-1990, qui ont emprunté au plus fort de la bulle et qui ont en moyenne 40 à 55 ans aujourd'hui (Yoshida, 2010). Outre le resserrement des taux d'escompte par la Banque centrale, la Loi d'orientation foncière de 1989 s'est attaquée aux mécanismes spéculatifs en alignant la taxation des terrains agricoles sur ceux des terrains urbanisés, d'où la formation de zones résidentielles par des syndicats de propriétaires : alors que la demande en logements pavillonnaires va commencer à baisser, cette soudaine offre périurbaine multiplie les *misei jūtakuuchi* ou zones à peine reliées aux réseaux d'infrastructures (photo 2). L'excès déprime le marché, d'autant plus que les ménages dont le mari est licencié doivent revendre leur bien pour restructurer leur dette : les épisodes de déflation des années 1990 augmentent la valeur de l'endettement et les taux d'intérêt à payer. Si le prix des terrains dans Tōkyō et Ōsaka s'est affaïssé en moyenne de 50 % entre 1991 et 2003, la

baisse a excédé 70 % dans les zones situées entre 10 et 50 kilomètres des hyper-centres. La première phase de « déclin » des banlieues, jusqu'à la fin des années 1990, ne va donc pas consister en une baisse du nombre d'habitants mais en un appauvrissement qui immobilise les primo-accédants les moins riches.

Si le pavillon est conçu comme une fin d'itinéraire résidentiel (Hirayama et Ronald, 2007) par la majorité des petits propriétaires, ceux-ci n'ont pas forcément anticipé l'obsolescence accélérée de leur logement après 25 ou 30 ans passés en banlieue. La grande majorité des Japonais âgés expriment le désir de vieillir chez eux : 80 % des ménages qui ont acquis un pavillon depuis 1969 ne l'ont jamais quitté (Yoshida, 2010 : 52). Mais le besoin de ravalement d'un logement en fin de vie se fait ressentir. Les disparités dans les conditions de logements augmentent entre 60 et 70 ans, quand les futurs seniors choisissent soit de financer la réhabilitation de leur logement afin qu'un enfant y retourne habiter avec sa propre famille, soit de laisser le terrain à leurs enfants, soit de déménager vers un logement collectif en zone dense, surtout parmi les femmes seules ou les couples sans enfants ou éloignés de ces derniers (*empty nesters*). Si le ménage a perdu son épargne dans le remboursement des prêts dans les années 1990, et que le chef de famille n'a pas occupé un emploi permanent dans une entreprise ou a été licencié, ces trois options sont variablement hypothéquées : ils ne peuvent réhabiliter leur logement ; leurs enfants ne sont pas intéressés par la reprise d'un terrain dont la réhabilitation (destruction du logement) et le taux d'imposition vont être supérieurs au prix du sol ; leur capital financier de mobilité vers le secteur locatif neuf en centre-ville est faible, même s'ils peuvent être candidats à l'entrée dans le logement social.

De fait, les locataires de logements publics municipaux ou départementaux¹¹⁶ en banlieue, dont le plafond de revenus annuels ne dépasse pas trois millions de yen¹¹⁷, sont des populations à la fois moins mobiles d'un point de vue sectoriel et géographique (pas de passage à un autre type de logement et peu de changement de communes) et plus mobiles en interne (demandes de relogement possibles et faciles grâce à un taux de vacance significatif dans le logement public : voir chapitres 3 et 6).

I.3.2. Réassocier emploi et logement, un leitmotiv du recentrement des mobilités

A partir des années 2000, le facteur majeur du déclin du peuplement des banlieues vient de la diminution du nombre de Japonais emménageant hors des centres-villes, donc en rupture avec la trajectoire résidentielle classique. Ce « détournement » concerne principalement les individus qui n'appartiennent plus à une famille nucléaire mono-active, et dont les profils sont diversifiés : les ménages bi-actifs avec ou sans enfants, les célibataires actifs, les personnes âgées en couple forment les trois groupes les plus étudiés (Hatta, 2006), car ils sont les plus enclins à déménager vers un quartier de centre-ville grâce à des revenus en moyenne plus élevés¹¹⁸.

Le dénominateur commun des choix résidentiels « recentrés » de ces groupes consiste en une tentative de rapprocher lieux de logement, emplois et accès aux services en raison des

¹¹⁶ Du fait de sa semi-privatisation, l'Agence de la Renaissance Urbaine ou ARU se situe désormais presque au niveau des prix du marché privé. Voir chapitre 6.

¹¹⁷ Entre 20 000 et 22 000 euros par an, soit environ 50 à 60% du revenu moyen annuel au Japon, qui s'établit à 5,5 millions de yen en 2013. Source : INPSS, 2014.

¹¹⁸ Que ceux des petits ménages à plus bas revenus et candidats au logement public s'ils gagnent moins de 3 millions de yen par an : foyers monoparentaux, divorcé(e)s, célibataires sans emploi ou en emploi précaire (NEET, freeters).

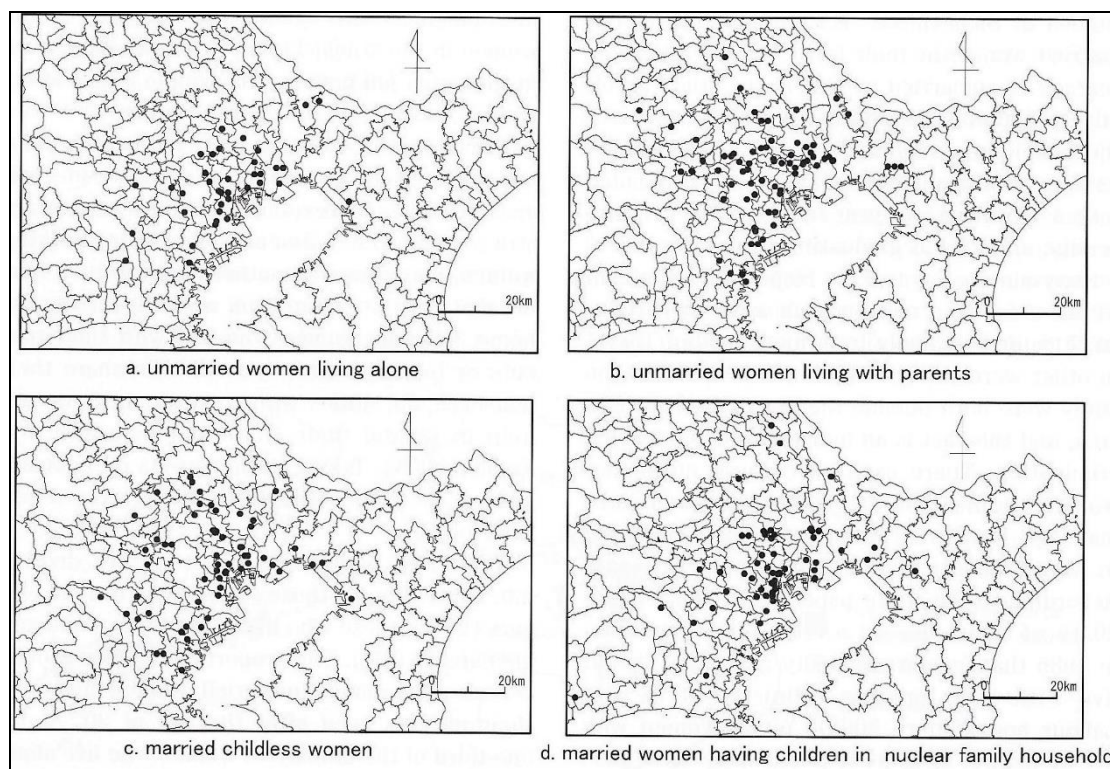
contraintes physiques, économiques ou professionnelles et sociétales qui poussent ces ménages à *raccourcir leurs mobilités*. Moins que l'environnement, c'est la *dilatation* des distances à parcourir en banlieue, a fortiori si celle-ci se dévitalise, qui gêne ces ménages. Même si autour d'Ōsaka par exemple, les lignes ferroviaires relient en général en moins d'une heure voire de quarante minutes des banlieues distantes de plus de 30 kilomètres des quartiers d'affaires d'Umeda et Namba, il faut ensuite rallier son domicile par bus, voiture ou vélo garés près de la gare ou à pied. Jusqu'aux années 1990, la structure genrée des relations à l'emploi au sein des ménages périurbains a fait que les navettes domicile-travail de nombreux salariés ont désobéi à la conjecture de Zahavi¹¹⁹ : les femmes s'occupant des enfants en attendant le retour du mari, ceux-ci pouvaient passer plus de deux heures dans des trains au demeurant très confortables¹²⁰.

Or, les ménages mariés sont de plus en plus bi-actifs. En relation avec cette question de l'amélioration du taux d'emploi féminin, ce sont surtout les femmes salariées célibataires, de plus en plus représentées parmi les générations nées après 1970-1975, qui représentent la *driving force* du retour au centre. Mais comme le montre Nakazawa Takeshi, les Japonaises célibataires et actives nées entre 1965 et 1980 ont subi des discriminations qui les ont contraintes à rester chez leurs parents, d'où la surreprésentation des femmes diplômées dont les parents habitent les 24 arrondissements centraux de Tōkyō, parmi les enquêtées qui ont fait carrière au siège d'une entreprise située dans les quartiers d'affaires de la capitale (Marunouchi, Ginza, Shinjuku...). En 1986, 21 % des entreprises émettaient une clause interdisant l'embauche des femmes diplômées vivant seules avant le mariage : « male colleagues tend to think that she lives an indecent life » (Nakazawa, 2006 : 133). Le marché des prêts bancaires pour un achat de logement leur était par ailleurs peu ouvert (Ronald et Nakano, 2012). A partir des années 2000, le besoin de trouver des clients à l'acquisition à la propriété dans un contexte de décroissance de la demande conduit non seulement à un développement du logement féminin mais encore à une abondance de crédits immobiliers à taux d'intérêt presque nul, d'où une arrivée plus nette des célibataires sur le marché du logement central locatif et en acquisition à la propriété.

¹¹⁹ Une théorie selon laquelle les déplacements quotidiens se font à budget-temps de transport constant, en général jusqu'à une heure aller et une heure retour dans la grande majorité des cas. L'amélioration des transports augmente la distance parcourue et donc la portée spatiale des déplacements sans augmenter le temps passé en déplacement.

¹²⁰ Ou alors ils logeaient à l'hôtel près de leur lieu de travail, plusieurs nuits par semaine, ce qui a d'ailleurs fini par causer de nombreux divorces. Le problème de l'extension indécente des déplacements domicile-travail a nourri une première vague de logements locatifs en *manshon* à la fin des années 1970, et légitimé les stratégies d'intensification de l'ère Nakasone.

Carte 13 : La répartition des 271 femmes interrogées par Nakazawa Takeshi en 2001.



Source : Nakazawa, 2006 : 132.

Par contraste, les femmes mariées avec enfants ont de loin la location la plus centrale (carte 13), parce qu'elles doivent concilier un partage des tâches domestiques encore très déséquilibré : c'est à elles qu'incombe la tâche d'aller chercher les enfants après l'école, alors qu'en 2001, 57 % des garderies fermaient avant six heures (Nakazawa, 2006). Cette situation s'est améliorée dans les centres des grandes villes, là où les mairies d'arrondissement ont négocié avec les porteurs de projets de renaissance urbaine l'inclusion de garderies publiques ou privées, notamment à Yokohama.

I.3.3. Qui vient « malgré tout » dans les espaces périurbains ?

Avec l'énorme attention portée à la revitalisation démographique et à la verticalisation des paysages de la ville de Tōkyō, et avec le déclin périurbain qui est son pendant, nos connaissances sur les mobilités résidentielles vers les banlieues depuis 2000 sont très lacunaires, alors que chaque année des dizaines de milliers de Japonais la gagnent encore. En menant des enquêtes parmi les habitants de quartiers résidentiels créés dans les années 1970 à Kisarazu, ville du département de Chiba à l'est de la baie de Tōkyō, Yoshida Tomohiko (2010) s'intéresse au profil des nouveaux accédant à la propriété d'un logement individuel depuis 1996, qui représentent en général 50 % du nombre des ménages arrivés 25 ans plus tôt. Il met à jour cinq caractéristiques qui les distinguent fortement du profil des ménages déménageant vers les centres :

- 1) Ils sont plus âgés (33-35 ans en moyenne contre 26 au début des années 1980) ;
- 2) Il s'agit de familles plus nombreuses (61 % ont déjà un enfant au moins) ;
- 3) Ils ont choisi un logement plus grand ;

- 4) Ils possèdent au moins une voiture, et le recours à l'automobile est plus fréquent au fur et à mesure qu'ils ont plus d'enfants ;
- 5) Leur temps de transport domicile-travail est légèrement plus court que celui de leurs prédécesseurs, mais pas de manière significative.

L'ensemble de ces traits généraux est à l'opposé des « styles de vie » que les politiques de revitalisation des centres des métropoles japonaises, de Tōkyō avant tout, mettent en scène dans les projets d'aménagement regroupés sous les termes de renaissance urbaine (*toshi saisei*), ville durable (*jizokuteki na toshi*) ou ville compacte (*konpaku shiti*).

II. Des espace périurbains acculés entre deux stratégies de revitalisation des centres-villes

La frénésie de construction des années 1980 a relancé les doutes sur les coûts de l'étalement urbain, avant que celui-ci n'apparaisse comme l'échec spatial de l'ordre politico-économique instauré par Parti libéral démocrate. La diffusion du concept de « ville compacte », en tant que ville des petites distances maximisant l'usage des infrastructures de transport et limitant l'artificialisation des espaces naturels, a émergé dans les discours savants au début des années 1990 (Ōno et al., 2008). Mais il n'a été intégré à des documents de planification stratégiques qu'au début des années 2000, lorsque la décroissance démographique des métropoles est devenue une évidence et la compétitivité de Tōkyō une priorité gouvernementale. Nous explorons ici les jeux d'acteurs ayant poussé à une stratégie urbaine qui ne prétend pas « vider » ou abandonner les banlieues, mais renvoie en filigrane le périurbain à un statut obsolète. Les politiques de renaissance urbaine cherchent à recentraliser la mobilité du capital et les mobilités humaines grâce à des programmes de rénovation polyfonctionnels. Dans un jeu démographique à somme nulle, cela relègue les processus de déclin vers les marges, d'où l'émergence d'une ville plus compacte « par le bas ».

II.1. Les acteurs du rééchelonnement de la gouvernance des métropoles japonaises au tournant des années 2000

II.1.1. La voix des experts : la ville compacte comme seule alternative

Selon Tsuji Takuya¹²¹, dans une société vieillissante dont la population décroît, si l'on continue à laisser les zones résidentielles s'étendre et à disperser la population, les collectivités locales seront condamnées à faire faillite. Il faut donc reconcentrer la population et renforcer la coopération entre les communes en visant au redressement à long terme du taux de natalité :

« On ne peut plus se permettre de mettre en place des dispositifs de financements encore plus généreux pour des communes périphériques dont la population diminue de moitié et dans lesquelles l'efficacité des politiques publiques est limitée. Dans un contexte où la diminution de la population sur toute une région devient évidente, mettre en place des installations publiques et attirer les entreprises dans les périphéries au nom d'un 'développement équilibré du territoire

¹²¹ Professeur à l'Université Hitotsubashi (à Tōkyō), il a été membre de la 31^e commission d'examen de l'organisation des collectivités locales du ministère des Affaires intérieures et des communications.

départemental', en court-circuitant les villes centrales, ne constitue plus aujourd'hui une méthode adaptée. » (Tsuji, 2013 : 45).

A l'instar de Tsuji, de nombreux experts jugent que les conditions démographiques et économiques nationales ont rendu l'étalement urbain obsolète. Tsuji Takuya met aussi en exergue la nature des organisations spatiales idoines pour concentrer les investissements publics et d'empêcher une dispersion des populations restantes. Ce qui fait consensus parmi une majorité d'urbanistes japonais (Komine, 2015), c'est la vision d'une aire urbaine polycentrique organisée à partir d'une « ville-noyau » (*chūkaku toshi*) où les emplois et les équipements nécessaires à la vie quotidienne sont rapprochés afin d'améliorer la qualité de vie des populations, puis à partir de noyaux secondaires pourvus d'un niveau minimal de services médicaux, commerciaux et de loisir. À l'inverse, la ville étalée nuit à une maximisation des budgets étriqués des collectivités locales, car il devient trop coûteux de desservir des établissements humains clairsemés. Elle nuit aussi aux ménages âgés ou appauvris de l'après-bulle qui doivent moins se dépenser, au propre comme au figuré, dans de longues heures de transport.

Cette vue est endossée depuis le début des années 2000 par le Ministère du Territoire (MLITT). Sur le site de sa division régionale dans le Tōhoku (zone de l'épicentre du séisme du 11 mars 2011), le MLITT qualifié la *konpakuto shiti*, confondue avec la notion d'éco-cité (*eko shiti*) de nécessité, dont on administre la preuve par cinq paramètres ou « écueils » qui tueront la ville japonaise s'ils ne sont pas combattus :

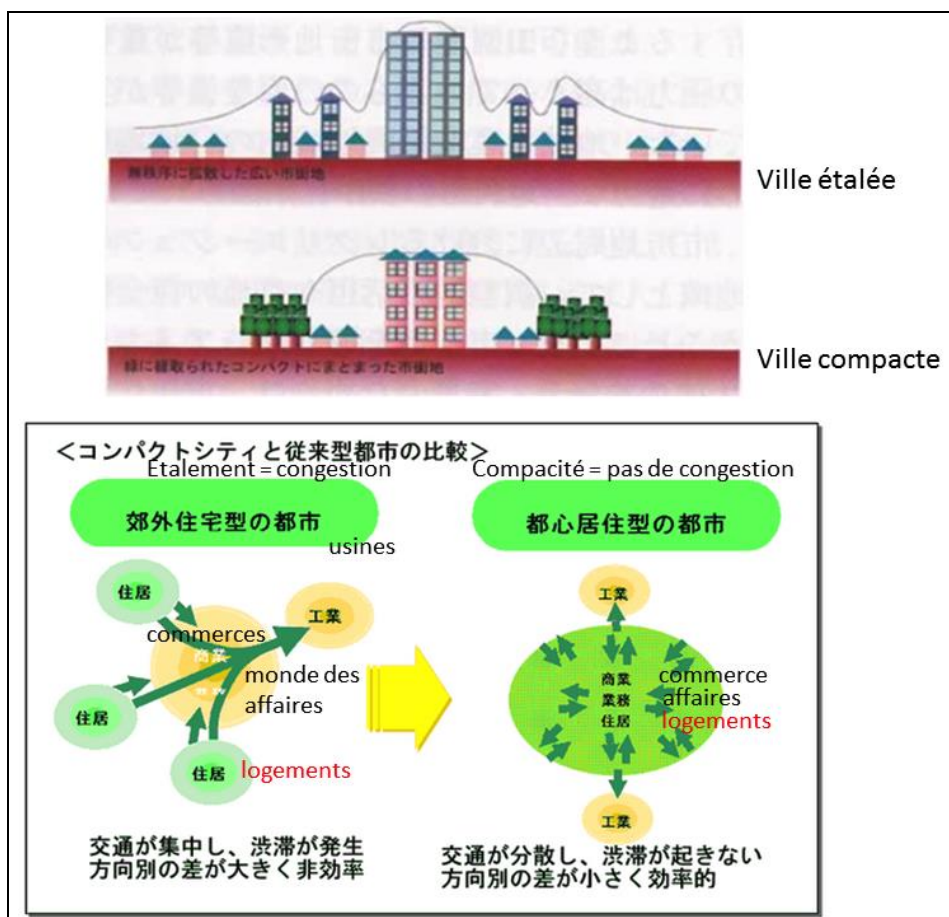
- 1 - 少子高齢化の進展 (développement du vieillissement)
- 2 - 郊外化と都心空洞化の進展 (développement de la suburbanisation et de l'évidement central)
- 3 - 都市の歴史、文化の消失 (disparition de l'histoire et du patrimoine urbain)
- 4 - 自然や地球環境の保護 (protection de l'environnement naturel et terrestre)
- 5 - 地域連携の現状と今後のあり方 (des formes de coopération locale présentes et futures)¹²².

Le schéma du MLITT ci-dessous révèle une conception aréolaire de ce que doit être une décroissance organisée ou *shukushō suru toshi* (Nakayama, 2013) : les pavillons et les condominiums ou logements collectifs de moyenne hauteur, publics ou privés, s'effacent devant des zones de verdure, tandis que le cadre urbain du centre connaît une notable amélioration esthétique. Fait non anodin, il s'agit d'une vision apologétique de la ville compacte qui a été endossée par les conseillers entourant les Premiers ministres Obuchi (1998-2000), Mori (2000-2001) et Koizumi (2001-2006), dont la politique urbaine a été rivée sur la restauration du prestige de Tōkyō.

¹²² Source : MLITT, division régionale du Tōhoku : http://www.thr.mlit.go.jp/compact-city/contents/what_is/what_is.html

Figure 8 : Le modèle de la ville compacte selon le MLITT.

Sur ce schéma dessiné par le Ministère de la Construction, on note que les services aux entreprises (*gyōmu*) et les commerces (*shōgyō*) n'ont pas quitté le centre et souffrent, dans le premier cas, d'être traversés par des périurbains allant vers les usines ou les PME de l'industrie, attestant la permanence d'une concentration des emplois tertiaires dans les centres-villes au Japon.



Source : MLITT, site de la division régionale du Tōhoku, 2014.

II.1.2. Les enjeux internes du vote de la Loi sur la Renaissance urbaine de 2002

Un enjeu de redressement national et de lutte politique interne au Parti libéral démocrate

La Loi sur la renaissance urbaine de 2002 (*toshi saisei tokubetsu sochi hō*) est la pierre angulaire d'une stratégie déployée au plus haut de l'État qui a fait le constat d'un besoin de repositionner Tōkyō dans une compétition inter-urbaine dont elle semble s'écarter à l'aune d'indicateurs de classement des villes globales. Ce diagnostic surgit à un moment où la littérature scientifique ne conteste pas l'importance de Tōkyō en part des richesses créées à l'échelle planétaire, mais doute de sa dénomination de ville globale et surtout de ville mondiale : Richard Hill et Fujita Kuniko (2003) parlent ainsi de *nested city* pour qualifier la relation singulière de Tōkyō à la globalisation. Son statut de capitale d'un État développeur lui vaut de concentrer les sièges des firmes multinationales japonaises, mais pas d'attirer un nombre élevé d'IDE sur son sol. Cet encastré vient de ce que l'objectif premier des élites japonaises n'est pas l'extraversion économique, mais la préservation de

l'indépendance de la nation. Les relations opaques liant le monde des affaires aux sièges des ministères ont favorisé des procédures d'attribution des marchés publics ou de rachat d'entreprises qui ont réduit la pénétration des IDE sur le sol japonais (Maruyama, 2013 ; Miyamoto, 1993).

La politique de renaissance urbaine qui bat son plein sous le gouvernement de Koizumi va servir un objectif double, à la fois idéologique et d'opposition interne aux courants conservateurs du PLD dont il est alors chef de file : utiliser une rhétorique de réaffirmation du statut d'exception de Tōkyō, pour faire avancer des réformes libérales et démanteler des ententes institutionnelles rigides accusées d'empêcher le Japon de renouer avec la croissance. Tsukamoto Takeshi (2012b) insiste sur le fait que Koizumi, tout comme son « mentor » Nakasone, a cherché à réduire la puissance de ses opposants au sein du PLD¹²³ en asséchant les mécanismes clientélistes locaux qui les finançaient, tout en renforçant le rôle de l'exécutif grâce à un développement des commissions d'experts directement rattachées au Cabinet du Premier ministre. L'argument de la réduction de la dette publique japonaise (correspondant à plus de 150 % du PIB du Japon dans les années 2000) permet de légitimer cette ambition. Tsukamoto pense aussi que :

« The Japanese world city of Tokyo is more a creature of the state than a global capital. Hence, the centralized state's intergovernmental relations have an important influence on Tokyo's development as Japan's strategic site and as an economic symbol to the world, while Tokyo influences state planning by using its centrality to the state as a political asset. In this way, the political influences and actions in [this] nested system are not only top-down but also bottom-up. [...] The aim of the Koizumi reform was to destroy the Liberal Democratic Party machine, not to transform the JDS into a Western neoliberal model » (Tsukamoto, 2012a : 74-79). »¹²⁴

Ce poids de Tōkyō se justifiait en retour par des mécanismes de transfert¹²⁵. A partir des années 1960, l'accentuation des contrastes territoriaux suscite des plans de déménagement des centres du pouvoir, allant jusqu'au vote d'une Loi de relocalisation en 1992. Les plans de contrôle du « pouvoir aspirant » (Masuda, 2015) de Tōkyō ont été combattus par Nakasone. Koizumi reprend le slogan de « petit État » du premier à travers ses réformes réduisant les systèmes de péréquation territoriale, et privatisant des régies publiques comme la Corporation nationale du logement¹²⁶. Il souhaite aussi transférer une plus grande partie de l'impôt national vers les collectivités au lieu de délocaliser Tōkyō, enjeu d'un bras de fer avec les ministères (voir chapitre 1). Dans sa bataille en faveur des « mondes urbains » où il jouit d'une grande popularité, Koizumi trouve un allié de poids en la personne du gouverneur du Gouvernement métropolitain de Tōkyō de 1999 à 2012, l'ultra-nationaliste Ishihara Shintarō, qui est aussi un ardent partisan de la transformation de Tōkyō en une ville plus écologique. Farouchement opposé aux plans de déménagement de la capitale, il mène des campagnes où la sauvegarde de Tōkyō se confond avec son nationalisme, arguant que si Tōkyō meurt, alors le Japon disparaîtra de la scène internationale.

¹²³ Notamment la faction autour de Kamei Shizuka, un ancien membre de l'Agence nationale de la Police opposé aux plans de privatisation des services postaux.

¹²⁴ Tōkyō en tant que ville mondiale est davantage une créature de l'État qu'une capitale globale. De fait, les relations inter-gouvernementales à l'intérieur de l'État central ont exercé une influence importante sur le développement de Tōkyō en tant que site stratégique et symbole économique pour le monde, tandis que Tōkyō influence la planification nationale en faisant de sa centralité pour l'État un atout.

¹²⁵ L'argument du rééquilibrage était le leitmotiv des politiques menées par une icône conservatrice du Triangle de fer, l'ex-Premier ministre Kakuei Tanaka.

¹²⁶ A la suite de vives critiques, elle a finalement été transformée en Agence de la Renaissance Urbaine *indépendante* (Dokuritsu gyōsei hōjin toshi saisei kikō) ayant pour mission de rénover son parc de logements publics, tandis que le programme de financement de logements publics devient une Agence de financement des opérations de rénovation menées par l'Agence de la RU (Jūtaku kin.yū shien kikō).

En 2000, il convainc le gouvernement impopulaire de Mori de remplacer la Loi de 1992 par une politique de revitalisation dont il influence la rédaction, ce qui sert de base au vote de la Loi spéciale sur la renaissance urbaine.

Peu avant, le Conseil Économique Stratégique (*Nihon keizai saisei honbu*) publie en septembre 1998 des recommandations partant du constat que le rang mondial des métropoles japonaises s'est érodé, face à Hong Kong, Singapour, Séoul ou Shanghai. Les quartiers d'affaires du cœur de la capitale subissent en particulier un déclassement lisible au départ d'entreprises étrangères vers d'autres plates-formes de la finance et des services en Asie (Saito et Thornley, 2003 ; Hirayama, 2005, 2009 ; Languillon, 2014). Or, la baisse de la demande en tours de bureaux a refroidi les ardeurs des sociétés immobilières travaillant au sein de conglomérats plus larges, comme Mitsubishi ou Mitsui. Ce Conseil Économique Stratégique prend acte des avantages et des désavantages dont les métropoles japonaises disposent pour redevenir des villes de classe mondiale (*sekai kurasu no toshi*) :

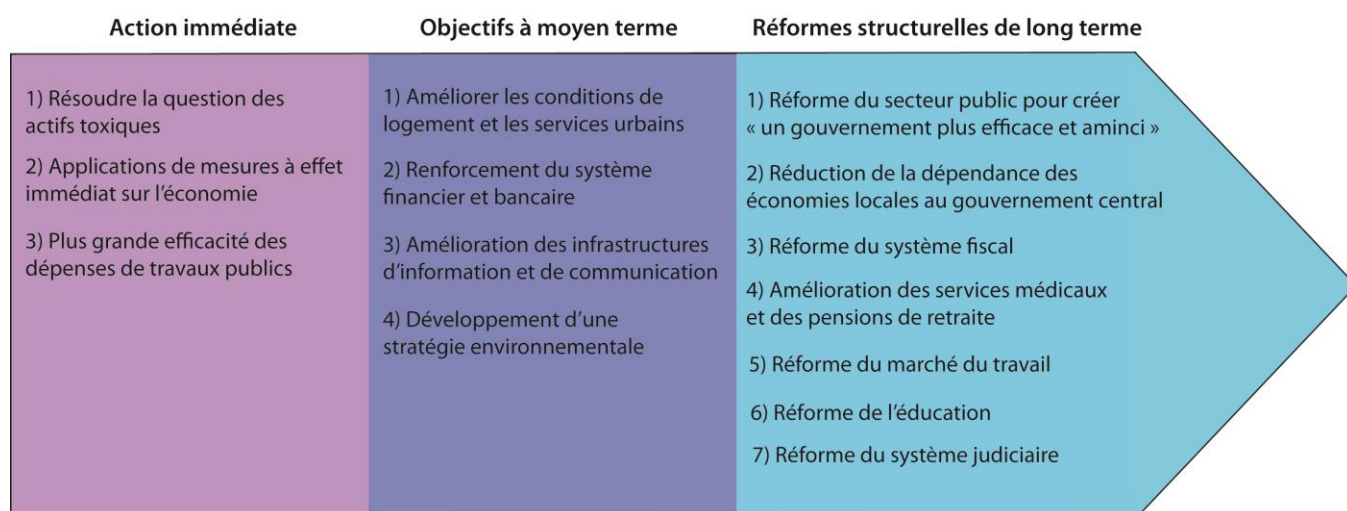
- La dépopulation du Japon rend caducs les modes de croissance classiques (augmentation de la taille du marché de consommation) auxquels recourent les économies émergentes d'Asie, qui rattrapent le Japon non pas simplement dans les secteurs de la fabrication mais aussi dans des domaines relevant de la high-tech, ce qui remet en cause leur statut de tête de pont dans une division régionale des fonctions industrielles et des chaînes de production interne à l'Asie orientale ;
- Le vieillissement du Japon étant annonciateur d'une transition démographique accélérée en Asie orientale, en particulier en Chine, il peut aussi servir d'atout si les acteurs locaux démontrent à quel point les villes nippones sont plus adaptées aux enjeux de la vie quotidienne des seniors. Le déficit d'image des villes japonaises est lié à l'association naturelle qui s'établit entre croissance, injonction à la mobilité et célérité (Buhnik, 2015). Le bâti des villes japonaises doit donc mettre en valeur l'avancée technologique nationale dans le domaine de la robotique, des technologies palliatives et de tout ce qui *procure* une mobilité plus aisée ;
- D'un point de vue spatial, le rapport a conscience des difficultés à liquider les actifs toxiques laissés par le dégonflement de la bulle à partir de 1990, mais il note que l'abandon de projets lancés à la fin de la bulle, sur les friches ferroviaires libérées par la privatisation de la Japan National Railways, laisse dans les plus grandes villes du Japon des emprises foncières d'une taille inhabituellement vaste. Par ailleurs, beaucoup de quartiers centraux anciens sont jugés vulnérables aux catastrophes, et nécessitent à ce titre une rénovation à large échelle. A cela s'ajoute le fait que les grandes sociétés immobilières ont racheté les titres de propriétés d'un grand nombre de petits porteurs et de maisons de titres ruinées par le dégonflement de la bulle.

Si le soutien au secteur de la construction paraît prioritaire, la politique de renaissance urbaine proposée va au-delà et vise à sortir le Japon d'un contexte de récession inédit par sa longueur. Les hauts fonctionnaires et les acteurs de la construction considèrent qu'une réévaluation des prix fonciers reste le vecteur d'une relance de l'économie (Hirayama, 2009). L'évolution haussière ne pouvant concerner l'ensemble d'un territoire en décroissance et concurrencé, le CES exhorte les acteurs compétents à concentrer les processus de

« rehaussement » dans le cœur des métropoles, car leur relance, par effet de ruissellement¹²⁷, sera le socle d'une stratégie de sortie de crise à moyen-long terme, tenant compte de l'évolution des demandes d'une population vieillissante (figure 9). Tōkyō concentrant des emplois, ayant un potentiel de densification résidentielle fort¹²⁸ et les prix immobiliers y ayant atteint leur niveau le plus bas depuis 15 ans en 1996, elle apparaît naturellement comme le champ de réalisation d'une ville plus compacte adaptée aux aspirations des ménages de petite taille, ne trouvant pas leur place dans une marée pavillonnaire. Le Conseil Économique Stratégique est conscient que la déprime de la demande en bureaux doit inciter les promoteurs à passer du « tout-bureaux » vers des complexes multi-usages offrant une véritable vie « after five » grâce à un continuum de boutiques autour des immeubles de bureaux, où l'emploi tend à se féminiser (Aveline, 2007 ; Hirayama, 2009).

Figure 9 : Les recommandations du Conseil Économique Stratégique publiées en septembre 1998.

On y voit comment la politique de construction et d'aménagement précède des réformes structurelles extensives.



Source : Nihon keizai saisei honbu (<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/>). Traduction S.Buhnik, 2015.

II.1.3. Les conséquences de la politique de RU sur la gouvernance des métropoles

Une politique de zonage spécial : priorité à Tōkyō

En 2001, le renouvellement des centres de Tōkyō, Ōsaka et Nagoya est listé par le Quartier Général de la renaissance urbaine rattaché au Cabinet du Premier ministre, comme une politique-clé nécessitant la délimitation de « périmètres spéciaux d'intervention d'urgence » au sein desquels les coefficients d'occupation des sols sont exceptionnellement relevés, dans les arrondissements centraux de Tōkyō, Ōsaka et Nagoya. Après le vote de la Loi spéciale sur la RU en 2002, des territoires présentant un fort potentiel de revitalisation sont classés en deux catégories, par vagues :

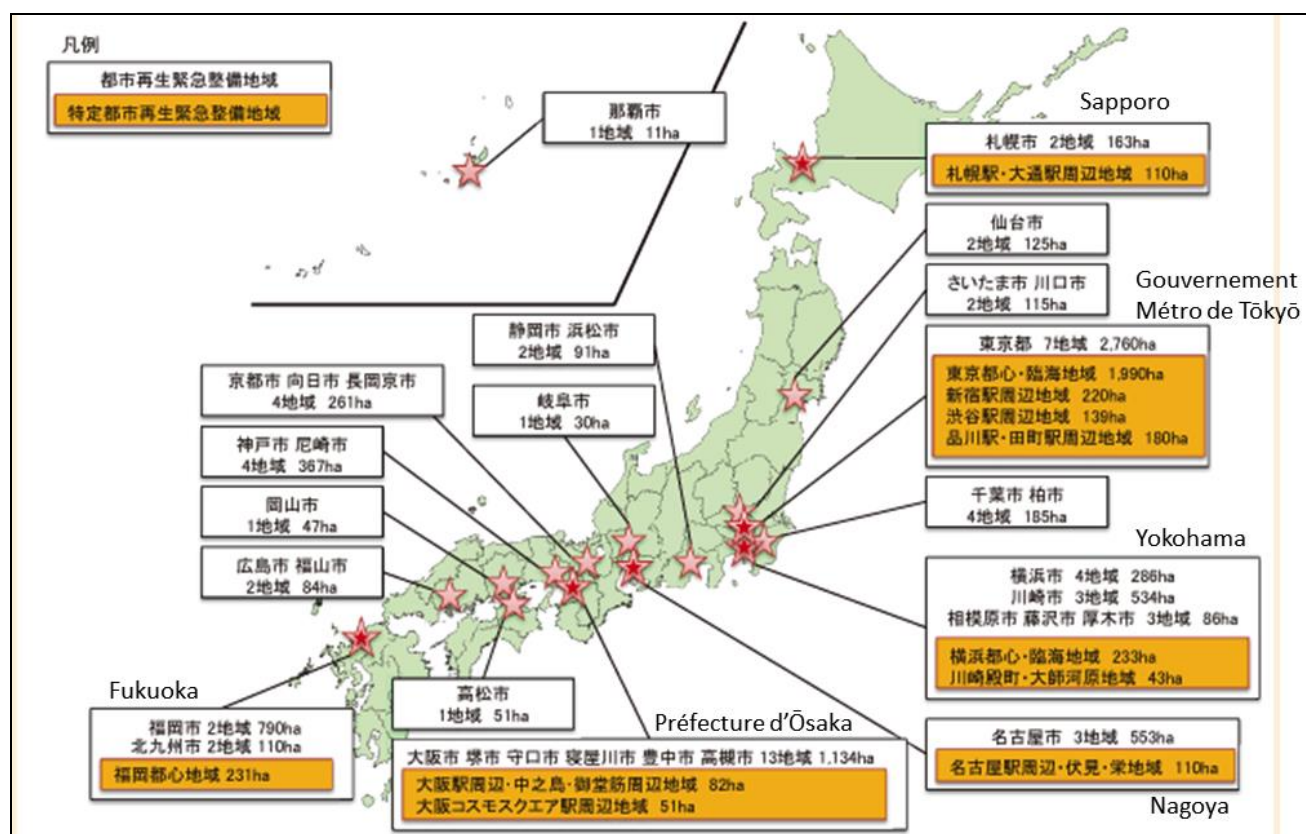
¹²⁷ Le « trickle-down effect », venu des économistes Adam Smith et David Ricardo, est employé dans le rapport.

¹²⁸ A la fin des années 1990, le paysage de la capitale reste très majoritairement composé de maisons basses, parce que le nombre élevé de ruelles restreint la densification : même lorsque les COS autorisés sont de 1 000%, le seuil des 400% est rarement atteint (Aveline, 1995 ; Aveline-Dubach, 2014).

URUDA (Urban Renaissance Urgent Development Areas) et SURUDA (Special Urban Renaissance Urgent Development Areas). La seconde catégorie, où les mesures dérogatoires sont encore plus incitatives, a succédé à la première, de sorte qu'en 2010, il existait 63 URUDA d'un total de plus de 7 800 hectares et 11 SURUDA recouvrant environ 3 600 hectares (chiffres du MLITT). La distribution spatiale de ces zones reflète les mutations de la hiérarchie urbaine observées au chapitre 1 : Tôkyô a obtenu plus de 2 500 hectares SURUDA, Yokohama près de 300, contre 133 à Ôsaka et 110 à Nagoya (carte 10).

Carte 14 : La distribution des zonages incitatifs au Japon.

La figure du MLITT représente en rouge dans les étoiles, et en jaune dans les tableaux, les zonages SURUDA encore plus incitatifs, où il apparaît que Yokohama devance Ôsaka, avec Tôkyô loin devant.



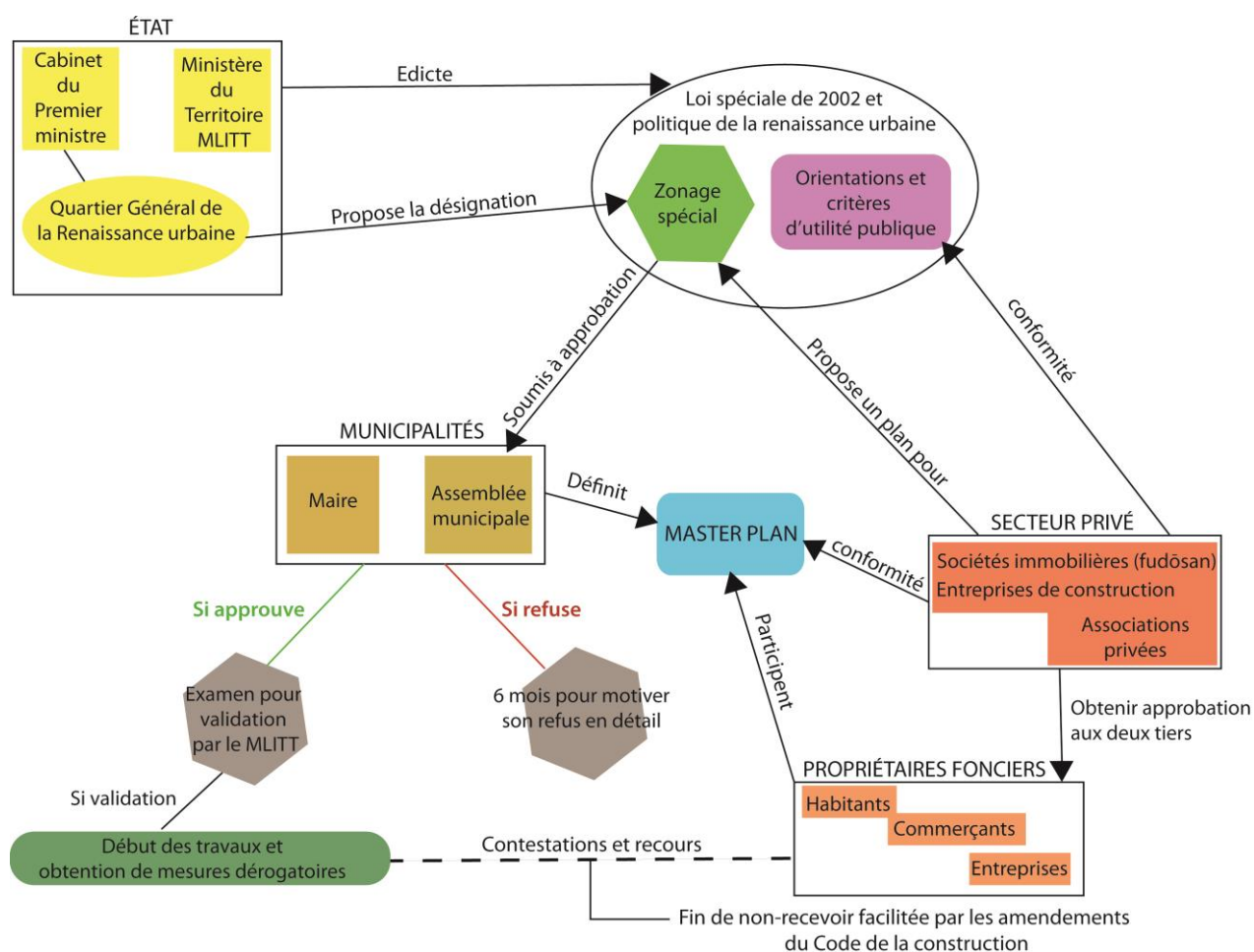
Source : MLITT, Livre blanc de 2012 (*hakusho*), chapitre 3 : <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h23/hakusho/h24/html/n2332000.html>

L'éruption d'un conflit inter-scalaire de gouvernance

La Loi a eu des effets immenses sur la rénovation des tissus urbains des grandes villes japonaises après la période d'atonie des années 1990, même si le monde des chercheurs a d'emblée mis en doute la logique du « ruissellement » (Yahagi, 2002). Ce sont les modalités de portage des projets qui ont d'abord été critiquées, dans la mesure où elles modifient les relations entre quatre catégories d'acteurs (gouvernement et administrations centrales, secteur privé, collectivités territoriales et habitants) dans un sens contraire à celui de l'autonomie locale à laquelle les réformes de la décentralisation aboutissent, après plusieurs décennies de revendications.

En effet, la Loi autorise les acteurs privés, au même titre que les collectivités locales qui en étaient jusqu'ici les initiatrices, à proposer leur propre projet de rénovation sur un foncier remembré, à condition qu'ils aient obtenu l'accord des deux tiers des propriétaires tiers situés à l'intérieur du périmètre. Après acception de ce projet par la collectivité concernée¹²⁹, le MLITT juge la faisabilité des projets en fonction de leur respect des orientations-cadres de la politique de renaissance, qui consistent en des critères dits d'utilité publique : présence d'espaces publics végétalisés (en fait sous le régime de la propriété privée), réhabilitation du patrimoine, lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (en lien avec les engagements pris lors des accords de Kyōto), notion vague d'aménité qui désigne la présence de services rendant la vie des citoyens plus facile, insérés dans le mobilier urbain (ascenseurs adaptés aux personnes âgées, par exemple). Si le MLITT approuve le projet, celui-ci est lancé et le maître d'ouvrage reçoit les incitations promises : prêts bancaires à taux préférentiel, exonération partielle des impôts sur la propriété foncière, assistance technique, subventions ciblées grâce au Fond spécial de la renaissance urbaine sont persuasifs (Hirayama, 2005, 2009). Les bonus de COS peuvent dépasser les 1 000 % dans ces zones, si l'emprise au sol d'un bâtiment est plus étroite et réserve des espaces publics supplémentaires aux citoyens (procédure dite de bonification de COS).

Figure 10 : Les relations entre acteurs dans le cadre du portage d'un projet de revitalisation à l'intérieur d'un zonage défiscalisé depuis 2002



Réalisation : S. Buhnik, 2015, d'après les informations du MLITT.

¹²⁹ Du fait de la localisation des zonages, il s'agit en général d'une mairie d'arrondissement à l'intérieur de la capitale ou d'une ville désignée (*seirei shitei toshi*).

Le problème est que la verticalisation des quartiers centraux entre en collision avec une tendance, depuis 1968, à renforcer les règlements sur les conditions d'aération et de ventilation des logements dans les zones basses et denses (Sorensen, Okata et Fujii, 2010). En 1971, plusieurs villes, comme Ōsaka, ont réaffirmé ce droit à un minimum civil sous la pression des communautés de voisins engagées dans l'amélioration de la vie dans leur quartier, le *machi zukuri* ou urbanisme participatif (Eguchi et Brosseau, 2014 ; Sorensen et Funck, 2007). Afin d'éviter que le tiers des propriétaires fonciers n'ayant pas donné son accord ne gagne en recours devant un tribunal administratif, le législateur a, durant les périodes de dérégulation de la production urbaine, amendé de manière subreptice les règles de hauteur et de prospect (Aveline-Dubach, 2008 ; Sorensen, 2011 ; Tardits, 2014). C'est-à-dire que des modifications du dessin des abaques et des critères de luminosité, hermétiques au tout-venant, vont permettre aux acteurs du projet de ne pas voir celui-ci annulé après le verdict du tribunal, et obliger les plaignants à payer des indemnités si fortes pour renégocier la taille des nouveaux bâtiments qu'ils abandonneront les poursuites¹³⁰. En outre, à partir de 1999, des changements ont été introduits dans les procédures de délivrance des permis de construire : l'opérateur n'est plus obligé de faire examiner la conformité de son projet auprès d'une collectivité locale. Il peut s'adresser à un consultant privé qui démontre la conformité du projet et délivre le permis. Enfin, dans le cadre de la Loi sur la RU de 2002, une collectivité locale refusant le projet d'un acteur privé (ou coalisé avec d'autres acteurs, qui peuvent être des propriétaires, des associations de commerçants ou mêmes des acteurs publics) n'a que six mois pour motiver son refus de manière détaillée, par rapport à ses propres plans de secteur et ses plans routiers ou d'infrastructures (Sorensen, Okata et Fujii, 2010) (figure 10).

Raphaël Languillon (2014) note toutefois que de nombreuses mairies d'arrondissement de Tōkyō acceptent facilement leur inclusion dans un périmètre spécial, et jugent les projets de renaissance en conformité avec leurs masters plans, si elles ont perdu des habitants lors de la bulle et si la prise en charge de leurs contribuables âgés nécessite des investissements dans le secteur de la santé. N'ayant pas les moyens de mener seules un remembrement pour attirer de nouveaux résidents, elles s'en remettent à un promoteur qui va financer les infrastructures facilitant la circulation ou les équipements médico-sociaux dans et autour de son méga-projet.

La renaissance urbaine, volet urbain d'un changement de régime politico-économique ?

Si la Loi spéciale sur la RU a autant concentré l'attention de la recherche sur le Japon contemporain, c'est parce que dans un pays où la valorisation foncière est au cœur du modèle de croissance économique, une telle restructuration des modes d'aménagement s'insère dans une réflexion plus large, très discutée, de la transition néolibérale de l'État développeur japonais (Boyer et al., 2011 ; Lechevalier, 2011). La notion de transition met en exergue le caractère à la fois progressif et discontinu de cette avancée. Les spécialistes ont ainsi coutume de distinguer une première phase de libéralisation entamée sous le gouvernement de Nakasone Yasuhiro (1982-1987), et une seconde phase à partir du gouvernement de Hashimoto Ryūtarō (1996-1998), qui atteint une sorte d'apogée sous Koizumi.

¹³⁰ Ce qu'André Sorensen appelle un « layering » de la législation : il consiste par exemple à modifier l'angle des abaques ou à légaliser une densification si le promoteur utilise des matériaux n'empêchant pas la lumière de s'infiltrer (bâtiments en verre).

La continuité avec la politique de Nakasone est indéniable : dans les deux cas, la dérégulation des COS et l'encouragement à la production immobilière de prestige répondait à un sens de crise¹³¹ et de risque d'affaiblissement du poids mondial du Japon. Or dans le premier cas, c'est cette dérégulation qui a mené à un emballement de la spéculation foncière, à une crise financière puis à une crise du fonctionnement coordonné des institutions japonaises. Le diagnostic est également similaire : il faut remobiliser les ressources financières de la nation (épargne des particuliers, réserves de devises et ressources des entreprises) autour des enjeux de libéralisation (*jyūka*), privatisation (*min.eika*) et internationalisation (*kokusaiika*) de l'économie japonaise. Enfin, alors que les effets catastrophiques du dégonflement de la bulle avaient suscité une méfiance à l'égard de la financiarisation de l'économie, l'année 1999 est celle de l'autorisation sur le sol japonais des fonds immobiliers titrisés (les J-REIT ou Real Estate Investment Trusts), encadrés par la *Law on Securitization of Specified Assets by Special Purpose Companies* de 1998 (Aveline-Dubach, 2008).

Au vu des méthodes d'urbanisation en vigueur sous la Haute croissance, on ne peut pas parler d'une privatisation de l'aménagement urbain. Déjà, lorsque Kakuei Tanaka était Ministre des Finances de 1962 à 1965, de larges parts du patrimoine public avaient été bradées en « remerciement » à des entreprises finançant le PLD. Enfin, la négociation de quelques aménités publiques en échange de bonus de COS n'est pas non plus une idée neuve (Aveline, 1995, 2008 ; Hatta, 2006) : elle était déjà présente dans la loi de 1986 et visait à stimuler l'investissement dans des opérations de rénovation orientées vers les loisirs et l'aménagement dispendieux des fronts de mer (Scoccimarro, 2007 ; 2010). En 1986, le vote de la *Minkatsu hō* (Loi d'initiatives privées), de nouveau amendée en 1999, encourageait les partenariats publics-privés dans la construction d'équipements publics, tandis que l'année 1987 signait la privatisation de la Japan Railways. La différence tient plus aux méthodes envisagées pour relancer la création de richesses : le mythe de la rareté foncière ne marchant plus, les zonages fondent leur attractivité sur leur « bonne place », ce qui fonctionne dans un contexte où l'inflation est spatialement concentrée, et due à la qualité des activités et du bâti que le sol porte (Aveline-Dubach, 2008). Fujita Kuniko (2011) estime à ce titre que le modèle d'économie politique japonais a connu une transformation systémique et non un simple ajustement¹³², d'où sa qualification de post-développementaliste. Par contraste, Suzuki Takeshi préfère insister sur dépendance aux sentiers hérités en évoquant une hybridation néolibérale, tandis que Sorensen, Okata et Fujii (2010) insistent sur la place que l'État japonais joue dans la distribution des territoires gagnants et perdants de la politique de renaissance urbaine, ce qui va être mis en exergue dans la fin de ce chapitre¹³³.

¹³¹ Suite aux accords du Plaza en 1985, la brusque réévaluation du yen a immédiatement fait baisser les revenus des entreprises de plus de 10%. La tendance s'est rapidement inversée grâce à la réactivité des acteurs privés et publics, tout en fragilisant inégalement le tissu industriel japonais par le biais des relocalisations des segments de fabrication. Voir chapitre 4.

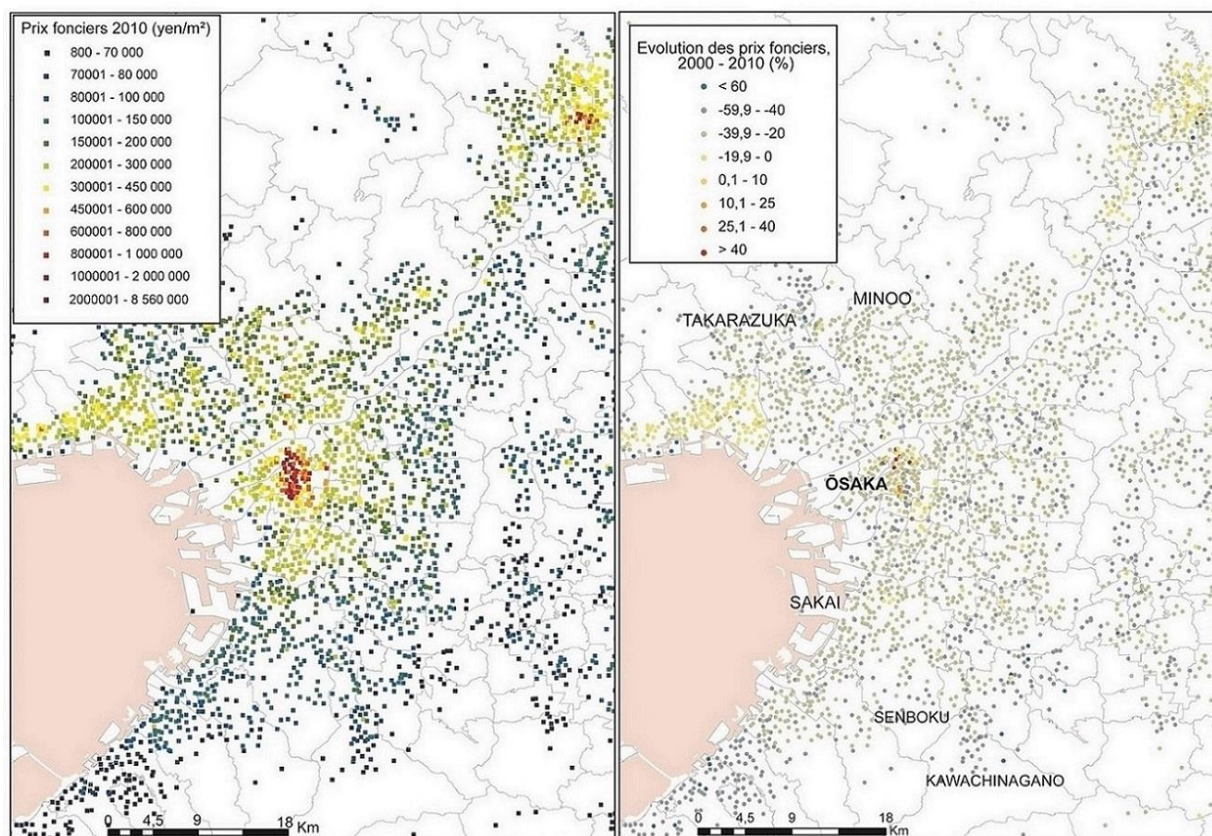
¹³² Elle se réfère à la typologie des répercussions de la néolibéralisation sur les régimes de développement selon Bob Jessop (2002) : transformation systémique, changement de régime ou politique d'ajustement.

¹³³ Voir également en fin de chapitre 2, le tableau synthétique des transformations du modèle d'économie politique japonais, de sa société et de ses logiques de développement urbain.

II.2. L'offre renouvelée de logements en centre-ville et l'accentuation des clivages entre centres et banlieues

Alors que la section I.3 de ce chapitre a établi les causes qui favorisent la recentralisation des mobilités résidentielles de ménages aux caractéristiques sociodémographiques et économiques précises (Yui, 2006), nous nous intéressons ici au ciblage de ces catégories par les promoteurs de logements neufs dans les centres-villes rénovés des agglomérations. L'état de l'art des liens entre transition démographique dans les agglomérations japonaises, parcours résidentiels et restructuration du marché du logement témoigne du « hiatus » de nos connaissances entre Tôkyô et Ôsaka : la totalité des études majeures sur certaines catégories au fondement de la « réussite » des politiques de réurbanisation des centres-villes, les femmes actives célibataires ou mariées en premier lieu (Nakazawa, 2006 ; Yui, 2006 ; Yabe, 2015) se situent dans la région capitale. En couplant cet état de l'art à des données du MLITT et du Bureau de la statistique, nous mettons en lumière les contrastes entre réinvestissement des centres et chute structurelle des prix fonciers en banlieue dans la région d'Ôsaka. Sur la carte 15, il apparaît que de 2000 à 2010, seuls les quartiers hyper-centraux d'Ôsaka ont enregistré une hausse de leurs valeurs foncières, selon des ordres de grandeur de plus de 800% dans certains cas. En revanche, toutes les franges périurbaines ont continué à se dévaloriser : à 25 kilomètres d'Ôsaka et selon un gradient centre-périphérie très régulier, le foncier vaut moins de 70 000 yen (520 euros) au m². C'est l'effet d'un surinvestissement des centres par des acteurs moins investis en banlieue, comme la société Daiwa House, qui de 2000 à 2004, a diminué d'un tiers sa production de pavillons (de 14 000 à 10 000) mais triplé (de 1 000 à 3 000 unités) sa livraison de condominiums.

Carte 15 : L'évolution des prix fonciers dans l'agglomération d'Ôsaka de 2000 à 2010.



Source : service d'information spatiale numérisée du MLITT. Réalisation sur ArcGis : S. Buhnik, 2015.

II.2.2. Une offre résidentielle resserrée autour des gares terminales

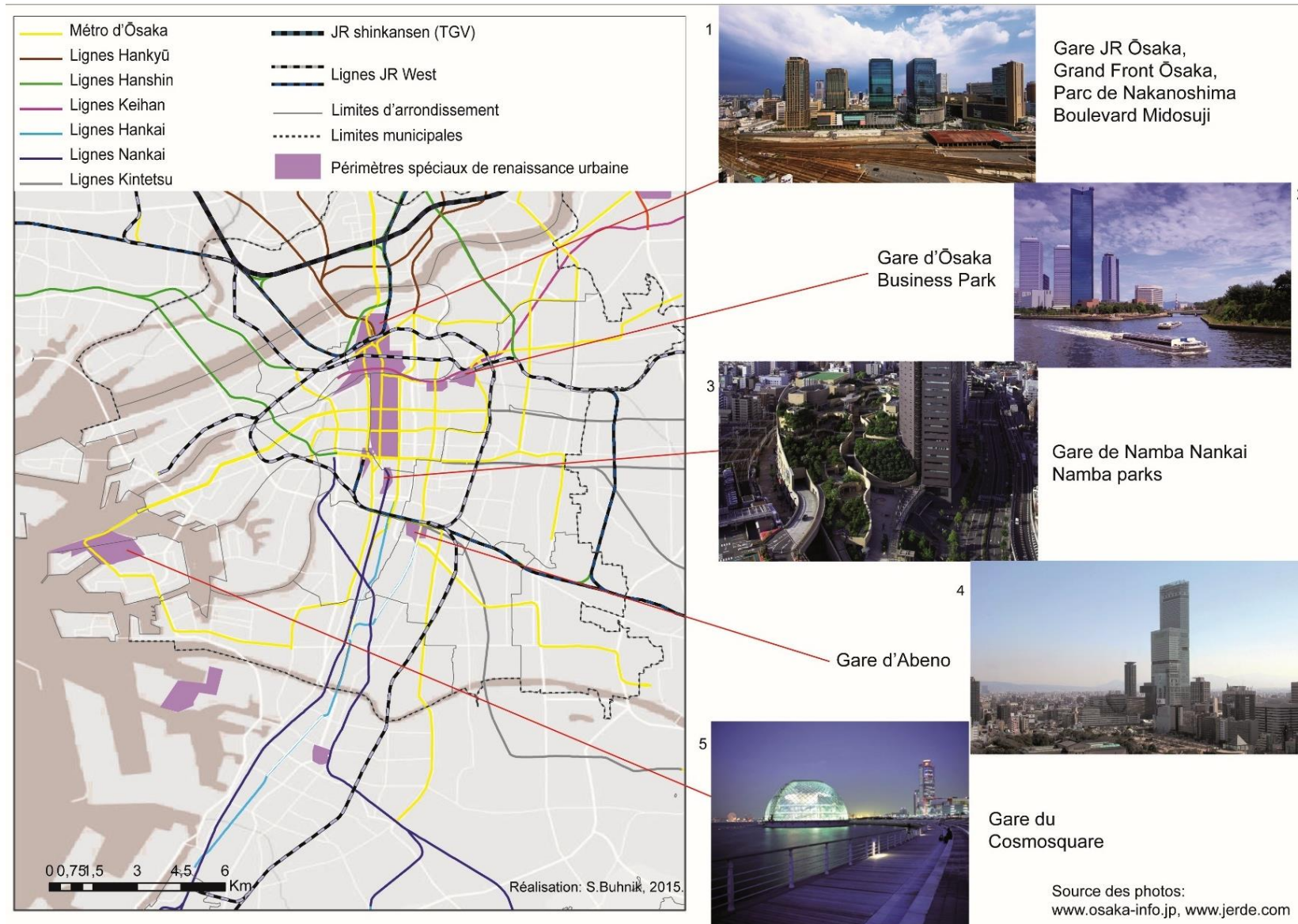
Les études anglophones récentes sur les transformations de Tōkyō conviennent que la stratégie de renaissance urbaine a profité à un nombre d'acteurs plus petit qu'avant (Aveline-Dubach, 2008, 2014 ; Fujita, 2011 ; Hirayama, 2009 ; Languillon-Aussel, 2015 ; Park, Hill et Saito, 2012 ; Sorensen, Okata et Fujii, 2010 ; Waley, 2013). On assiste à une recomposition des rapports de force entre acteurs traditionnels de l'urbain sous le double coup de la désignation des périmètres spéciaux et de la financiarisation de l'immobilier : d'une part, les liens classiques entre la société immobilière et la banque principale au sein d'un conglomérat sont troublés, d'autre part, les partages tacites de la ville entre deux types d'acteurs privés sont remis en question.

Jusqu'en 1990 dans la région de Tōkyō, s'est en effet opéré un partage tacite des espaces à aménager entre sociétés immobilières (*fudōsan*) gérant, en collaboration avec des entreprises de construction, des tours de bureaux ou à usage commercial en centre-ville, tandis que les compagnies ferroviaires s'investissaient dans la construction de quartiers résidentiels¹³⁴ en banlieue, là aussi en passant commande à leurs filiales ou à des entreprises indépendantes. La politique de renaissance urbaine a remis en question des lignes de partage en incitant les *fudōsan* à se tourner vers l'immobilier résidentiel, tandis que les compagnies ferroviaires ont développé des complexes multi-fonctionnels autour de leurs gares centrales (Aveline-Dubach, 2003, 2014 ; Languillon-Aussel, 2015). Ces dernières deviennent ainsi porteuses de projet de RU afin de contrer les impacts négatifs de la décroissance périurbaine sur leur trafic quotidien de passagers (voir chapitre 3). Cette division des rôles est quelque peu différente à Ōsaka, dont les quartiers d'affaires n'ont pas l'importance de ceux de Tōkyō pour les compagnies immobilières et où les compagnies ferroviaires, certes moins grosses que leurs homologues tōkyôïtes, ont une aura liée à l'entrepreneuralisme légendaire de leurs fondateurs (voir chapitre 4).

Les rares « points chauds » (*hots spots* : Hirayama, 2005, 2010) de revalorisation foncière correspondent aux lieux d'implantation des gratte-ciel, au-dessus ou au plus près des quais des gares des opérateurs ferroviaires régionaux, comme l'indique la figure 11. Autour de ces complexes de business, commerces et loisirs, deux types de logements collectifs en immeubles de plus de six, dix étages, voire 40 étages se sont développés. Les condominiums de très grande hauteur sont destinés à une clientèle aisée, formée de ménages bi-actifs ou de jeunes retraités ayant bénéficié du système de salaire à l'ancienneté (souvent en semi-retraite) et cherchant un environnement résidentiel confortable. Sur un modèle venu de Singapour (Aveline-Dubach, 2014), ils sont gérés par les fonds immobiliers titrisés que détiennent de grands conglomérats. Ensuite, les condominiums de standing moyen contiennent des appartements de plus petite taille voire des studios, recherchés avant tout par les célibataires (Kubo et Yui, 2011). Depuis les années 2005-2010, les condominiums intermédiaires séduisent les familles et les couples âgés (Kubo et Yui, *ibid.*).

¹³⁴ Du moins en tant que commanditaires : à l'intérieur de leur domaine ferroviaire, elles peuvent passer commande ou s'entendre avec des entreprises de construction (*kensetsu gaisha*) de maisons préfabriquées : dans le Kansai, Daiwa house, appartenant vend entre 10 et 15 000 maisons par an dans les années 2000. Chiffres du Daiwa house group, entretien avec Maeda Shuzō et Kōchi Takefumi, Daiwa House group, décembre 2012.

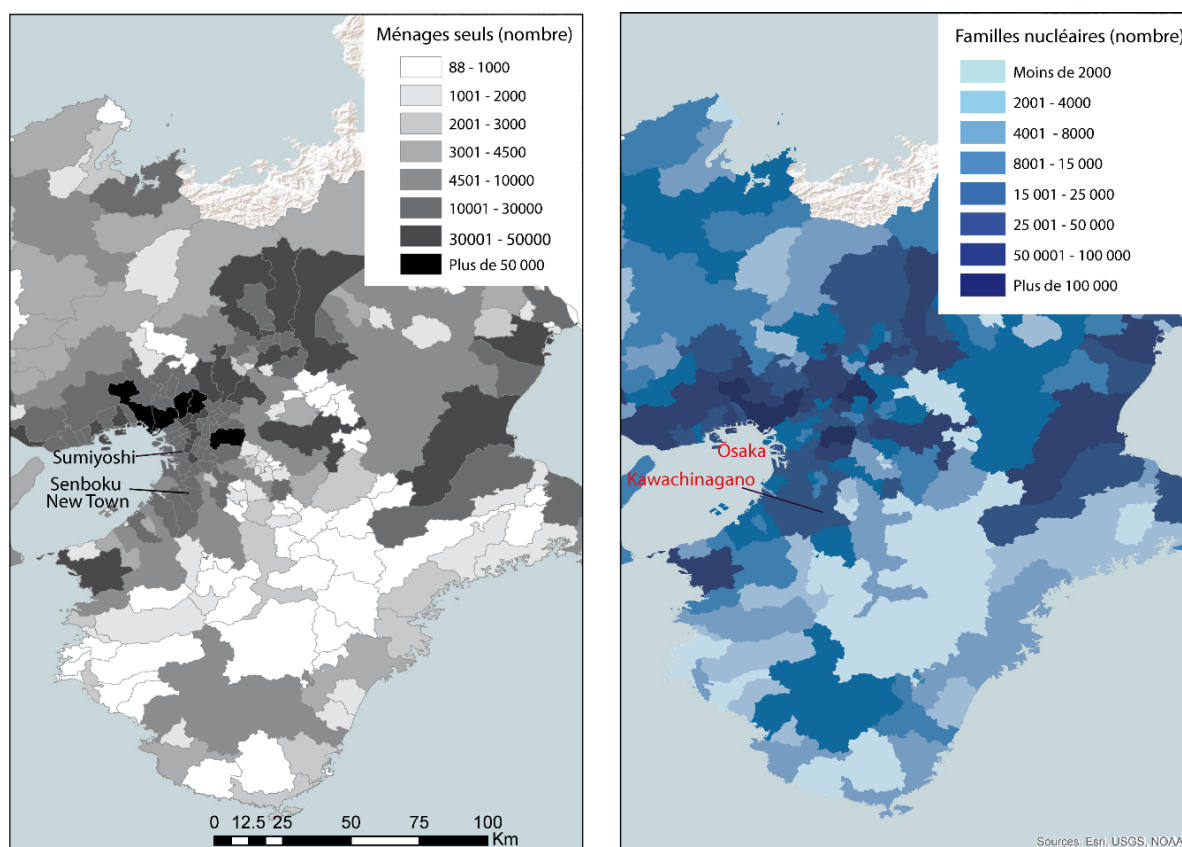
Figure 11 : Les périmètres spéciaux de RU dans Ōsaka et les projets qui y ont émergé.



II.2.2. Offre immobilière rénovée et renversement des âges de la ville

Cette restructuration profonde de l'offre de logements a des conséquences majeures sur la distribution des structures familiales et des âges en ville : des années 1950 à 1980, les centres anciens étaient plus âgés que les banlieues, puisqu'ils étaient quittés après le mariage par des jeunes actifs qui vivaient soit seuls (s'ils venaient de province) soit chez leurs parents. S'ils vivent encore, ces derniers forment une couche de population ultra-âgée qu'un certain nombre de Baby-boomers et de générations suivantes côtoient désormais dans la ville ou dans des quartiers voisins. A l'inverse, le nombre de seniors seuls ou en couple a augmenté à grande vitesse dans les banlieues du fait des départs de leurs enfants (carte 16). Si le nord d'Osaka reste dévolu aux affaires, ses arrondissements sud accueillent un peu plus de familles nucléaires que la totalité de Kawachinagano, alors que la population de ces arrondissements équivaut à celle de Kawachinagano (120 000 pour la première, 140 000 pour l'arrondissement de Sumiyoshi au sud d'Osaka). Senboku New Town est quant à elle habitée, en pourcentage, d'autant de personnes seules que les arrondissements d'Osaka.

Carte 16 : Le nombre de ménages d'une seule personne et de familles nucléaires par commune en 2010.



Source : Bureau de la statistique national, réalisation sur ArcGis par S. Buhnik, 2015.

II.3. Les aires urbaines centralisées, une politique compensatoire ?

Il n'a pas échappé aux Japonais que l'agressivité (Hirayama, 2009) de la politique de RU visait à légitimer un abandon des mécanismes de dépenses publiques garants de l'équité territoriale. Les

libéraux du PLD ont peut-être mal mesuré l'hostilité à l'égard de la capitale, et mal anticipé l'énorme succès des recherches du Japan Policy Council sur les villes en voie de disparition. Avec l'entrée dans la crise de 2008, la plupart des travaux sur les *shrinking cities* émergent au Japon précisément pour invalider la notion de ruissellement (Yahagi, 2009) tout en reconnaissant l'inanité des processus de périurbanisation (Nakayama, 2013). La mise en évidence des déséquilibres nés de la renaissance urbaine, conjuguée à la sensibilité nouvelle des Japonais à la question des inégalités (Satō, 2011), n'ont pas été étrangers à la victoire d'Abe Shinzō, issu des franges conservatrices du PLD, après la déception causée par le Parti démocrate. Élu sur la base d'un programme de réformes structurelles *et* de relance, qui a marqué à l'étranger par son recours à une politique de relâchement monétaire, Abe Shinzō soutient une politique urbaine reflétant un compromis difficile entre les objectifs de relance et les attentes de son électorat¹³⁵.

D'un côté, le volet spatial des Abenomics perpétue une politique d'attractivité axée sur la désignation de territoires compétitifs : en mars 2014, six Zones spéciales de stratégie nationale ont été dessinées à Tōkyō, dans et autour d'Ōsaka, à Niigata, Yabu, Fukuoka et Okinawa. Inspirées des zones spéciales existant en Chine, il s'agit de périmètres où seront expérimentées des réformes législatives et fiscales destinées à faciliter l'implantation d'IDE. A cela s'ajoutent la poursuite de la privatisation des services publics et l'encouragement aux partenariats publics-privés dans les zones où le dépeuplement pèse sur le financement d'infrastructures. Parallèlement, le gouvernement Abe a annoncé une enveloppe de 200 milliards de yen pour la rénovation des routes et des ouvrages anti-sismiques, et il a repris un projet de formation « d'aires résidentielles autonomes » déjà envisagé sous le gouvernement de Fukuda Yasuo en 2008, pour aider les villes régionales à faire barrage (« dam ») aux migrations vers la capitale. Tout en relevant d'une tentative de reléguer la décroissance vers des territoires « peu favorables au vieillissement », ces mesures compensatoires rappellent l'influence des « reculs » antérieurs de popularité du PLD sur le vote de lois d'urbanisme qui ont conféré plus de pouvoirs aux collectivités.

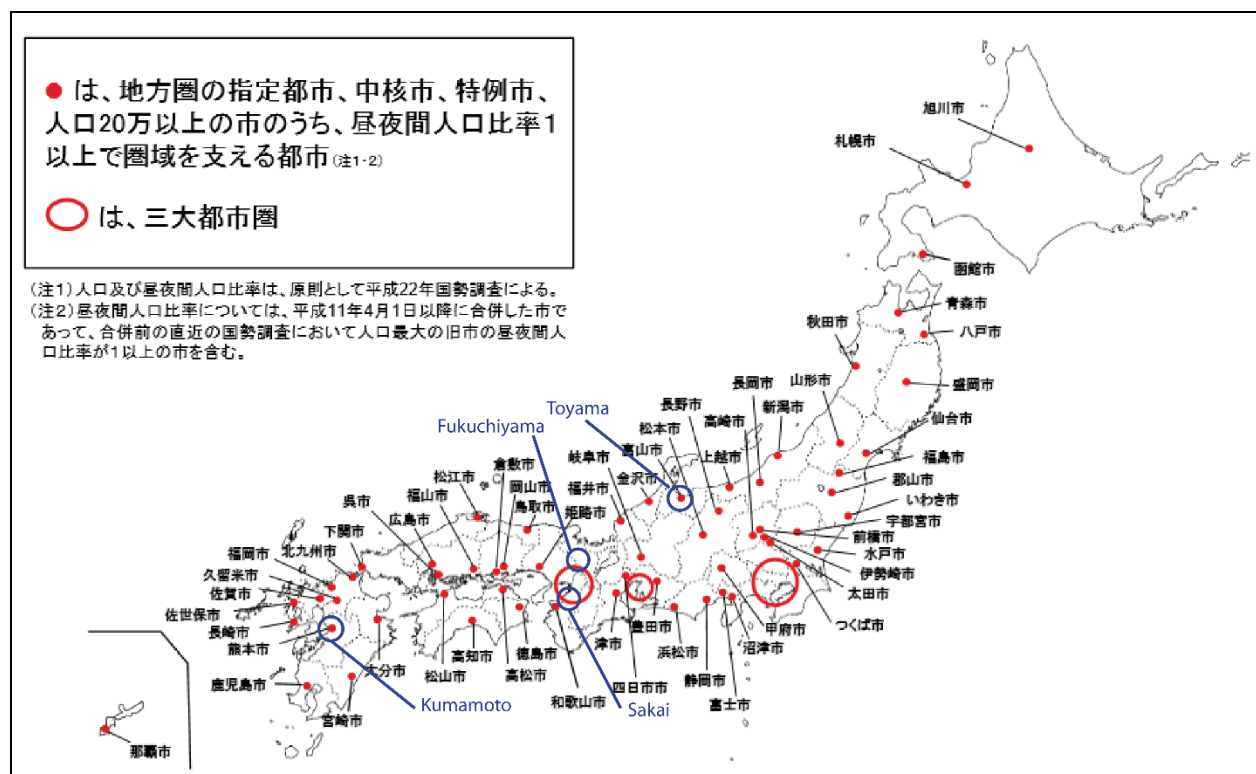
II.3.1. Le contenu de la Loi sur les collectivités locales en 2014

Tout en officialisant le principe de « sélection et concentration » (*sentaku to shūchū*) des dépenses, la réforme la Loi sur les collectivités locales de mai 2014 a introduit le principe des « aires urbaines centralisées ». Le gouvernement Abe ayant fait de la revitalisation des « régions » la priorité de 2015, il a lancé une « stratégie de restructuration de communes regroupées » (*shūyakuteki toshi kōzōka senryaku*) et d'aires urbaines centrales autonomes (*chūsū kyoten toshiken kōsō*) qui est aujourd'hui en phase de test dans plusieurs chefs-lieux de départements.

¹³⁵ Ces dilemmes peuvent se résumer de la manière suivante : soutien à l'emploi des femmes mais attachement à la famille traditionnelle, souci d'accueillir plus de capitaux étrangers mais ouverture limitée à l'immigration, etc.

Carte 17 : Les villes appelées à passer des contrats de coopération avec leurs périphéries.

Les points rouges désignent l'emplacement des communes de plus de 300 000 habitants élues villes-noyaux. Les cercles rouges entourent les trois aires métropolitaines exclues du programme. Les cercles bleus localisent Kumamoto et Toyama (élues), Sakai et Fukuchiyama (non élues, du fait de leur inclusion dans l'aire métropolitaine d'Osaka-Kyôto-Kôbe, dont il sera question au chapitre 6). Une à deux villes par département ont été désignées, sauf autour de la région de Tôkyô.



Source : Sô mushô (Ministère des Affaires intérieures et des communications), 2015, retravaillé par S. Buhnik, 2015.

Abe a de plus demandé aux collectivités locales de mettre en place un plan de prolongement de vie des infrastructures et de contrôle global des installations publiques. Ce dernier consiste à assurer l'entretien minutieux des infrastructures publiques ainsi que la suppression d'installations devenues inutiles. Le projet a pour but de constituer des « remparts pour endiguer la décroissance de population » (Tsuji, 2013). Il consiste à définir comme « aires urbaines centrales » les villes désignées par ordonnance gouvernementale (*seirei shitei toshi*) et les villes noyaux (*chūkaku toshi*) dont la population augmente d'au moins 1 % dans la journée par rapport à la nuit : cette preuve de leur capacité à polariser une aire urbaine les autorise à passer un « contrat de coopération » avec leurs villes périphériques. 61 villes répondent à ces critères, mais en sont exclues les villes se trouvant dans les trois grandes aires métropolitaines d'Osaka-Kyôto-Kôbe, Nagoya et Tôkyô (carte 17). Une des raisons avancées pour cette exclusion est qu'il y a autour de ces trois métropoles trop de villes de plus de 500 000 habitants disposant de compétences élargies en matière d'urbanisme, et qui ont bénéficié le plus des périmètres spéciaux de renaissance urbaine. L'autre raison est qu'elles ne peuvent accepter la dépendance à une ville à

peine plus peuplée pour le transfert de fonds nécessaires à l'entretien de leurs équipements, ce qui est le cas de Sakai par rapport à Ōsaka.

Ces « contrats de coopération » sont passés par les assemblées des collectivités locales concernées, qui s'obligent à fournir conjointement des services liés à la santé, aux aides sociales, à l'éducation, aux transports, au développement des territoires et autres services relatifs à la vie des citoyens. « Ainsi, les 'aires urbaines centrales' des différentes régions devraient pouvoir rassembler des services publics spécialisés et de haut niveau, comparables à ceux dont on peut bénéficier dans l'aire métropolitaine tōkyōite. L'idée serait qu'une zone puisse développer des services de santé de haut niveau, améliorer les services de transport et développer le tourisme international. (Tsuji, 2013 : 43)¹³⁶. De plus, est envisagé un dispositif de financement adapté à cette coopération locale : un dispositif de financement pérenne issu de la dotation globale de fonctionnement (*chihō kōfuzūei*) qui leur est attribuée par l'État, rehaussé de plusieurs centaines de millions de yen, verra le jour pour l'année fiscale 2015.

Toutefois, la mise en place d'aires urbaines centralisées est rendue difficile par le fait que les villes périphériques qui signent le contrat ne bénéficient pas directement du dispositif de financement supplémentaire : ce sont les villes noyaux qui touchent la dotation et l'utilisent dans le respect des contrats de coopération signés. Or les départements qui visent à un développement harmonieux de leur territoire sont de plus en plus souvent en désaccord avec les assemblées et les maires des villes centrales. « Pour le gouverneur du département, le fait que son rival politique le plus important soit le maire d'une ville relativement grande comme peut l'être le chef-lieu, a rendu leurs relations plutôt délicates » (Tsuji, 2013 : 44). Le gouvernement a donc d'abord choisi d'observer les effets de cette politique dans des communes laboratoires, où l'on retrouve des communes rendues célèbres par leur activisme en faveur de la compacité urbaine, soit Toyama et Kumamoto.

II.3.2. L'institutionnalisation de la « bonne pratique » de la compacité pour les villes régionales

Juste après le vote de la réforme de la Loi sur les collectivités locales, Abe a annoncé en juin 2014 la mise en œuvre de mesures autorisant les villes de plus de 100 000 habitants à dessiner des périmètres à l'intérieur desquels la construction d'équipements bénéficierait d'exonérations fiscales, tandis que municipalités auraient le droit de restreindre les constructions de grande ampleur hors de ces zones désignées (Komine, 2015). Ces mesures s'inscrivent dans une révision du décret sur les mesures spéciales de revitalisation régionale. Le gouvernement s'est justifié de ce choix en expliquant que la ville compacte était un vecteur efficace de revitalisation en réponse aux progrès du dépeuplement, dans un contexte de réduction des dépenses publiques (Komine, *ibid.*).

Les manuels de recommandation des ministères comme le MLIT et le METI offrent des exemples de la dimension normative conférée à la ville compacte. Ainsi, les livres blancs du MLIT à destination des agents recrutés par les collectivités locales proposent des « exemples » de réorganisation urbaine discernés sur le territoire japonais. Ils citent le Grand Schéma d'Urbanisme de la ville de Kumamoto sur l'île de Kyūshū : c'est une ancienne « ville sous le

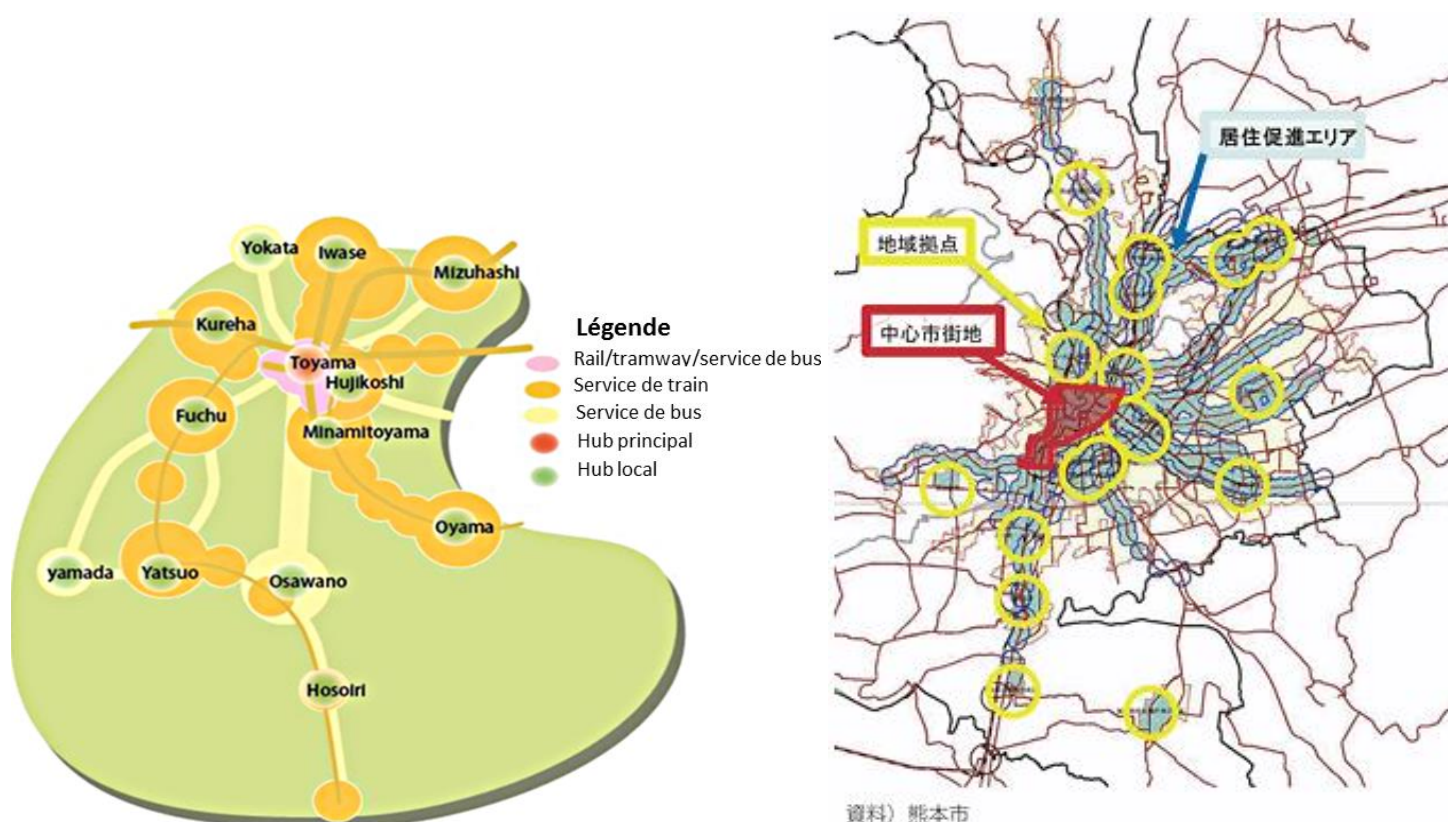
¹³⁶ Une traduction française partielle de ce texte a été établie par Sophie Buhnik et Arnaud Grivaud, in *Japan Analysis* n°36, décembre 2014, pp.10-18.

château », chef-lieu du département de Kumamoto, où la part des habitants de plus de 65 ans a dépassé les 22 % en 2015 à l'intérieur des limites de la commune, et qui a perdu 8 % de ses habitants de 2000 à 2010. Ils citent aussi le plan de la « ville compacte de Toyama », chef-lieu du département de Toyama, qui circule constamment dans les forums internationaux sur la ville durable¹³⁷.

Ces deux villes ont émis leur plan à partir d'un diagnostic semblable : durant la Haute croissance, la hausse des prix fonciers, un faible contrôle des usages des sols par les municipalités et la motorisation des modes de vie urbains ont nui à la vitalité de leurs centres aujourd'hui en décroissance. Ces deux villes ont proposé un plan de redéveloppement compact en « raviolis et brochettes » (figure 12) : les raviolis, zones aux usages mixtes dévolus aux circulations douces, sont interconnectés par une superposition de brochettes, c'est-à-dire des transports en commun. Toyama s'est distinguée au Japon en tant que première ville à avoir réintroduit un système de tramway inspiré de ceux développés en France à partir des années 1990.

Figure 12 : Deux plans de villes régionales « en raviolis et brochettes » donnés en exemple de bonne pratique par le MLITT dans ses Livres Blancs (*hakushō*) annuels.

A gauche, le plan de Toyama, à droite, celui de Kumamoto. Sur le plan de Kumamoto, la partie en rouge correspond au centre-ville, celles en jaunes à des zones d'appui aux usages mixtes (*chiiki kyoten*) et celles en rouge à des zones de promotion résidentielle.

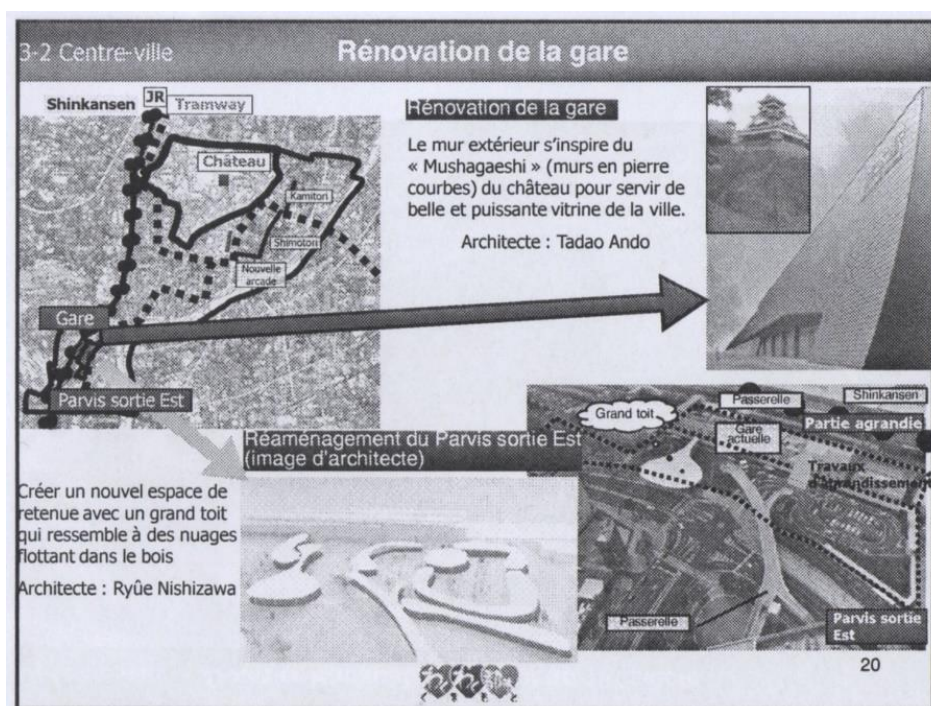


¹³⁷ Le chef du bureau de l'urbanisme de Toyama a par exemple été invité à faire une présentation de deux heures du plan de sa ville, devant les élèves de Master et doctorat de la Graduate School of Public Policy de l'Université Ritsumeikan en mai 2012. Il s'agissait d'un des six à sept séminaires qu'il donnait cette année-là devant un public d'étudiants appelés à devenir fonctionnaires ou responsables des politiques d'aménagement de collectivités locales.

Le 24 octobre 2013, le maire de Kumamoto Kōyama Seishi a été invité par le CLAIR (Centre Japonais des Collectivités Locales) de Paris à présenter le projet de sa ville au Sénat, en compagnie du maire de Lens Sylvain Robert, invité à parler du projet Louvre-Lens. Dans le cadre de ce colloque intitulé « L'aménagement urbain en France et au Japon : quel cadre de vie pour demain ? », le maire a présenté la philosophie du projet de sa ville. L'une des diapositives présentées (photo 4) montrait que le périmètre désigné du centre-ville s'organisait autour de la gare Japan Railways de Kumamoto : grâce à des mesures fiscales incitatives, deux cabinets d'architectes, dont celui du célèbre Tadao Ando, proposent un traitement du cadre urbain permis par les techniques antisismiques les plus récentes.

Photo 4 : Un extrait de la présentation de Kumamoto donnée au Sénat le 24 octobre 2013 à Paris.

On notera l'usage du mot « vitrine ». Cette diapositive de Power Point mentionne un acteur classique des ententes se nouant autour de projets de rénovation urbaine au Japon : un bureau d'architectes consultants, une entreprise de construction, une société immobilière, une compagnie ferroviaire.



Source : mairie de Kumamoto, 2013.

La stratégie de compacité de la ville de Kumamoto est révélatrice de la manière dont les méthodes de planification urbaine sont restructurées pour continuer à créer de la richesse dans une période de déclin de la demande en logements, bureaux et services. La chute du prix des terrains depuis la fin de la Bulle est compensée par une augmentation de la valeur de l'immobilier édifié, ce qui représente un « virage à 180 degrés » (Nakayama, 2013) dans les manières de considérer la valeur d'un terrain. C'est un alignement du fonctionnement des marchés immobiliers japonais sur ceux des pays occidentaux (Aveline-Dubach, 2008). D'autre part, on voit que les collectivités sont tentées d'utiliser leurs nouveaux pouvoirs pour attirer sur leur territoire des offres d'emploi relevant du secteur de la construction : avec l'accord de l'État, elles encouragent la formation de coalitions de croissance resserrées à l'intérieur de périmètres qu'elles choisissent. Ces périmètres se

situent en général à proximité de nœuds ferroviaires et impliquent des sociétés immobilières, des cabinets d'architectes et des compagnies ferroviaires.

II.3.3. Reconstruire la ville sur elle-même, une redistribution des gagnants et des perdants à l'intérieur des agglomérations de plus de 300 000 habitants ?

Ainsi, le choix de privilégier les noyaux des armatures urbaines par le biais de contrats de coopération est considéré comme une des seules solutions envisageables pour éviter l'effondrement du système urbain non mégalopolitain du Japon. Il n'en est pas moins critiqué par ceux qui considèrent qu'au Japon, l'éloge de la ville compacte polycentrique déguise une redistribution des gagnants et des perdants de la libéralisation des cadres d'aménagement de l'État développeur. Deux faisceaux de critiques émergent dans la littérature scientifique :

1) La « ville compacte » étant peu adaptée aux modes d'expansion par dilution des villes japonaises, une stratégie de recentralisation peu concertée avec les hameaux éloignés peut accélérer la perte d'un lien organique radial avec l'environnement rural, qui s'incarne dans le *satoyama*. Le *satoyama* (photo 5) est un territoire « organisé linéairement en fond de vallée ou piémont, en aval de versants forestiers ; bordé de bois, [il] est constitué de champs secs et de rizières, de cours d'eau et de rigoles, d'étangs réservoirs et de roselières, de jardins et d'habitations le long des voies. Territoire de polyculture vivrière, il est entretenu selon des savoir-faire locaux » (Brosseau, 2014 : 402).

Photo 5 : Un *satoyama* à Kawachinagano, photographié par le blogueur Tabihito.



Source : <http://tabibito-iitabi.doorblog.jp/archives/65629189.html>

L'abandon des *satoyama* sous l'effet de l'exode rural puis d'un départ de nombreuses personnes âgées vers des maisons de retraite, a eu des impacts écologiques (disparition d'animaux, inondations soudaines, hausse des températures en milieu urbain...) devenus sensibles dans les années 1980. Les mouvements citoyens périurbains ont beaucoup contribué à la renaissance de *satoyama* et en 1988, le film *Mon voisin Totoro* de Miyazaki Hayao, qui se déroule dans un *satoyama*, a nourri une prise de conscience de la valeur de ce type de territoire, au point que le gouvernement

japonais a lancé en 2010 un programme soutenu par la FAO, *Satoyama Initiative* (Brosseau, ibid. : 405). A cet égard, la proposition d'un redéveloppement en « raviolis et brochettes » dessiné sur les plans de Kumamoto et Toyama est pertinente, car elle cherche à maintenir des connexions aux zones rurales périphériques. Mais ce type de plan suppose d'écarter des « zones d'appui » des banlieues intermédiaires, dont les habitants vont alors arguer qu'elles sont plus proches de la ville-noyau. L'exemple des *satoyama* met en doute les bénéfices de la compaction urbaine d'un point de vue écologique, ce qui est pourtant le cœur de sa rhétorique. En outre, dans un pays soumis à certains des tremblements de terre les plus violents jamais enregistrés par les sismographes, il n'est pas du tout avéré qu'une ville de faible densité soit moins résiliente qu'une ville concentrant autant de populations et de richesses que Tōkyō (Augendre, 2008).

2) La technique de l'aire urbaine (re)centralisée ne fonctionne vraiment qu'avec un nombre limité d'acteurs, dans des zones où une ville régionale a une prépondérance économique, politique et démographique qui ne fait pas de doute. Il s'agit en général des chefs-lieux de département. Néanmoins, comme le remarquent Igarashi Chikako (2014) à propos de Sapporo et Will Galloway (2009) au sujet de Toyama, chacune de ces villes agit comme un « mini-Tōkyō » sur son environnement proche, contribuant ainsi à la désertification des villes plus petites.

Will Galloway présente ainsi son étude de cas de Toyama comme une ville qui a choisi la « renaissance urbaine » pour juguler l'étalement urbain, sur le modèle de celle qui a transformé Tōkyō. Selon lui, les développements périurbains excessifs sont certes indéfendables. Cependant, les banlieues de Toyama présentent des possibilités de densification tout aussi valables que celles des centres, de sorte que la légitimation du choix de densifier la ville-centre semble plus politique et idéologique que réellement vérifié sur le terrain :

« It is not possible to argue that Japanese suburbs are sustainable in their current form. Dependence on automobiles and the wasteful use of land as a result of ad hoc development make that plain. However, the prevalence of mixed land use patterns as well as an existing process of constant change suggests they could be transformed at least as easily as the centre. [...] The fact that accessibility to daily needs is barely improved by moving to the centre from the suburbs (including health care, an important consideration in an aging society) suggests that it will be difficult to entice residents to move from one area to another. » (Galloway, 2009 : 327)¹³⁸.

Pour étayer ce propos, la présentation par les élus de Toyama de leur stratégie de ville compacte est révélatrice : l'évidement du centre au temps de la Haute croissance et du délitement des ressources fiscales à l'heure de la décentralisation ont été un argument majeur pour mettre en œuvre des exonérations fiscales très avantageuses pour les gérants d'équipements de santé à l'intérieur des lignes dessinées par le tramway. La nouveauté de ce moyen de transport urbain passant près du château a suscité des rentrées touristiques importantes. Cette action volontariste soutenue par le MLITT a fait que la population de l'aire métropolitaine de Toyama est à 32 % située dans le centre en 2010, contre 28 % en 2005. Dans

¹³⁸ Il est impossible d'admettre que les banlieues japonaises sont soutenables sous leur forme actuelle. La dépendance à l'automobile et le gaspillage de terrain à cause de développements improvisés le démontrent parfaitement. Toutefois, la prédominance d'usages mixtes, de même qu'un processus de changement constant des usages, suggèrent qu'elles pourraient très facilement se transformer en centres. Le fait que l'accessibilité aux besoins du quotidien n'est pas vraiment améliorée en déménageant des équipements vers les centres (dont ceux dédiés aux soins, une considération importante pour les gens âgés) laisse entendre qu'il va être difficile d'inciter des résidents à se déplacer d'un lieu à l'autre.

le même temps, les communes périphériques ont perdu en moyenne 5 à 10 % de leur population en dix ans.

Conclusion : centres et banlieues, la fin d'une complémentarité ?

Le chapitre 2 confirme et complète des hypothèses posées au chapitre 1, concernant les effets territoriaux de l'abandon des méthodes d'aménagement de l'État développeur au profit d'une logique de « sélection et concentration » des programmes de redéveloppement. L'analyse des outils réglementaires à disposition des acteurs urbains au centre des grandes villes japonaises démontre que l'évolution des processus d'urbanisation au Japon s'apparente à une déclinaison locale d'une conversion des acteurs à des politiques d'attractivité urbaine. La localisation très centrale des zones où les projets de rénovation urbaine se déploient, à l'intérieur de la capitale et des plus grandes villes du pays, stimule un processus de retour au centre des mobilités résidentielles, dont les banlieues distantes sortent perdantes.

Cependant, notre revue de la littérature articulée à l'analyse de statistiques du MLIT, nous permet de dégager des spécificités propres au Japon, par rapport à l'idée d'un alignement des acteurs sur une politique urbaine de l'offre. L'idée d'infléchissement néolibéral donne l'impression d'un tournant débridé de l'aménagement des villes japonaises. Si l'on estime qu'en Occident, le dogme de la compétitivité a poussé à une privatisation de l'aménagement, cette évolution ne correspond pas au cas japonais, où la livraison clés en main par la collectivité de parties de villes parfois gigantesques à des grands groupes privés, avec une intervention résiduelle des régies publiques comme des collectivités locales, a dominé jusque dans les années 1990 (Aveline, 1995 ; Bourdier et Pelletier, 1989). Dans un contexte de stagnation ressentie face aux puissances asiatiques émergentes, le gouvernement est au contraire plusieurs fois intervenu pour rationaliser les investissements privés, non en les bridant, mais en les canalisant vers les territoires dont le dynamisme convient à sa politique macro-économique. Cela se traduit en revanche, à l'instar de ce qu'on observe dans les autres pays du monde, par la détermination de périmètres de petite taille « au sein desquels les règles se négocient directement entre l'administration centrale et l'aménageur privé » (Aveline-Dubach, 2008 : 50), sachant qu'au Japon, la politique de renaissance urbaine a mené les grands groupes à revoir en profondeur leurs stratégies de développement, et est entrée en conflit avec ce que les collectivités et les habitants considèrent comme des acquis de la décentralisation.

Il s'agit de modalités d'intervention qui ont accru la mutabilité du bâti au centre des métropoles japonaises (Aveline-Dubach, 2008), avant tout à Tōkyō, qui a reçu la moitié des périmètres spéciaux de rénovation urbaine définis par la loi de 2002. Cependant, la multiplication des périmètres dérogoratoires entraîne une restructuration de la production de logements, dont la puissance publique ne maîtrise pas toutes les conséquences sur les équilibres territoriaux (Aveline, *ibid.*). Les répercussions des stratégies de réurbanisation des centres, fondées sur une attractivité résidentielle compensant la stagnation de la demande en immobilier de bureaux de prestige, ont des effets complexes sur les recompositions socio-spatiales des banlieues : d'un côté, on observe un écart frappant entre la revalorisation des sols dans les cœurs métropolitains et la baisse continue des valeurs foncières dans les zones périurbaines. D'un autre côté, la distribution des âges au sein

des agglomérations tend à se brouiller, avec une montée du nombre de ménages seuls et âgés en banlieue, une augmentation du nombre de familles dans les centres, ce qui témoigne d'une diversification ou d'une déstabilisation¹³⁹ de la trajectoire résidentielle partagée par la majorité des Japonais avant la bulle. Ces brouillages tendent à confirmer l'hypothèse que les montées des inégalités sociales à l'intérieur de chaque classe d'âge plutôt qu'entre les générations (Tachibanaki, 2006) se traduisent par une dispersion des parcours résidentiels à l'intérieur de chaque classe d'âge.

Depuis la fin des années 2000 cependant, les voix critiquant une concentration extrême du peuplement dans Tōkyō et une utilisation opportuniste de la compacité urbaine émergent avec la mise en évidence d'un approfondissement des inégalités sociales depuis le choc Lehman de 2008. Le retour au pouvoir d'Abe Shinzō mène à un apparent compromis : d'un côté, poursuivre des stratégies de captation des flux d'investissements dans des zones spéciales dérégulées et accélérer la délégation au secteur privé de missions de service public, de l'autre, voter des mesures compensatoires envers les grandes villes régionales. Les aires urbaines centralisées visent à la préservation d'organisations urbaines polycentriques, où un centre principal passerait des contrats avec les périphéries qu'il polarise. Il est intéressant de voir comment l'usage du modèle de la ville compacte est ainsi circonstancié : à partir du gouvernement Obuchi, il légitime l'abandon de la politique de saupoudrage des projets de construction sur le territoire et la concentration de l'attention que le Cabinet du Premier ministre prête à Tōkyō. Sous le gouvernement Abe, il résulte d'un *modus vivendi* entre « sélection et concentration » d'une part, aide aux régions dévitalisées d'autre part, tout en alignant la valorisation des sols sur un modèle occidental, avec la mise en pièces d'une logique de profit fondée sur les seules plus-values foncières.

Les collectivités locales périurbaines ayant gagné en pouvoir, il est plus difficile de leur imposer un contrôle de l'étalement dans leurs documents d'urbanisme, à un moment où elles ont aussi besoin d'attirer des populations. Ce n'est donc pas l'interdiction d'y construire qui mène à l'abandon des périurbains, mais leur mise en concurrence avec des centres polyfonctionnels et plus abordables que par le passé. Même si l'espace des choix résidentiels au centre, comme nous le voyons dans la catégorisation des condominiums vendus dans les années 2000, est plus segmenté qu'on ne le croit, il est indéniablement devenu plus facile pour les classes moyennes de loger dans les grandes villes japonaises et de concilier ainsi de nouveaux partages du temps entre emploi et éducation des enfants. Le centre n'est plus exclusif, mais les ménages ne sont pas égaux devant l'injonction à « retourner » vers une ville dense. Ces possibilités de retour facilitées pour les actifs locataires, comme nous le verrons au chapitre 3, expliquent à notre sens que le déclin périurbain soit moins considéré comme un territoire d'exclusion sociale que comme un – grave – handicap pour les personnes âgées.

Il y a donc lieu de considérer que les transformations du système d'aménagement ayant mené à l'extension des banlieues japonaises relèvent d'une hybridation néolibérale de l'État développeur (Suzuki, 2014). Ce dernier conserve un rôle de guidage et d'incitation essentiel à la désignation des zones spéciales de redéveloppement, sur la base d'ententes fortes avec certains maires de chefs-lieux. A ce stade et à l'aune des renseignements apportés par la littérature scientifique sur les mobilités internes aux agglomérations japonaises contemporaines, nous émettons l'hypothèse que la politique de renaissance urbaine aboutit à une ville plus duale à

¹³⁹ Si l'on veut insister sur les aspects positifs ou négatifs de ce mouvement de fond.

l'échelle méso des agglomérations concernées par cette politique, et à une recombinaison plus disparate des tissus urbains à l'échelle micro. C'est dans les banlieues des grandes agglomérations qu'une bifurcation structurelle, par rapport à la croyance dans un développement indéfini des villes, et l'entremêlement de processus d'étalement et de décroissance, vont avoir les conséquences les plus négatives sur l'accès à la ville des habitants. Comment se manifeste cet « abandon » au niveau local et quel en est l'impact sur le quotidien des habitants des banlieues ?

Tableau récapitulatif des changements politico-économiques intervenus avant et après la bulle au Japon, d'après les recherches d'Aveline-Dubach (2014), Boyer, Uemura et Isogai (2011), Fujita (2011), Lechevalier (2011) et Park, Hill et Saito (2012).

Avant la bulle (1950-1985)	Depuis la fin de la bulle (1985-1990)
Contexte idéologique et fonctionnement de l'État	
Etat développeur, alliance entre élus du PLD, haute administration et conglomérats	Instabilité politique, discrédit et aboulie des électeurs, remise en cause du Triangle d'Acier
Nationalisme économique axé sur le rattrapage des économies occidentales	Nationalisme économique axé sur le maintien de la compétitivité japonaise
Pilotage des coopérations public-privé par le MITI	Influence dominante du Cabinet du Premier ministre sur les coopérations public – privé
Planification et incitations au développement industriel	Guidage par « bonnes pratiques », incitations
Centralisation fiscale et redistribution contrôlée, subventions prescrites	Décentralisation et autonomisation fiscale
Transferts de Tōkyō vers les provinces	Limitations des transferts et montée des inégalités inter-territoriales
Investissement dans l'éducation de masse et idéologie méritocratique (concours)	Réforme de l'éducation, développement des collèges-lycées uniques
Politiques économiques et monde de l'entreprise	
Encouragement aux industries exportatrices de produits manufacturés	Soutien aux clusters, secteurs d'excellence, services aux entreprises et à la personne
Carrières de long terme en entreprise, rapport salarial intégrateur, contrats duals	Promotion au mérite, montée de l'emploi précaire sur un marché segmenté
Protection du marché et faible pénétration des IDE	Ouverture aux IDE et libéralisation
Aide au développement par les travaux publics	Aide au développement par des zonages sélectifs
Socle de l'urbanisation	
Croissance démographique élevée	Absence de croissance démographique et vieillissement
Etalement urbain	Décroissance des zones périphériques
Croyance dans la rareté du foncier	Abondance des terrains et de l'offre immobilière par le biais de dérégulations massives
Gouvernance urbaine axée sur l'équilibrage régional et l'accès à la propriété du plus grand nombre	Gouvernance urbaine axée focalisée sur le rang mondial de Tōkyō
Modèle résidentiel donnant la priorité au logement familial	Modèle résidentiel privilégiant le condominium près d'une gare ferroviaire
Comportement des acteurs du marché immobilier	
Mythe foncier (<i>tochi shinwa</i>): prix en croissance continue	Fin du mythe foncier: déclin structurel des prix fonciers, montées sporadiques
Stratégies de croissance structurées par l'acquisition de terrains	Stratégies immobilières concentrées sur « l'exploitation » des propriétés

Méthode d'évaluation comparative	Méthode d'évaluation fondée sur les abattements et les exonérations
Formation des prix fondée sur l'anticipation de gains de capitaux	Formation des prix fondée sur la valeur d'usage (rendement, yield-driven)
Accent mis sur les marchés fonciers	Accent mis sur les marchés immobiliers
Opacité du marché immobilier	Plus grande transparence de l'information (quoique limitée aux Real Estate Investment Trusts)
Environnement bâti	
Processus de construction du centre vers les périphéries	Evolution fragmentée, avec des « points chauds » dans les centres et décroissance
Bâtiments reconstruits tous les 30 à 40 ans afin de suivre les normes anti-sismiques et les évolutions en technologies de la communication	Durée de vie allongée des gratte-ciel, rénovation préférée à la reconstruction systématique
Densité bâtie moyenne-basse	Forte densification dans de nombreux quartiers
Un seul modèle résidentiel et statut du logement (maison individuelle, occupation par le propriétaire)	Diversification des modèles résidentiels et des statuts résidentiels (condominiums à louer gérés par des fonds d'investissement)

L'évolution des conditions de mobilité des ménages périurbains dans des métropoles japonaises en rétraction

« Beyond the abstract demographic phenomena that describe shrinkage as a statistical fact, in people's lived experience shrinkage is most often associated with community and societal decline and with the eventual disappearance of previously thriving human settlements. »

Matanle Peter, Rausch Anthony et al., *Japan's Shrinking Regions in the 21st Century*, 2011, p. 17.

Quels sont les problèmes d'accès aux ressources urbaines posés par la diminution rapide et le vieillissement de la population japonaise, dans les espaces périurbains conçus pour faciliter la vie quotidienne des familles nucléaires sous la Haute croissance ? C'est en proposant de répondre à cette question par une analyse des causes et des conséquences concrètes de la décroissance dans les banlieues japonaises que le chapitre 3 va achever la construction de notre hypothèse majeure, justifiant une approche pluriscalaire de la décroissance urbaine et de l'évolution des mobilités à l'échelle métropolitaine : les contraintes d'accès aux ressources, pour certaines catégories de ménages périurbains, s'approfondissent avec la mise en application d'une vision apologétique de la ville compacte, qui profite d'abord aux territoires centraux globalisés des agglomérations japonaises. Les politiques de renaissance urbaine, en incitant notamment les compagnies ferroviaires à relocaliser leurs opérations grâce à un éventail de mesures dérégulatoires, contribuent à une dualisation des pratiques de mobilité, entre hyper-connectivité des centres et motorisation des banlieues. Cette dualisation, qui se substitue à une organisation radiale dominée par les flux domicile-travail, se lit dans les trajectoires divergentes que suivent les quartiers de gare au Japon, en fonction de leur inclusion dans la ville d'exception¹⁴⁰.

Sous l'impulsion des politiques de renaissance urbaine, les stations terminales (*tāminaru eki*) sont en effet redevenues les points névralgiques d'immenses projets de requalification qui ont verticalisé les cœurs des métropoles tout en réaffirmant la place des gares et de leurs quartiers de plaisir (*sakariba*) en tant que lieux d'intense vie pédestre diurne et nocturne, parangons de l'identité urbaine japonaise (Florès-Urushima, 2014 ; Tiry-Ono, 2009, 2015a). Dans les périphéries des métropoles telles qu'Osaka, à l'inverse, les gares qui formaient des centralités locales sous la Haute croissance sont un des premiers lieux de matérialisation des symptômes du déclin et de l'abandon : les boutiques qui égayaient autrefois les rues commerçantes couvertes, les *shōtengai* attenantes aux gares se dévitalisent, menaçant l'approvisionnement en produits frais (poissons, légumes, *tōfu*) de leurs vieux usagers et leurs lieux de sociabilité (Arata, 2012 ; Sugita, 2008).

¹⁴⁰ Que l'on définit ici comme une ville dont les formes et les fonctions soutiennent une rhétorique de la concurrence inter-urbaine à une échelle internationale. D'un point de vue esthétique, elle est pensée par et pour les goûts – réels ou supposés – des « élites cinétiques », soit les classes supérieures maîtrisant les pratiques et les codes d'une hyper-mobilité, dans un contexte où celle-ci est une valeur centrale d'un capitalisme transformé en régime d'accumulation flexible (Boltanski et Chiapello, 1999 ; Halbert, 2010 ; Harvey, 1989). Il en résulte une intégration constante des technologies de l'information et de la communication les plus innovantes aux réseaux qui desservent les espaces de déploiement de cette ville d'exception.

Pour étayer ce propos, le chapitre 3 analyse l'émergence de la vacance résidentielle et des friches commerciales dans les banlieues japonaises : ses arguments sont supportés par une revue de littérature scientifique et grise et par des statistiques associées à un matériau empirique recueilli au cours de parcours commentés de Senboku New Town, de Kawachinagano et d'autres banlieues japonaises de 2010 à 2013, en compagnie de professeurs ou d'acteurs locaux engagés dans des actions de maintien de services à la personne. Ces données croisées questionnent les liens de causalité entre, d'une part, les impacts de la décroissance sur le fonctionnement des infrastructures et des équipements de la banlieue japonaise, et d'autre part, les contraintes individuelles d'accès aux ressources ressenties par des ménages de plus en plus âgés. L'état de l'art sur lequel nous nous appuyons relève d'une thématique montante de la recherche en sciences sociales au Japon, qui applique la notion anglophone de *food desert* (*fūdo dizāto*, « désert alimentaire » : Beaulac, Kristjansson et Cummins, 2009) et celle de *kaimono jakusha* (personne à faible mobilité d'achat¹⁴¹) pour appréhender les problèmes d'accès aux aménités urbaines qui découlent du dépeuplement du Japon. Peu lié à l'origine aux études nippones sur les *shrinking cities*¹⁴², il les rejoint à cause de l'attention qu'il porte aux effets locaux inégaux de « l'évidement urbain »¹⁴³ (Yoshida, 2011).

La première partie du chapitre examine la place qu'occupe aujourd'hui le phénomène de la vacance dans les tissus des *keōgai* ou banlieues résidentielles en déclin, tant d'un point de vue numérique (explosion du nombre de friches) que géographique (position des friches en ville). Ensuite, le chapitre montre que la distribution des manifestations du déclin, avec le cortège de problèmes qu'il pose aux riverains, traduit une recomposition de long terme de l'articulation entre réseau ferroviaire et territoires périurbains desservis. La crise du système de mobilité périurbain est provoquée par une série de mutations économiques et sociales qui ont accompagné la motorisation des ménages à la fin de la Haute croissance. Les répercussions de la décroissance démographique se superposent donc à des phases antérieures de dilatation des distances entre logement et lieux de ressources. Les personnes dépendantes des ressources locales offertes par l'articulation entre réseau ferré et zones résidentielles sont vulnérables aux risques d'une dévascularisation des systèmes de transport ferroviaires (soit une fermeture des lignes déficitaires). C'est pourquoi ce chapitre se termine par un examen des effets de l'action privée, publique et civile sur la réorganisation actuelle des ressources urbaines : ces actions contribuent, volontairement ou non, à une dualisation des modes de vie à l'intérieur des agglomérations japonaises. Si les partenariats public-privé-société civile ont fleuri sous la pression d'une réduction des recettes fiscales et offrent des solutions multiples aux ménages souhaitant vieillir en banlieue, les « politiques de la lenteur » conçues pour attirer des résidents mettent en jeu le maintien à long terme des liaisons ferroviaires radiales, et donc l'irrigation de certaines banlieues par un réseau ferroviaire en doigts de gant.

¹⁴¹ *Kaimono jakusha* signifie « personne faible ou handicapée » (*jakusha*) à « (faire) ses courses » (*kaimono* (*suru*)). Le néologisme *kaimono nanmin* signifie « réfugié », « sinistré » ou laissé-pour-compte du shopping : il est plus exagéré et dépréciatif, mais moins euphémisant. Par analogie, la différence de connotation entre ces deux termes équivaut à celle qui distingue le malentendant du sourd.

¹⁴² Pour des motifs institutionnels : les premiers chercheurs qui ont importé la notion de *food desert* au Japon viennent de laboratoires d'analyse spatiale, tandis que les premiers ouvrages *ad usum dephini* sur le déclin urbain et les *shrinking cities* au Japon ont été écrits par des enseignants en science politique (Kamo, 1983 ; Yahagi, 2009 ; Yoshioka et Sakiyama, 1981).

¹⁴³ *Kūhaku* ou *kūdōka genshō* sont des expressions d'usage courant pour décrire les facteurs spatiaux d'une relocalisation et d'une raréfaction des services urbains (Iwama, 2011). Elles s'inspirent de la notion de « hollowing out », qui désigne les conséquences des délocalisations d'entreprises sur les territoires où elles pourvoient la majorité des emplois.

I. La centralité des impacts de la décroissance démographique dans les banlieues japonaises

I.1. Les interactions entre décroissance urbaine et mobilité contrainte : des processus hétérogènes, qui ne frappent pas au hasard

I.1.1. Un vecteur de durcissement des conditions de mobilité

Selon la Direction générale des politiques de cohésion sociale¹⁴⁴, en 2011, 17,1 % des hommes et femmes de plus de 60 ans trouvaient difficile de faire leurs courses et de se déplacer pour un ensemble de services (postaux, médicaux, etc.) au Japon, contre 11,6 % en 2001 et 16,6 % en 2005. Selon les estimations de Kudo Ken.ichi *et alii* (2012), 6,8 millions de Japonais de plus de 60 ans entrent en 2010 dans la catégorie des « personnes ayant des difficultés à faire [leurs] courses », contre 5,7 millions en 2005 et 3,6 millions en 2010. La perte physique d'autonomie des seniors est évidemment un facteur essentiel d'émergence de ces problèmes de mobilité, mais le rapport note que ces personnes sont surreprésentées dans les zones où « le dépeuplement a nui aux zones de chalandise des supermarchés ou magasins ». Il indique aussi que les seniors dont la santé est mauvaise à cause de leur isolement ou de leurs difficultés à trouver de la nourriture saine, sont plus nombreux dans « les villes moyennes de 100 000 à 300 000 habitants » gravitant autour de noyaux urbains plus grands.

Ces constats corroborent le fait que la décroissance urbaine est un vecteur de durcissement des conditions de mobilité dans des communes situées dans l'orbite des villes japonaises les plus grandes (plus de 300 000, 500 000 ou 1 million d'habitants), que l'on peut donc qualifier de périurbaines. Le fait est toutefois nouveau, puisque pendant de longues années – et encore aujourd'hui –, la périurbanisation du Japon a été à juste titre jugée responsable de l'émergence du phénomène des *kaimono jakusha* (personnes à faible mobilité d'achat) dans les centres des villes régionales grandes et moyennes, à cause de la motorisation des pratiques de shopping et du développement des grands centres commerciaux (Sugita, 2008). Selon Koike Hirotaka (2014), hors des trois aires métropolitaines de Tōkyō, Ōsaka-Kyōto-Kōbe et Nagoya, un faible maillage par les systèmes de transport collectifs a accéléré la motorisation dès la fin des années 1960, et c'est la raison pour laquelle le chercheur voit d'un très bon œil l'ouverture du tramway au centre de la ville d'Utsunomiya¹⁴⁵, inspiré des villes européennes et de ce que la ville de Toyama a déjà réalisé (figure 13). La mise en place de contrats de coopération entre aire centrale et pôles secondaires grâce à la réforme de la Loi sur les collectivités locales en mai 2014 devrait favoriser ce type de redéveloppement (voir chapitre 2). Nishihara Jun (2015) remarque néanmoins que les fusions communales des années 2000, en s'accompagnant d'une fermeture des locaux des municipalités amalgamées, ont précisément empêché la consolidation des « hubs locaux ».

Les politiques de renaissance urbaine et le « retour au centre » de nombreuses mobilités résidentielles ont en outre rendu plus complexe la dissémination des impacts du déclin à l'intérieur

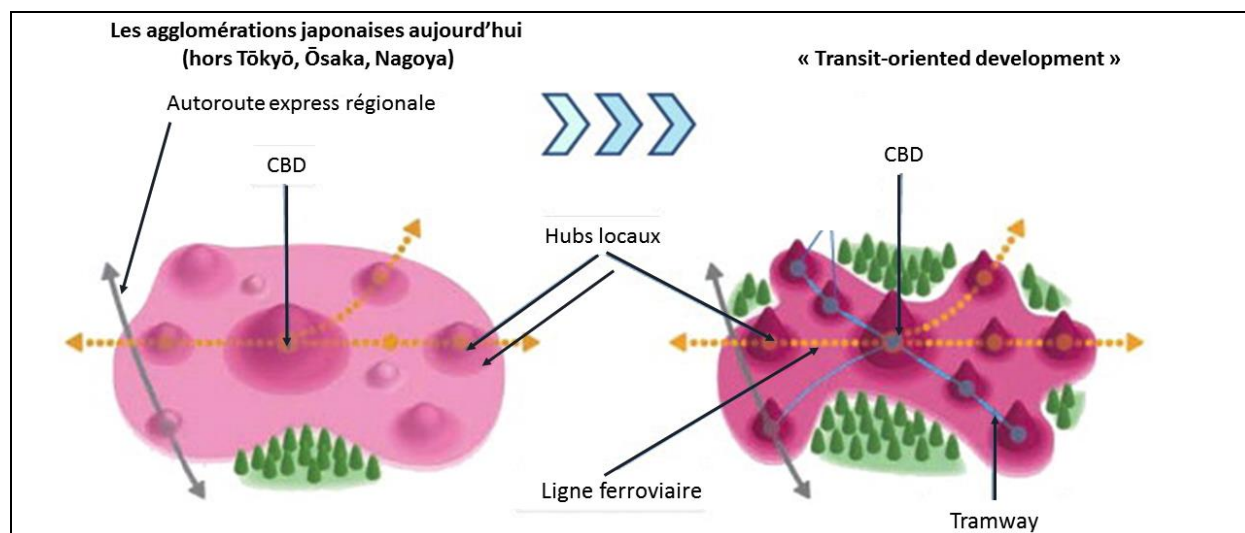
¹⁴⁴ Enquête « Kōreisha no jūtaku to seikatsu kankyō ni kansuru ishiki chōsa kekka » (enquête sur les personnes âgées et leur environnement de vie », téléchargeable sur le site du Cabinet du Premier ministre, Direction des Politiques de cohésion sociale.

¹⁴⁵ Le chef-lieu du département de Tochigi, à un peu plus de 100 kilomètres au nord-est de Tōkyō. Utsunomiya compte 518 000 habitants en 2010. Koike donne en exemple dans ses travaux Strasbourg, Karlsruhe et Fribourg.

des plus grandes agglomérations japonaises. L'on comprend mieux sa progression en emboîtant les échelles spatiales d'analyse : la concentration du nombre de personnes gênées par la vacance est périphérique à l'échelle d'une aire métropolitaine de la taille d'Ōsaka, mais surreprésentée dans les quartiers centraux des communes périurbaines si l'on passe à une échelle d'observation plus fine, comme nous allons le voir dans les pages qui suivent. Dans une commune périurbaine, les lieux de centralité sont situés autour des gares qui la desservent : c'est là qu'on trouve traditionnellement la mairie (ou ses antennes), des services médicaux de bon niveau (hôpitaux avec services de cardiologie, chirurgie dentaire, etc.), les grands magasins locaux, des services de soutien scolaire voire un établissement d'enseignement supérieur, un complexe cinéma – salle de jeux, etc.

Figure 13 : L'organisation des agglomérations japonaises (hors les trois plus grandes aires urbaines) aujourd'hui selon Koike, et le type de redensification à encourager.

Sur le schéma dessiné par Koike Hirotaka, une partie de la nappe périurbaine est remplacée par des espaces verts et agricoles, tandis que les hubs « augmentent » car ils concentrent davantage de ressources urbaines. L'idéal de compacité consiste ici à rapprocher chaque nœud d'une ville polycentrique, structuré sur un croisement d'équipements et de transports en commun, de « zones vertes » qui assurent aussi une production alimentaire directe adaptée à un régime alimentaire « sain » (Koike, 2014), socle d'une meilleure espérance de vie en bonne santé.



Source : Koike H., 2014, retravaillé par S. Buhnik, 2015.

Par rapport aux schémas du MLITT (voir chapitre 2) et à l'instar de ce que proposent les services d'urbanisme des municipalités de Toyama ou Kumamoto, le schéma de Koike met en valeur une redensification autour des nœuds d'un réseau ferroviaire qu'il s'agit de maintenir grâce à de fortes densités de peuplement autour des pôles ferroviaires, interconnectés à d'autres réseaux (tramway, bus, etc.). Pour les architectes associés à Ōno Hidetoshi, cette « ville fibreuse » (Fiber city) est une réponse aux impacts négatifs du rétrécissement du Japon, en particulier dans ses grandes aires métropolitaines :

In big cities, particularly in Tokyo with its dense web of subways in addition to the above-ground railways, it could be said that the number of stations itself indicates the number of communities or districts. The cross-shaped space created by the perpendicular intersection of a shopping district and a railway line becomes the nucleus of a community. (...) Because the railroads are lower in density than the roads, they are very convenient as structural elements for organizing extremely large expanses of urban space. These cross-shaped structures can be understood as the intersection of two fibers corresponding to two scales of the city: on the one hand, the

shopping districts — local, linear, central, public open spaces and, on the other, the railroad arteries points of reference positioning a community within the spatial structure of the metropolis (Ōno, 2008b : 8)¹⁴⁶.

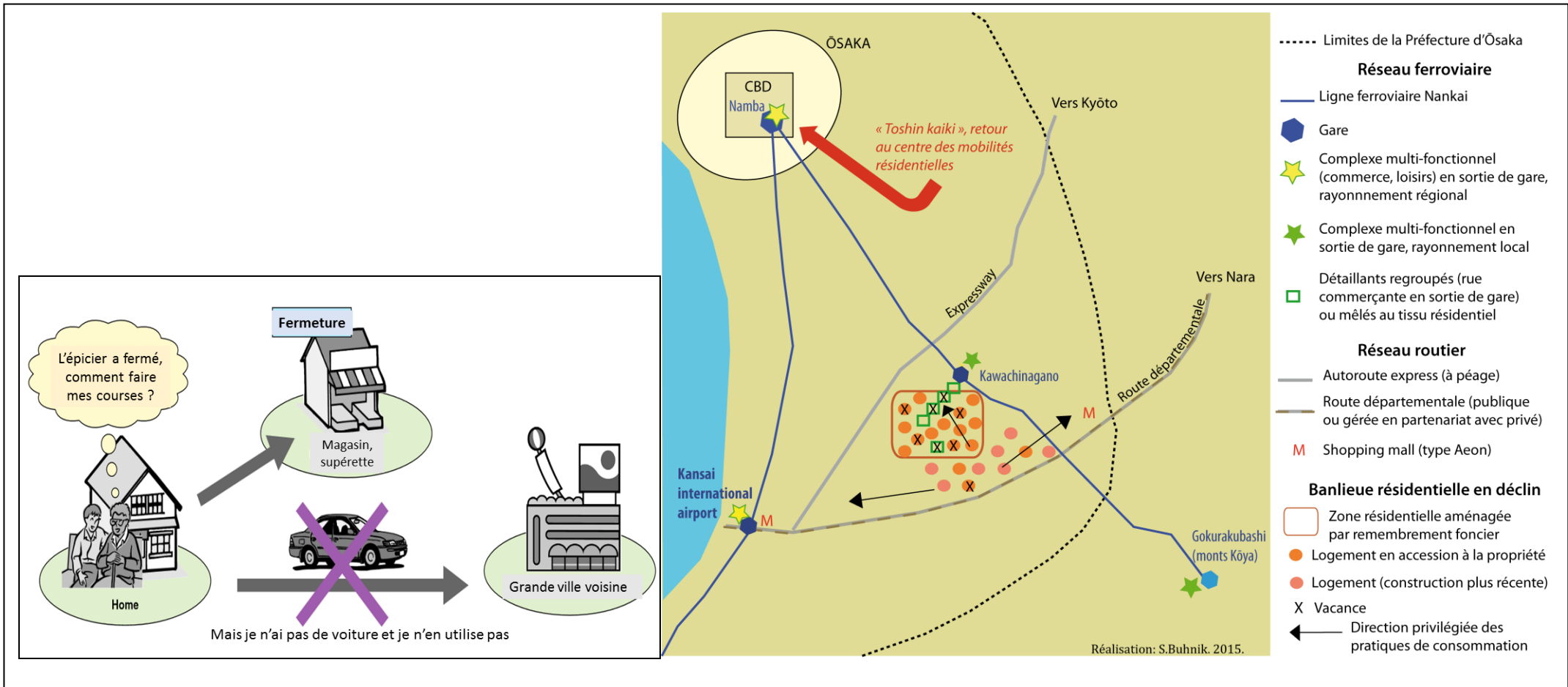
I.1.2. Une corrélation entre vieillissement démographique, âge des tissus périurbains et formation de déserts alimentaires

Cette centralité de la vacance à l'échelle locale, en banlieue, tient au fait que les zones de lotissements résidentiels ont progressé de manière plus ou moins contiguë à partir des gares ouvertes par un opérateur ferroviaire privé. Ces quartiers résidentiels aménagés par des acteurs privés (et plus rarement, publics) ont été immédiatement gagnés par des familles nucléaires appartenant à une même tranche d'âge, d'où le fait que l'âge de ces quartiers est très bien corrélé à celui des primo-accédants. La figure 14 ci-dessous décrit la formation des « déserts alimentaires » dans des zones urbaines soumises à un fort dépeuplement, ce qui nous incite à qualifier les effets de la décroissance urbaine de processus hétérogène, qui ne frappe pas au hasard.

¹⁴⁶ Dans les grandes villes, à Tōkyō en particulier – ville pourvue d'un réseau de métro dense en plus de ses lignes ferroviaires inter-urbaines aériennes, le nombre de stations est une indication à elle seule du nombre de communautés ou quartiers existants. La forme en croix dessinée par l'intersection perpendiculaire d'une zone de shopping et d'une ligne de train devient le noyau d'une vie de quartier. (...) Comme les segments ferroviaires sont moins densément distribués que les routes, ils sont des éléments structurants pratiques pour organiser de larges pans de territoires. Ces structures en croix peuvent être comparées au croisement de deux fibres correspondant à deux échelles du fonctionnement de la ville : d'un côté, les zones commerciales – locales, linéaires, formant des espaces publics ouverts – et de l'autre, les artères ferroviaires comme points de référence positionnant une communauté de quartier dans la structure spatiale de la métropole.

Figure 14 : Progression de la vacance en banlieue et formation de food deserts

Application au cas de la commune de Kawachinagano, reliée au centre d'Ōsaka grâce au réseau de l'opérateur ferroviaire Nankai, fondé en 1884 (l'un des plus anciens du Japon).



Source : Kudo Ken.ichi et alii (2012) pour l'image de gauche.

En raison de l'homogénéité démographique et sociale des quartiers résidentiels aménagés le long des voies ferroviaires, Uemura Tetsuji (2014) estime que la force des impacts du déclin démographique sur la pérennité des infrastructures progresse selon le cycle de vie d'une famille nucléaire. Ses travaux de modélisation distinguent des ordres de fermeture selon que ces infrastructures sont des équipements (point infrastructures) ou des réseaux (point-network infrastructures) :

- 1) Equipements : d'abord les services liés à l'enfance (garderies, écoles) qui n'ont plus assez d'inscrits, puis les équipements sportifs ou de plein air, les équipements commerciaux de détail (baisse du nombre des clients) et les équipements médicaux (hôpitaux, cliniques).
- 2) Réseaux : les transports ferroviaires sont les premiers touchés (passage à la retraite des ménages périurbains), puis les infrastructures d'électricité et d'eau (consommation affaiblie), enfin les routes.

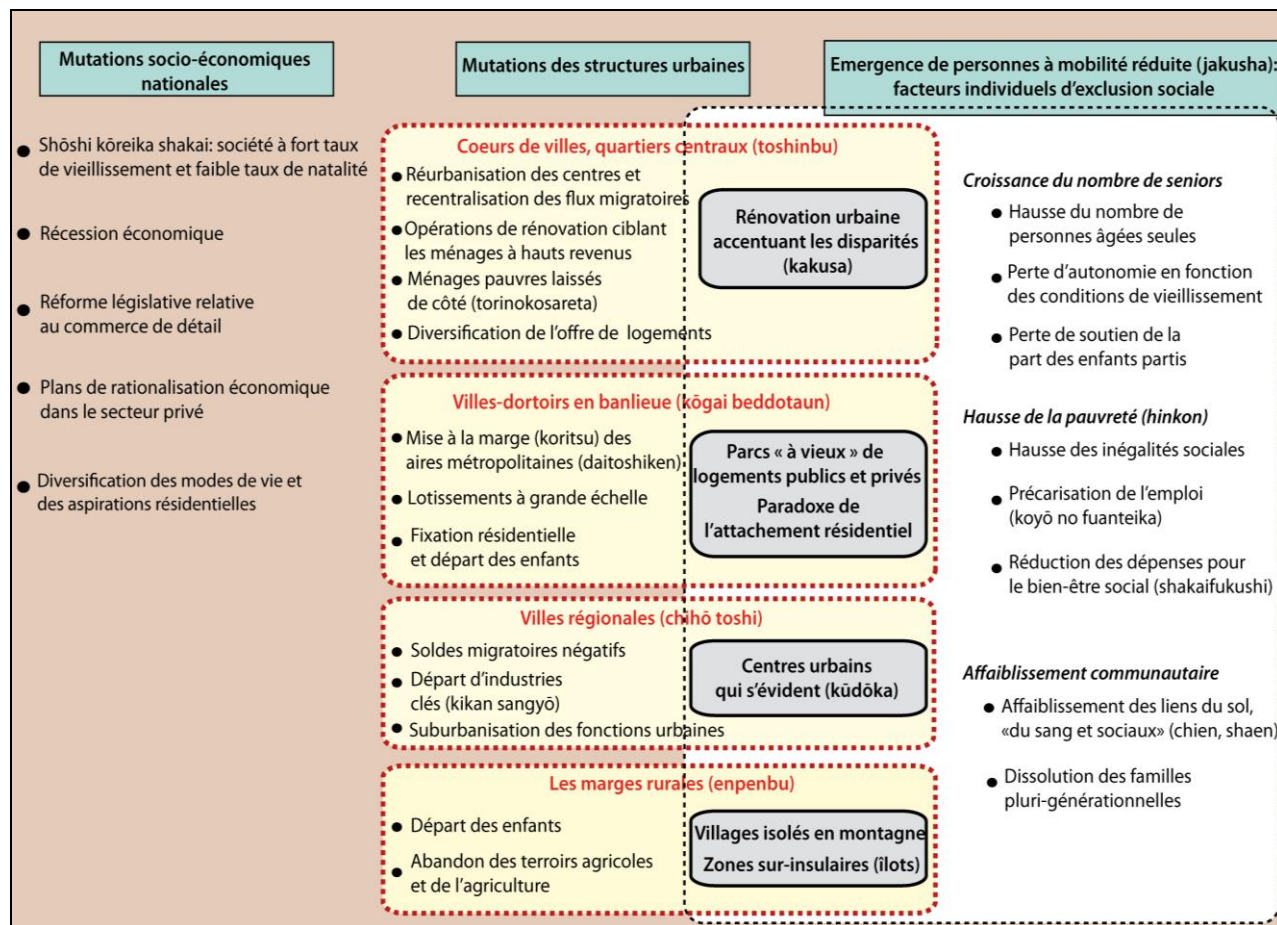
Cependant, Uemura Tetsuji compare plusieurs villes japonaises en décroissance et ne trouve pas de corrélation univoque entre baisse de la population et fermeture d'un équipement ou d'un réseau, tant en fonction de la nature de l'équipement considéré qu'en fonction des régions étudiées. Ainsi, la décroissance démographique coûte plus aux gestionnaires de réseaux car ils doivent continuer à desservir des usagers plus dispersés et maintenir un flux (d'eau, de wagons, etc.) sous-utilisé, mais leurs équipes d'ingénieurs s'évertuent à trouver des solutions pour diminuer le coût du maintien de l'infrastructure. Les petits commerces n'ont pas cette capacité et ferment s'ils perdent trop d'usagers. Cette perte a souvent eu lieu dès les années 1980 à cause d'une mise en concurrence avec les *shopping malls* érigés le long d'autoroutes, mais beaucoup de détaillants âgés ont continué à ouvrir leur magasin pour garder le contact avec leurs habitués : la fermeture est alors liée au décès ou à la perte d'autonomie du gérant, dont le bail n'est pas repris. Par ailleurs, certains réseaux se seraient parfois mieux maintenus dans des régions au dépeuplement plus précoce comme au nord du Japon, même s'ils sont très menacés, grâce à des négociations plus directes entre municipalités et opérateurs régionaux de petite taille. Selon Uemura Tetsuji par exemple, la municipalité de Muroran dans le Hokkaidō, peuplée d'environ 50 000 habitants, a un droit de regard sur des corporations comme la Hokkaidō Electric Power company, alors qu'une commune en grande banlieue de Tōkyō desservie par la puissante compagnie ferroviaire Tokyū a peu de moyens de s'opposer aux éventuels plans de restructuration de cette société, qui a transporté plus d'un milliard de passager en 2012.

Dans ces conditions, les habitants des périphéries des métropoles de la taille d'Osaka seraient plus soumis aux effets négatifs de la décroissance démographique sur leurs lieux de ressources, que les résidents de villes situées dans des régions non métropolitaines du Japon. La fragmentation des sphères de décision, associée à des rapports de force plus inégaux entre « petits » et « grands » acteurs public ou privés, se traduirait par des décisions de relocalisation rapides, plus difficiles à anticiper pour les collectivités concernées. Cette hypothèse forte reste toutefois difficile à vérifier, parce que la modélisation spatiale de la décroissance urbaine a jusqu'au début des années 2010, rarement dépassé l'étude monographique : Uemura Tetsuji (2014), Iwama Nobuyuki (dans l'ouvrage qu'il a dirigé en 2011), Kudo Ken.ichi (2012) ou Ikuta Eisuke (2009) jugent indispensable la propagation d'informations fiables et régulièrement actualisées sur les sites officiels des municipalités, sous la forme de « food desert maps » ou au contraire de « (mobile) shopping maps » permettant aux ménages des quartiers les plus vacants de surmonter ce problème grâce à la consultation journalière d'internet.

I.1.3. Typologie des espaces urbains japonais vulnérables à la « désertification alimentaire »

Face à cette hétérogénéité des situations et à partir d'un regroupement d'études de cas sur la formation de *food deserts* au Japon, le groupe de travail supervisé par le professeur Iwama Nobuyuki à l'Université d'Aichi (Nagoya) a produit une typologie spatiale des espaces urbains où des phénomènes visibles de décroissance urbaine ont formé des déserts alimentaires (figure 15).

Figure 15 : Les mécanismes de formation de déserts alimentaires au Japon.



Source : Iwama Nobuyuki (dir., 2011), p.10. Traduction et adaptation par S. Buhnik, 2015.

Cette typologie précise les entrecroisements de paramètres environnementaux et individuels faisant émerger des individus « victimes » du déclin urbain. Les politiques de recentralisation y représentent un vecteur fondamental de la formation de *food deserts*, d'abord à l'intérieur des cœurs urbains où ces périmètres ont créé de grandes inégalités en densité de ressources disponibles d'un quartier à l'autre. La promotion de quartiers multi-fonctionnels neufs ayant accentué la dévalorisation de quartiers plus anciens, il s'ensuit une polarisation interne des centres entre points chauds de renaissance urbaine et points froids sur-dévalorisés qui n'intéressent pas les promoteurs, dans un contexte de faible demande de logements qui accroît les risques de surproduction. Cette polarisation socio-spatiale, très discutée par les géographes spécialistes d'Osaka (voir chapitres 4 et 6), questionne la nature gentrificatrice du « retour au centre » des mobilités résidentielles en temps de déclin démographique structurel (Hirayama, 2009 ; Waley,

2013). Les autres catégories de cette typologie ont pour point commun un problème d'excentrement, fonctionnel, économique ou social par rapport à ce qui définit aujourd'hui une « centralité » au Japon. Ainsi, la seconde catégorie a trait aux banlieues, dont les auteurs prennent soin de préciser qu'elles sont « villes dortoirs », c'est-à-dire des villes cantonnées à des fonctions résidentielles.

Comme le reconnaissent les auteurs eux-mêmes, cette typologie n'est pas arrêtée. En outre, parmi chacune de ces quatre catégories d'espace, des contre-exemples existent, de sorte qu'on s'interroge sur les jeux d'acteurs ou le contexte socio-économique qui ont préservé ces contre-exemples des impacts négatifs de la décroissance démographique¹⁴⁷. Par ailleurs, le fait d'habiter au milieu d'un quartier résidentiel à taux de vacance élevé soulève un enjeu de distanciation par rapport aux ressources urbaines qui n'est pas uniquement euclidien : cela implique non seulement un allongement kilométrique de la distance entre logement et magasins, mais aussi la traversée d'un environnement devenu triste et désolé (*sabishii*), voire inquiétant ou handicapant pour les individus peu mobiles, en particulier pour les personnes âgées qui peuvent perdre encore plus vite l'envie de sortir de chez elles. Pour les mobilités résidentielles de plus longue durée, le voisinage d'une maison vacante a un impact négatif sur la valeur des biens alentour, et va encore diminuer les possibilités de capital qu'un ménage peut espérer tirer de la revente de son bien, s'il souhaite effectuer une mobilité préventive vers une maison médicalisée ou un territoire plus dense. La vacance résidentielle s'impose donc comme un facteur majeur d'immobilisation et de hausse des écarts de qualité de vie à l'intérieur des agglomérations japonaises.

I.2. La vacance résidentielle, « l'enjeu urbain le plus grave du Japon contemporain » (Kubo, Yui et Sakaue, 2014)

Les pavillons « jetables » et les logements publics des années 1950-1960 ayant atteint la fin de leur durée de vie programmée, et les terrains sur lesquels ils se trouvent n'étant ni rachetés ni repris, l'augmentation de la vacance résidentielle au Japon est exponentielle depuis les années 2000. Terrain de jeu pour les « chasseurs de ruines », les maisons vides (*akija*) sont potentiellement dangereuses pour le voisinage, et c'est pourquoi elles constituent le plus grave défi auxquels les collectivités font face avec des moyens financiers et juridiques limités : en 2013, le MLITT recense environ 8,2 millions d'*akija* au Japon sur un total de 60,6 millions de logements existants¹⁴⁸, en maison individuelle ou collectif privé, ce qui n'inclut pas les logements publics collectifs dont le taux de vacance excède 50 %. Le nombre de maisons vacantes aurait triplé en 35 ans et atteindrait plus de 13,5 % du total du logement au Japon en 2015 (graphique 1), mais il relève d'une estimation susceptible d'évoluer très vite dans les prochaines années.

¹⁴⁷ Sur ce décalage entre les modèles de « food desertification » et leur confrontation à la réalité du terrain, voir le début des chapitres 5 et 6.

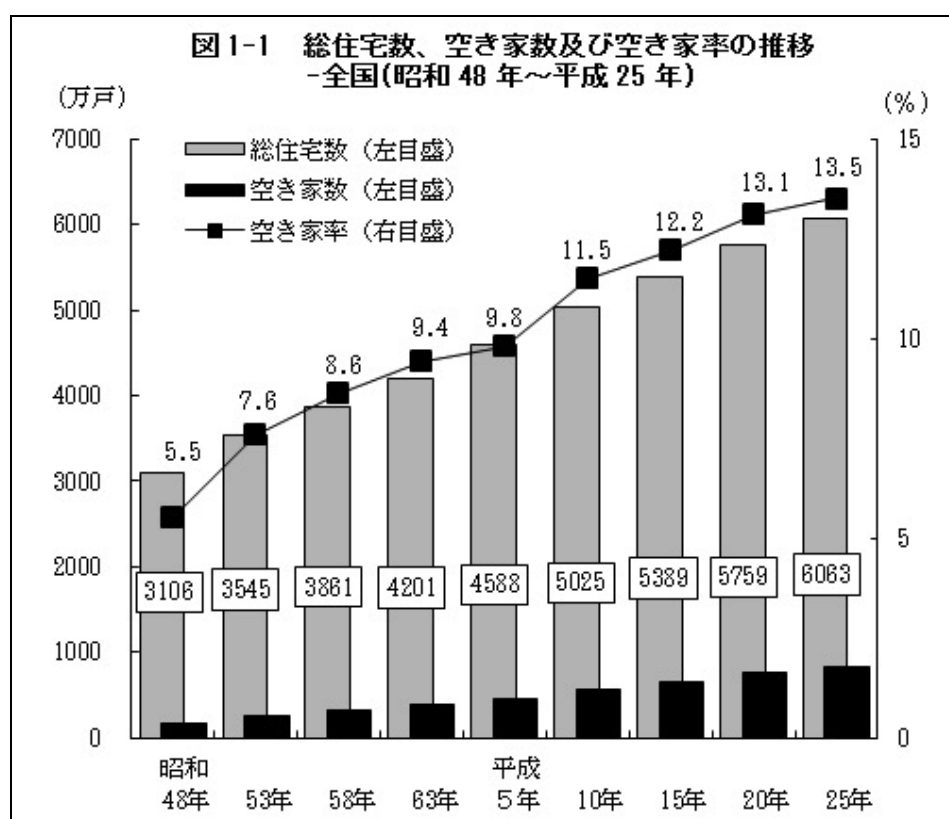
¹⁴⁸ Source : MLITT, 空家等対策の推進に関する特別措置法関連情報 (Informations relatives à la Loi spéciale pour promouvoir des mesures de lutte contre la vacance résidentielle), http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk3_000035.html

I.2.1. Les chiffres méconnus de la vacance résidentielle, entre visibilité et discrétion

Au Japon en effet, repérer les marqueurs spatiaux du déclin (maisons vacantes, bâtiments d'entreprises vides, espaces publics désertés, etc.) et mesurer l'étendue de leur présence dans la ville n'est pas facile, car ni les photos aériennes ni les relevés de terrain n'en donnent toujours une vision fiable¹⁴⁹, et des chiffres précis ont tardé à être publiés pour plusieurs raisons.

Graphique 9 : Evolution du nombre de logements vides au Japon, de 1973 (Shōwa 48) à 2013 (Heisei 25).

Les barres en gris indiquent le nombre de logements total (en dix milliers) et en noir le nombre de logements vides (en dix milliers).



Source : estimations du Bureau national de la statistique et du MLITT, 2013.

Une apparition tardive dans les statistiques communales

Le classement d'un logement donné dans la catégorie « vacance résidentielle » est en général l'aboutissement d'un long processus d'identification et soulève à son tour des enjeux juridiques et financiers. L'administration centrale a souhaité qu'ils soient à la charge des collectivités. Ces dernières ont réclamé en retour un renforcement de leurs compétences et de leurs dotations pour entreprendre des démolitions (Takamura, 2012).

Selon le Bureau de la statistique¹⁵⁰, les maisons vacantes sont des maisons inoccupées, mais toutes les maisons inoccupées ne sont pas vacantes, si elles servent de lieu de villégiature pendant quelques semaines par an. En 2013, 401 communes japonaises ont passé des décrets déclarant

¹⁴⁹ Voir aussi l'encadré final du chapitre 5, « la visite de la vieille dame ».

¹⁵⁰ Base des métadonnées du recensement national, www.e-stat.go.jp/SG1/chiiki/FileStream.do?file=H.html#H11

« vacantes » les maisons qui n'ont plus de propriétaire payant la taxe d'habitation et la taxe sur la propriété depuis au moins deux ans, ainsi que les logements locatifs publics ou privés sans locataire payant un loyer mensuel depuis au moins quatre ou cinq ans¹⁵¹. Les bailleurs de logements publics et de logements d'entreprise (*shataku*)¹⁵² mènent quant à eux leur propre décompte des logements non occupés depuis au moins cinq ans, et transmettent ces enquêtes aux services des mairies concernées. D'une manière générale, plus un immeuble de logements est vétuste, et plus son taux d'occupation est faible, mais il n'est réellement vacant que lorsque l'ensemble des logements sont quittés.

Si l'on se fie aux enquêtes nationales sur le logement publiées depuis les années 1980 et compilées par le ministère des Affaires intérieures, la notion de « logement vide » n'apparaît qu'en 2003, et les chiffres d'évolution disponibles concernent l'intervalle intercensitaire 2003-2008. Ils ne prennent en compte que les villes de plus de 50 000 habitants, laissant des zones non renseignées sur les cartes. Selon Takamura Gakuto (2010, 2012), Yoneyama Hidetaka (2014) et Yoshida Tomohiko (2010), le manque de séries statistiques nationales s'enracine dans le rôle que le logement joue par rapport au terrain (voir chapitre 2) : le gouvernement ne se soucie pas de l'existant mais de l'encouragement à la création de maisons nouvelles. En 2013, l'annonce d'une hausse de la taxe sur la consommation a relancé les affaires des entreprises de construction, les ménages ayant anticipé la hausse en faisant construire une maison neuve avant 2014, d'où une hausse de 11 % des tendances annuelles de la construction de logements neufs, ainsi qu'une hausse de 15,3 % des logements à louer sortis de terre. Sur le marché immobilier japonais en 2013, les transactions dans le parc existant représentent un cinquième des logements neufs vendus, alors que cette proportion s'inverse aux États-Unis (cinq logements anciens revendus contre un logement neuf acheté) (Yonayama, 2014). C'est pourquoi la proportion des logements vacants au Japon reste sous un seuil national de 15 %, malgré le déménagement de nombreux Baby Boomers vers des maisons de soins, mais la hausse de leurs décès dans les prochaines années va sans doute amplifier le rythme de la hausse.

Les méthodes de repérage des maisons vacantes

Afin de repérer ces biens sans maître (Takamura, 2010, 2012), des agents municipaux font des tournées dans la commune, d'abord dans les quartiers où des maisons en état de déréliction avancée sont signalées (photo 6a). Les signaux de la vacance sont semblables d'une maison à l'autre : la boîte aux lettres a disparu ou le courrier n'est pas relevé, le jardin n'est pas entretenu (d'où la poussée des herbes folles, surtout avant et après la période de la « mousson froide » ou *tsuyu* en juin), les carreaux des maisons ne sont pas lavés, les volets sont fermés. Si la maison n'est plus habitée depuis longtemps, elle peut être très endommagée lors de la saison des tempêtes et typhons (fin du mois de septembre). S'ils ne sont pas déblayés, les débris peuvent répandre des produits plus ou moins nocifs pour l'environnement et les riverains (peintures, vernis, isolants thermiques) (photo 6a). En période de forte chaleur en juillet-août, ils sont des foyers propices à des incendies susceptibles de toucher les pavillons voisins, d'autant plus que le parcellaire est étroit et fragmenté. Si le propriétaire déclaré de la maison en déréliction est décédé et que ses enfants n'ont pas repris le bien, les assureurs des riverains victimes d'accidents auront plus de mal à

¹⁵¹ Source : MLITT, op.cit.

¹⁵² Il peut s'agir de dortoirs d'entreprises qui ont émergé avec l'industrialisation des grandes villes (Asanuma-Brice, 2014) et étaient très populaires jusqu'aux années 1960, mais aussi de petit collectif voire de pavillons co-gérés pour les salariés mutés soit vers le siège soit vers une filiale de l'entreprise.

engager les procédures d'indemnisation. Dans les quartiers de logements publics de grande taille, qu'on trouve dans les villes nouvelles de Senri au nord et de Senboku au sud de la ville d'Ōsaka, la vacance progresse d'abord aux étages les plus élevés des immeubles qui n'ont pas été à l'origine équipés d'ascenseurs : l'inoccupation se repère à l'absence de linge ou de tatamis séchant sur les balcons (photo 6b), et plus distinctement si des filets ont été tendus pour empêcher la nidification des oiseaux à l'intérieur des appartements vides. Les autres facteurs du recul de l'occupation des logements publics anciens des années 1950 et 1960 sont l'absence de chauffage central ou d'air conditionné, ce qui est jugé pénible en hiver (condensation aux fenêtres) et en été (taux d'humidité trop élevé dans le logement), des baignoires difficiles à enjamber et des toilettes peu agréables.

Photos 6a et 6b : Une maison vacante de 1960, de 72m² et 540m² de terrain, proposée par la « banque résidentielle » de la municipalité d'Ebino à Kyūshū (sud du Japon) et un immeuble de logements publics en voie de fermeture avant une démolition programmée à Senboku New Town, en dessous duquel un bureau de poste est encore ouvert.



Sources : mairie d'Ebino, 2014 (photo de gauche) et S. Buhnik, 2012 (photo de droite).

Lorsque les logements publics des années 1950 et 1960 ont fait l'objet de rénovations (toilettes chauffantes, cuisine sécurisée, etc.), les locataires de logements publics les préfèrent alors en raison de leur faible hauteur plus propice à la convivialité (Yamamoto, 2008) (photo 7).

Si les enquêteurs n'interrogent pas les riverains, ces méthodes visuelles peuvent s'avérer fallacieuses : soit parce qu'une personne âgée malade n'entretient plus son jardin, soit parce qu'un revenu faible la conduit à demeurer dans un logement non réparé. Encore rare dans les banlieues gagnées par les Baby Boomers, la démarcation trouble entre vacance et insalubrité est un enjeu pour les quartiers ouvriers anciens et populaires des zones péri-centrales d'Ōsaka (voir chapitre 4),

de Tōkyō ou Nagoya, ou dans toute ville au passé industriel important. Les maisons vacantes ont par ailleurs la réputation d’attirer les « voleurs » ou les squatteurs, de sorte qu’une municipalité pourrait être tentée d’utiliser les dispositions de la loi de 2014 (voir plus bas) pour répondre à des problèmes d’insalubrité. Une autre difficulté de repérage est liée aux initiatives des riverains, qui entretiennent parfois spontanément le jardin de leur voisin parti pour éviter la poussée des mauvaises herbes, garder une vue agréable, et avoir l’impression que leur ancien voisin est toujours là¹⁵³. Les opérations de réhabilitation concertée entre membres d’associations de quartier, d’abord spontanées, ont reçu le soutien de nombreuses municipalités bien avant que le législateur ne s’empare de la question.

Photos 7 : Un immeuble de logements de cinq étages modernisé à Senri New Town au nord d’Ōsaka.

Visite guidée par le professeur Satō Yumi (Université municipale d’Ōsaka). Les habitants se plaisent à entretenir les allées. Comme souvent dans ces quartiers de logements publics vieillissants, les aires de jeux sont très peu fréquentées.



S.Buhnik, 2013.

¹⁵³ Source : entretien avec Hayashi Naoki, Superviseur de la gestion des logements de soutien aux personnes âgées de l’ONG « Miki no sono » à Senboku New Town. Voir également Miura Atsushi (2012).

I.2.2. Les facteurs d'une démultiplication des maisons vacantes en banlieue

Des biens non repris : l'effet pervers des allègements fiscaux

Pourquoi les éventuels héritiers d'un terrain possédé par leurs parents en banlieue ne cherchent-ils pas à le réhabiliter ou à y habiter? Les raisons sont multiples et souvent entrecroisées :

1) S'ils ont déménagé vers un autre marché d'emploi et habitent en centre-ville, ils n'ont pas envie d'emménager en banlieue, a fortiori s'ils (ou elles) ne sont pas marié(e)s, et si le terrain n'est pas bien desservi en transport en commun.

2) Un terrain peut être vendu à d'autres utilisateurs qui peuvent convertir son usage à condition qu'il soit libre et sans ruines. Or la baisse drastique des prix fonciers depuis la Décennie perdue et dans les années 2000 autour des grandes agglomérations japonaises fait que le coût de la démolition est supérieur à la potentialité de vendre un terrain à faible prix.

3) Le terrain vacant peut fonctionner comme une sorte de « réserve foncière » dont la valeur peut remonter de façon conjoncturelle, s'il se trouve dans le périmètre d'un projet de rénovation. Mais les héritiers doivent dans l'intervalle payer des taxes sur la propriété et des taxes foncières élevées.

4) Enfin, et c'est le point le plus important, le système d'allègement hérité de la période de la Haute croissance (en vertu duquel la taxe sur un terrain est divisée par 6 si ce dernier est construit pour un usage résidentiel) dissuade tout héritier de démolir une maison en mauvais état, à moins d'y être forcé par des amendes ou subventionné par la collectivité.

Enfin, une conversion en usage agricole n'est réellement avantageuse (pour les riverains et pour l'héritier du terrain) que si le terrain fait l'objet d'une véritable exploitation agricole : cela suppose de trouver des exploitants réguliers, à un moment où le nombre d'agriculteurs professionnels décline et où l'agriculture périurbaine en circuit court (*teikei*), pourtant très populaire, est elle aussi mise en cause par la baisse du nombre de mères de familles ou de lycéens et étudiants ayant le temps de s'investir dans cette activité (Buhnik, 2015). On assiste pour ces raisons à un vieillissement des adhérents et des bénévoles impliqués dans le fonctionnement des réseaux de distribution de produits agricoles organiques (Hatano, 2008). Souvent considérée comme une solution durable pour que les habitants d'une *shrinking city* vivent mieux « au-delà de la croissance », l'agriculture urbaine suppose néanmoins la persistance d'une population stable et suffisamment énergique pour en pérenniser le fonctionnement (photo 8a), d'autant plus que certaines cultures de base japonaises réclament du soin et des efforts (piquage du riz, culture de certains légumes). La question du savoir-faire ou de l'habitude est aussi essentielle, puisque des ménages d'agriculteurs continuent par exemple à piquer du riz après 70 ans, alors qu'il est difficile à des couples jeunes d'apprendre ces techniques sans conseils réguliers de la part de professionnels (Hatano, 2008 ; Ikuta, 2009).

On ajoutera que la remise à niveau de la fiscalité des terrains agricoles après le vote de la Loi d'orientation foncière, conjuguée à cette règle de fiscalité maximale sur les terrains en friches, a incité beaucoup de propriétaires à transformer leurs terrains en places de parking : cela stimule la motorisation en banlieue depuis les années 1990, dans la mesure où la possession d'une place coûtait excessivement cher jusqu'à la fin de la bulle (photo 8b). Néanmoins, les impacts de la

catastrophe de Fukushima sur les régions du nord-est de l'archipel ont renforcé les soucis de traçabilité des produits agricoles et redonné de l'élan aux coopératives situées dans les périphéries de la région d'Ōsaka-Kyōto, très réputée pour ses légumes crus, marinés ou séchés (les *kyōyasai*).

Photos 8a et 8b : Reconversions de terrains : agriculture urbaine et parking.

A gauche, la vente de légumes produits locaux sur un stand tenu par les bénévoles d'une coopérative agricole livrant des paniers de produits frais à ses adhérents, en échange d'une cotisation annuelle, près des bâtiments de la gare de moins en moins fréquentée de Mikanodai à Kawachinagano (voir chapitre 2, figure 6), en avril 2013. Ces coopératives, issues des mouvements habitants des années 1960, ont été une source d'inspiration majeure pour les défenseurs de l'agriculture en circuit court en Europe. A droite, des terrains vacants convertis en places de parking aux abords d'une zone d'urbanisation contrôlée et devant une maison neuve, à Senboku.



S. Buhnik, février et avril 2013.

L'absence d'un marché immobilier d'occasion et un excès d'offre

Le phénomène de la vacance résidentielle, au Japon, est aggravé par la faiblesse du marché immobilier d'occasion¹⁵⁴, qui ne concerne que des segments peu accessibles du parc de logements, à la localisation soit très centrale, soit très excentrée : fermes, maisons de villes bien conservées (photo 9), maisons construites par des architectes de renom ou ayant appartenu à des personnalités¹⁵⁵.

Takamura Gakuto (2012) remarque également que le marché des maisons d'occasions « solides » en milieu périurbain ou rural a été longtemp bridé par une certaine méfiance des propriétaires et de leurs voisins de quartier à l'égard d'un nouvel arrivant n'ayant pas de lien familial avec la communauté : la maison y est considérée comme un patrimoine plus que comme l'objet d'une transaction ordinaire via une agence immobilière. Sur ce point, la mise en place de

¹⁵⁴ Même si cette faiblesse est géographiquement disparate : dans les centres des villes à forte population d'étudiants comme Tōkyō, Ōsaka, Kyōto, le marché immobilier d'occasion est dynamique.

¹⁵⁵ Auquel cas elles sont plutôt muséifiées, comme le lieu de résidence de l'écrivain Natsume Sōseki à Shinjuku dans Tōkyō. Source : Hiraoka Taeko, « Soseki museum planned at authors' former home in Tokyo's Shinjuku », *The Asahi Shimbun, Asia & Japan Watch*, 13 juin 2014.

« banques » de maisons vacantes a servi à lever les craintes des propriétaires âgés grâce à l'intermédiation du personnel des collectivités locales (voir plus bas).

Photo 9 : Un exemple de maison « d'occasion » réinvestie par des commerces modernes, moyen à haut de gamme, dans les quartiers historiques de Kyôto et d'Ôsaka.

Des maisons de ville (*machiya*), autrefois partagées entre espace marchand et fonctions résidentielles. Leur entretien, selon des réglementations édictées par les mairies, coûte très cher. Près du temple Kiyomizu-dera à l'est de Kyôto, une maison devient « caffè ristorante » dans une des rues les plus touristiques de la ville. Fréquent en centre-ville, ce type de réhabilitation est plus rare dans le cas des maisons individuelles de banlieue et est le fruit d'une intervention communautaire (Takamura, 2012).



De ce fait, même si la nouvelle génération des pavillons ou immeubles construits en banlieue propose un bâti de plus grande qualité (ce qui compense la perte de valeur du terrain)¹⁵⁶, il est en général édifié sur des terrains après destruction des anciens bâtiments (voir chapitre 7), quand les promoteurs comme les acheteurs ne préfèrent pas directement construire sur un terrain vide, pour accélérer éviter l'inclusion du coût de démolition du bâtiment précédent. Cette stratégie convient aux attentes de la clientèle des achats de maison en banlieue, telle que les promoteurs la conçoivent : Wakabayashi Mikio (2007) et de Miura Atsushi (2012) rappellent qu'au Japon, un quartier résidentiel est attirant quand il est *kirai*, adjectif signifiant « joli », « propre » et neuf » à la fois. Un bâtiment usagé n'a pas de beauté intrinsèque, et ce n'est qu'avec l'émergence dans les années 1990-2000 de mouvements « nostalgiques » de la vie en immeubles collectifs (*danchi*) ou appartements ouvriers datant de la création de la Dōjunkai en 1924, qu'une politique de protection de l'architecture des années 1920-1970 a réellement pris pied, au centre des grandes villes japonaises. En conséquence, la « rétraction » de la production immobilière sur les centres attractifs des grandes villes n'empêcherait la poursuite de l'étalement urbain en banlieue : la réhabilitation des terrains déjà construits dans les communes de banlieue n'est pas encouragée, et l'extension des

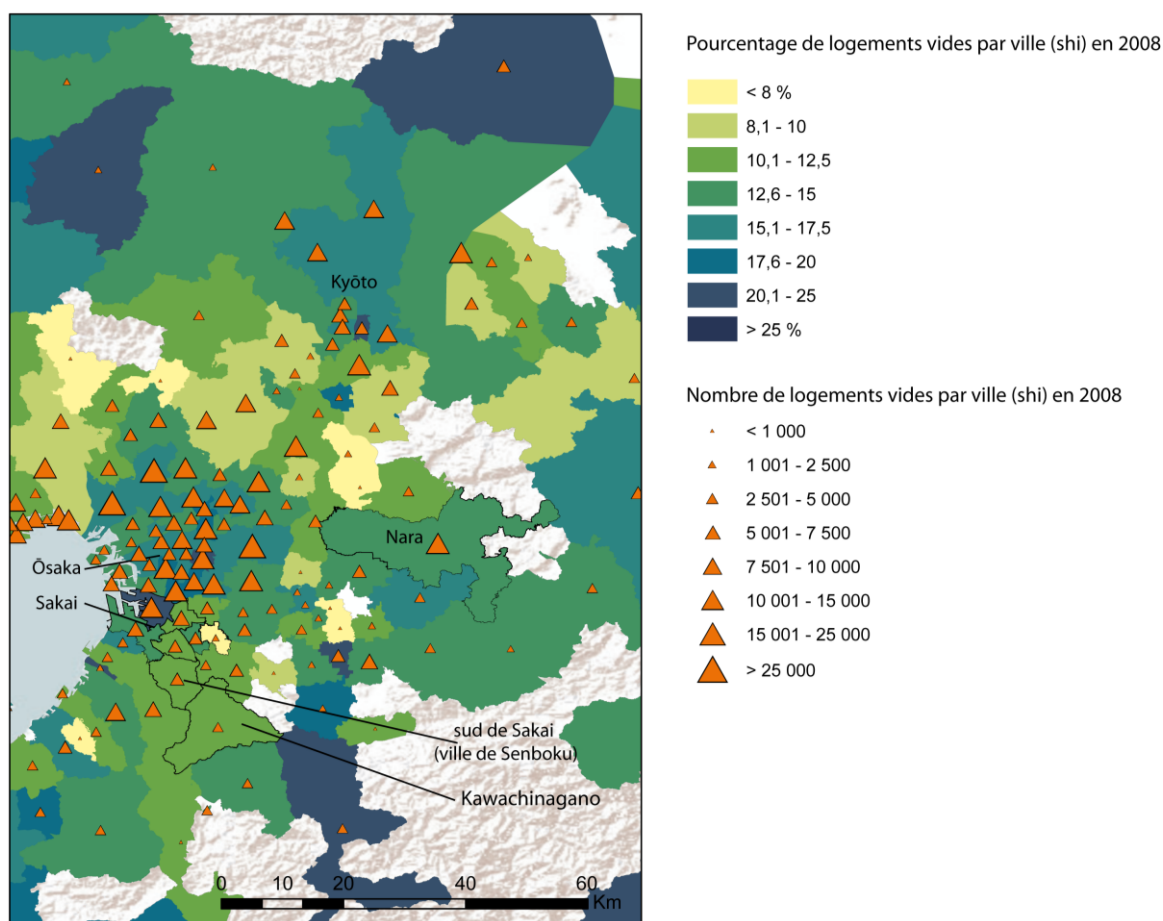
¹⁵⁶ Mitsubishi ou Daiwa certifient que leurs biens durent plus de 70 ou 100 ans, soit un triplement par rapport aux pavillons et tours de bureaux des années 1970-80.

zones d'urbanisation contrôlée, sous la responsabilité du gouverneur du département ou de la préfecture, n'est pas décidée en concertation avec les collectivités locales.

I.2.3. La vacance résidentielle dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka

Les tentatives de cartographier la vacance résidentielle à l'échelle de l'aire métropolitaine d'Ōsaka grâce aux statistiques publiques fournies par le ministère des Affaires générales (le Sōmushō, qui gère l'équivalent japonais de l'INSEE) sont révélatrices de ces difficultés à collecter une information homogène. Ainsi, les bases de données régionales donnent accès à une série statistique quinquennale (pour l'année 2003 puis 2008) uniquement pour les communes *shi* (villes), les villages et villes de moins de 50 000 habitants (*cho*) n'étant pas renseignés. Une commune comme Sakai ayant changé de statut administratif en 2005, seules des données postérieures à 2005 sont communiquées. La carte qui en résulte (carte 18) est ainsi très lacunaire mais elle met en exergue deux types de territoires à haut taux de vacance : d'une part, les ceintures ouvrières entourant la ville d'Ōsaka au nord (Amagasaki, voir aussi carte 19), à l'est et entre cette ville et Sakai, présentent toutes des taux supérieurs à 15 voire 20 % ; d'autre part, les taux sont les plus élevés dans les périphéries lointaines au nord et au sud de l'agglomération, même si le nombre d'*akija* recensées y est moins important. La couronne périurbaine à laquelle appartient la commune de Kawachinagano se situe dans une fourchette intermédiaire, même si on constate que la vacance est plus faible dans les banlieues à l'interstice entre Ōsaka et Kyōto.

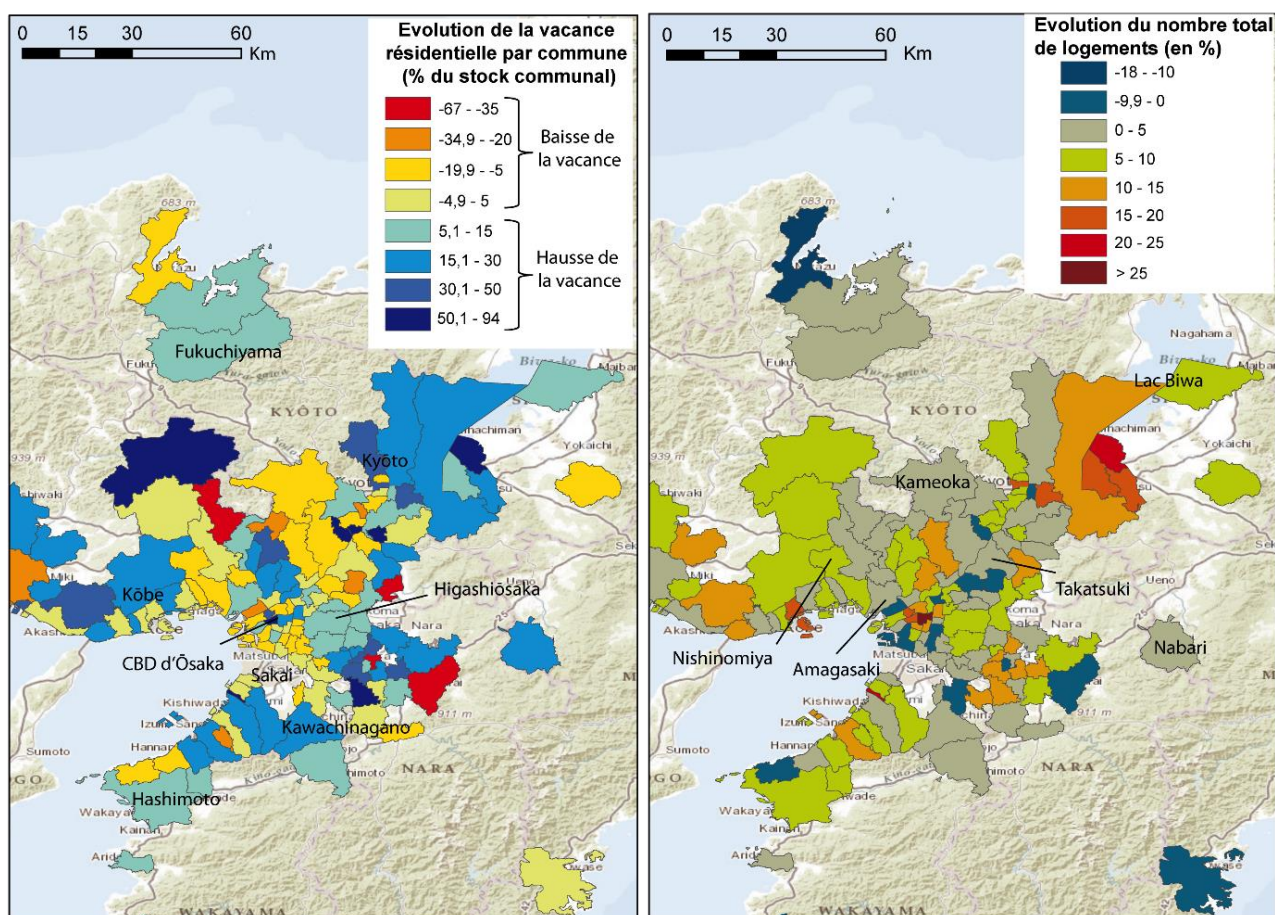
Carte 18 : Chiffres de la vacance résidentielle par commune autour d'Ōsaka en 2008.



Réalisation : S. Buhnik, 2015, à partir des données des recensements compilés par le Sōmushō.

Cependant, les calculs d'évolution qu'il a été possible de mener prouvent que la progression de la vacance est la plus marquée dans cette couronne de banlieues situées à une vingtaine de kilomètres du cœur d'Osaka, tout en laissant entrevoir une situation plus favorable dans le nord plutôt que dans le sud de l'agglomération, qui sera explicitée en seconde partie de ce travail (carte 19a). Ce développement des « maisons vides », comme nous pouvons le constater, n'est pas incompatible avec une hausse plus ou moins significative du nombre de logements entre 2003 et 2008, et cela n'est pas l'apanage des banlieues, puisque les arrondissements centraux d'Osaka sont les plus concernés par une hausse importante de l'offre, vraisemblablement non couverte par la demande de 2003 à 2008. A l'opposé, quelques rares communes ont vu leur parc total de logements baisser de plus de 10 % et leur taux de vacance résidentielle s'améliorer, ce qui est l'indice que la municipalité a mené une politique volontariste de destruction de logements vides (carte 19b).

Cartes 19a et 19b : L'évolution de la part des logements vides et du parc de logements total de 2003 à 2008, par commune renseignée du Kansai.



Réalisation sur ArcGIS : S. Buhnik, 2015, à partir des recensements compilés par le Sōmushō.

Il est plus difficile d'interpréter les cas où la vacance a baissé en dépit d'une hausse du nombre total de logements : cela provient-il d'une demande soutenue, combinée à des programmes de destruction ? Il s'agit en tout cas de territoires où les marchés immobiliers sont plus dynamiques, et ils suivent généralement l'axe reliant Kyōto à Kōbe et au nord d'Osaka. Ces

données révèlent en tout cas que le parc résidentiel des communes du Kansai évolue en ordre dispersé et pas forcément en fonction d'un modèle de distance au centre théorisé à partir du cas de Tōkyō.

I.3. Les instruments de la lutte contre les maisons vides : de l'informel à la loi

I.3.1. Les collectivités locales face à la vacance résidentielle : entre déni et réactivité

Face au développement du phénomène des *akija*, les collectivités japonaises ne sont pas restées les bras croisés. Néanmoins, la puissance du droit de la propriété a restreint le pouvoir d'ordonner des démolitions. En outre, la transition de méthodes distributives d'aménagement du territoire à des logiques sélectives trouble plus les cadres cognitifs des personnels des communes et donc leur réactivité, que la connaissance avérée du dépeuplement du territoire qu'ils administrent.

Des cadres cognitifs ébranlés par les réformes de décentralisation et les processus de réurbanisation

De nombreux services d'urbanisme ont certainement mis du temps à s'attaquer à la vacance résidentielle parce qu'elles continuaient à envisager des créations de lotissements neufs, afin de maintenir un bon niveau d'emploi dans le secteur du BTP et d'attirer les jeunes périurbains en voie de décohabitation (Ducom, 2008). Selon Yahagi Hiroshi (2009), beaucoup de collectivités locales cherchaient encore au milieu des années 2000 à achever la vente de « mini-développements résidentiels » conçus dans les années 1995-1996, afin de rembourser les emprunts transformés en créances douteuses par la fin de la bulle. Après la folie foncière des années 1980, présager la préférence des plus jeunes pour des modes de vie recentrés – plutôt qu'un cadre de vie « naturel » – n'était pas évident, et ces projets s'inséraient dans les stratégies d'amélioration des services de transport que les compagnies ferroviaires ont d'abord mis en œuvre dans les années 1990 pour répondre au déclin structurel du nombre de leurs passagers (Aveline-Dubach, 2015b).

La plupart des décideurs des communes ont trouvé que le scénario des « aires urbaines centralisées » était séduisant (Tsuji, 2013), de même que les mesures d'aide à la « ville compacte » donnant aux maires plus de pouvoir pour séparer les zones constructibles des zones de limitation des constructions, jusqu'ici prérogative des départements (Komine, 2015). Mais sur quels critères le maire peut-il désigner les zones exclues des périmètres spéciaux ? Horiuchi Shigeto (2014) et Igarashi Chikako (2014) soulignent ainsi que le statut de maire ou de maire adjoint a gagné en autorité en raison des réformes de décentralisation et de fusion des années 2000, mais qu'il implique un travail épuisant de négociation avec les conseils de quartiers créés en 2004 pour représenter les communautés de voisinage : les deux auteurs citent ainsi les cas de maires-adjoints devant organiser plus d'une cinquantaine de réunions avec des comités de quartier refusant une décision de fermer des équipements, prélude à un sacrifice partiel des territoires peu peuplés. Si la délimitation des zones redensifiables sur une carte comme celle de Toyama est officiellement le résultat de concertations avec les habitants, elle ne dit pas les contestations qui ont émaillé le processus (Galloway, 2009).

Enfin, la capacité des bureaux municipaux d'urbanisme à reconnaître la situation périphérique et le déclin du territoire qu'ils administrent n'est pas fonction d'une distance

euclidienne aux zones les plus dynamiques du pays ; elle dépend aussi du niveau de formation du personnel. Des urbanistes diplômés d'universités réputées et énonçant clairement la décroissance attendue de leur municipalité (ce qui ne veut dire qu'ils l'acceptent) se trouvent ainsi plus souvent dans les grandes villes que dans les villes moyennes, car les postes y sont plus intéressants. Pour preuve, Yahagi Hiroshi fait souvent comparer à ses étudiants le contenu des stratégies de planification publiées par la ville de Sakai pour la revitalisation de Senboku New Town (une ville nouvelle en déclin localisée dans ses limites administratives), au Fukuchiyama City Master Plan de 2012-2015.

Sakai est en 2010 une ville de plus de 800 000 habitants qui a gagné des compétences d'urbanisme en 2005 grâce à son nouveau statut de « ville désignée ». Voisine d'Ōsaka au sud, elle a formulé en 2010 un plan de « réactivation » (*kasseika*) de Senboku New Town commençant par ces phrases : Senboku va souffrir des impacts de la décroissance du Japon, c'est pourquoi il faut trouver des solutions pour qu'elle demeure une ville agréable et diversifiée. Le plan décline ensuite une série de graphiques sur la structure par âge présente et future de la ville. La ville de Fukuchiyama, à 60 kilomètres au nord-ouest de Kyōto, a quant à elle fusionné avec les petites villes de Miya, Ooe et Yakuno en 2006¹⁵⁷. Le rapport Masuda de 2014 sur les villes régionales en voie d'extinction la considère comme une ville susceptible de perdre 20 % de ses habitants à l'horizon 2040, et la carte 2a montre que son taux de vacance résidentielle a augmenté de plus de 10 % entre 2003 et 2008. Pourtant, le City Master Plan de 2012-2015 en trois langues (japonais, anglais, coréen) ne mentionne pas ces projections, mais déclare en page 8 du Plan :

« Further expansion of Fukuchiyama City as a core city in the Northern Kinki District is indispensable from the viewpoint of further improving the lives of residents and achieving broad regional development. Under the motto « a leading town in the Northern Kinki District brimming with creativity » as our town planning vision, we aim to create a dynamic city full of creativity and attractiveness to lead the Northern Kinki District in the coming era by amassing and bringing together local intellectual capital ».

Lors d'une visite en septembre 2012 de Fukuchiyama par des chercheurs du réseau SCIRN, le chef de la coordination de l'aménagement de cette ville a été interrogé sur le caractère ambitieux de cet objectif d'attractivité. Il a répondu que la ville de Fukuchiyama était moins en situation de déclin, parce que la fusion de 2006 avait fait remonter le nombre de sa population, et que la marginalisation périphérique était plus grave au-delà de la ville, vers la baie de Wakasa, le littoral nord. Cette réaction illustre une forme de déni vis-à-vis du déclin périphérique : la gravité nationale du dépeuplement est reconnue de façon plus ou moins pointue, mais du fait de sa répartition par paliers (au-delà de la région de Tōkyō, de la mégalopole, des villes-noyaux de plus de 300 000 habitants, etc.), il est toujours possible de trouver plus marginalisé que soi et de s'estimer plus attractif par comparaison (voir chapitre 1, carte 6, et chapitre 6). La suppression du système d'envoi de fonctionnaires délégués limite sur ce point la remontée de l'information et donc une connaissance du positionnement d'une collectivité au sein de la hiérarchie urbaine nationale, que la politique des aires urbaines centralisées d'Abe Shinzō voudrait précisément corriger.

Depuis le milieu des années 2000, le lancement de développements pavillonnaires qui risquent de ne jamais trouver preneur ralentit (Yahagi, 2009) mais se recompose autour de la mise en vente de « quartiers écologiques » autonomes en énergie ou de « villes où l'on peut marcher »

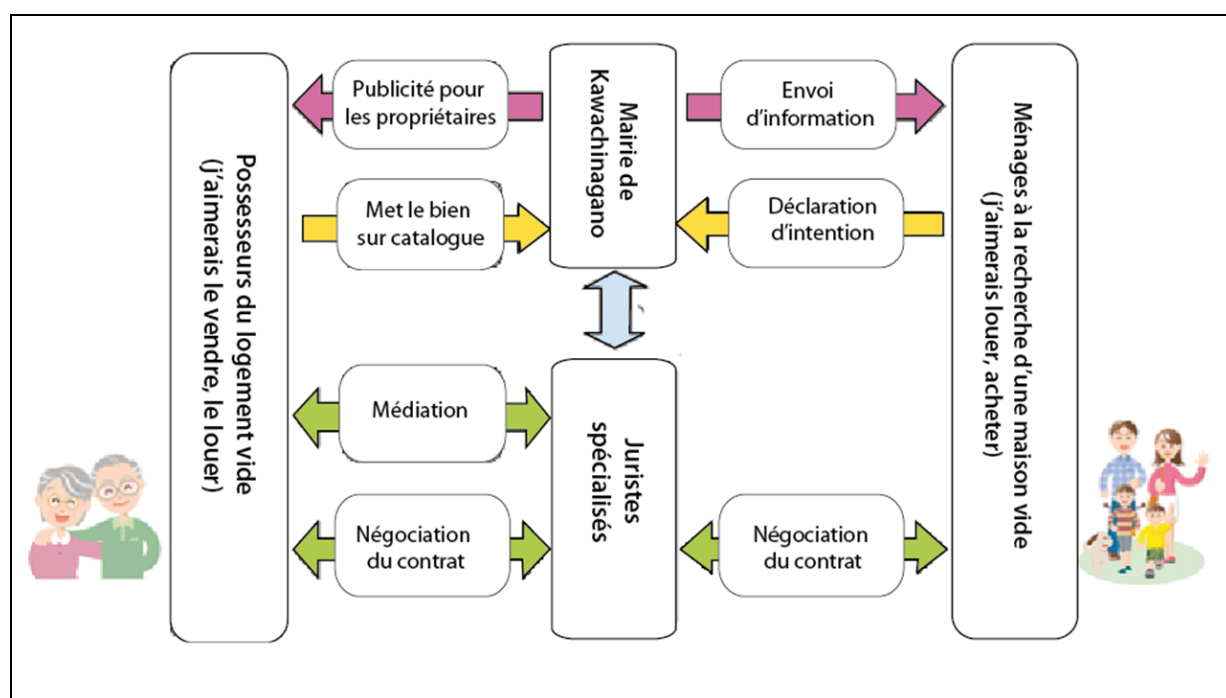
¹⁵⁷ Voir annexe 4 pour les dates de fusion et en annexe 12, la carte de localisation des municipalités du Kansai.

(*arukeru machi*) (voir chapitre 7). Dans les collectivités limitrophes d'Ōsaka, Kyōto et Kōbe où l'exercice de l'autorité d'un centre n'est pas aussi évident qu'à Tōkyō, les acteurs municipaux trouvent logique que les programmes de *smart city* et « d'eco-model town » (Leprêtre, 2015) leur reviennent par souci d'équité, les centres-villes étant les cibles prioritaires de la renaissance urbaine. Cette revendication d'une équité des conditions d'habitat, qui a gagné en ampleur avec l'explosion de la conscience des inégalités dans les années 2000 (Satō, 2011) est aussi brandie par les habitants lorsqu'ils refusent un projet de rationalisation des services publics¹⁵⁸.

Le développement des « banques d'akiya »

Jusqu'en 2014, les collectivités locales ne pouvaient pas forcer un propriétaire – si elles le retrouvaient – à démolir une maison, d'où l'obligation de payer les coûts d'une démolition, oscillant entre 500 000 et 1 millions de yen (entre 3 670 et 7 300 euros environ) selon la taille de la maison ou les tarifs de location des grues et d'enlèvement des déchets, etc. La démolition est par ailleurs peu appréciée du voisinage (Takamura, 2010, 2012), qui préfère ne pas faire « table rase » des biens sans maître, un terrain vague renforçant l'impression de mort du quartier pour les riverains.

Figure 16 : Le système d'akiya bank de la ville de Kawachinagano expliqué sur son site internet.



Afin que le terrain puisse être réhabilité par de nouveaux occupants, source de recettes fiscales, plusieurs centaines de collectivités locales, dont Kawachinagano (figure 16), ont instauré

¹⁵⁸ Cette notion d'équité a mis le Parti démocrate japonais face à un dilemme : son slogan « du béton vers les hommes » promettait de convertir en allocations à la personne des dépenses de travaux publics, ce qui a plu aux ménages urbains désapprouvant le conservatisme du monde rural et la gérontocratie. Les milieux ruraux et périurbains pauvres, quand ils ne votent pas à droite, sont plus proches du Parti communiste ou des écologistes indépendants que du PDJ, du moins si j'en juge par la composition électorale de mes terrains d'enquête. Voir chapitre 7.

des « banques de maisons vacantes » (*akiya banku*) censées mettre en relation des acheteurs et des vendeurs, inspirées des principes de l'économie circulaire. Plusieurs configurations sont possibles :

- La mairie propose au propriétaire de démolir la maison à ses frais et d'utiliser en tant que locataire foncier de long terme, le terrain pour des usages bénéfiques à l'ensemble de la collectivité ;
- La mairie propose à des ménages âgés de déménager de leur pavillon en déshérence, de le remettre aux normes et de le louer à des jeunes (étudiants, couples) à des tarifs préférentiels, tandis que les propriétaires sont relogés dans un logement collectif géré par un bailleur public local ou l'Agence de la renaissance urbaine ;
- La mairie demande au propriétaire de démolir la maison en échange d'exonérations fiscales.

Dans certains cas, la « mise en vente » de l'*akiya* et son signalement sur le site officiel d'une municipalité, par le jeu des interconnaissances et de la diffusion de l'information, aide les services d'urbanisme à retrouver des parents ou des proches des propriétaires de la maison décrépite. Cependant, un problème inhérent à la « banque de maisons » réside dans la nature du bien immobilier : plus il a de chances d'intéresser de jeunes locataires à cause de ses caractéristiques intéressantes, plus ses propriétaires l'aiment aussi et veulent y rester jusqu'à l'article de la mort. Si le propriétaire est décédé, procéder à la transaction est légalement interdit faute d'accord signé.

I.3.2. Les dispositions de la loi de décembre 2014 pour le traitement de la vacance

Après des tergiversations importantes, la Diète a finalement promulgué une « loi spéciale pour la promotion de mesures de lutte contre la vacance résidentielle » en décembre 2014 (*akiya tō taisaku no suishin ni kansuru tokubetsu sochi hō*)¹⁵⁹. Elle donne aux municipalités le droit d'entrer dans des maisons jugées dangereuses pour les riverains, et surtout d'accéder aux fiches d'état-civil des propriétaires (grâce aux registres des taxes sur la propriété) ou de leurs ayants-droits, afin de les retrouver plus vite et de réclamer une amende allant jusqu'à 4 800 euros s'ils ne se chargent pas de détruire l'*akiya*. Le gouvernement, qui encourage le système des « akiya banks », a également annoncé vouloir mettre fin aux abattements fiscaux sur les terrains construits dans le cas où une maison vide est déclarée insalubre, mais il n'a pas annoncé une inversion de ce système d'abattement en faveur des terrains non construits...

Takamura Gakuto (2012) pense par ailleurs que pour dynamiser les transactions sur le marché des maisons vacantes, la puissance publique ne devrait pas s'appuyer de plus en plus sur l'initiative communautaire comme elle le fait, même si cela a des aspects très positifs dans la lutte contre l'exclusion. La mise en place d'un « droit au logement » sur le modèle du droit français, face au droit de la propriété japonais, faciliterait la préemption des maisons vacantes ; celles-ci se substitueraient à des logements publics dont le volume déjà modeste se réduit (Hirayama, 2013, voir chapitre 6).

¹⁵⁹ Texte publié sur le site de la Diète : http://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_gian.nsf/html/gian/honbun/houan/g18701011.htm

II. Décroissance urbaine et recompositions des mobilités en banlieue : une perte d'articulation réseau ferré – territoire

La démultiplication des maisons délabrées dans les banlieues des grandes villes est l'héritage actuel d'une stratégie de production de milliers de maisons « jetables » des années 1950 à 1980. Le mouvement de raccordement des maisons ou petits immeubles collectifs aux réseaux viaires ou d'assainissement prenant du retard, les faibles qualités esthétiques et fonctionnelles de nombreux quartiers pavillonnaires ont fait dire que les banlieues incarnent l'adage « rich Japan, poor Japanese » (Sorensen, 2002). L'attention portée à la progression des symptômes de déréliction dans les banlieues aujourd'hui en déclin fait néanmoins oublier à quel point les *keōgai* ont inscrit dans l'espace l'épanouissement des classes moyennes à partir des années 1950, et symbolisé une prospérité inédite : emménager dans un logement public ou privé, revenait à échapper aux semi-bidonvilles dominés par la pègre, à s'équiper des « trois trésors » du confort moderne (réfrigérateur, télévision, machine à laver) et à avoir, en tant que *salaryman*, des frais de transport ferroviaire domicile-travail remboursés par l'employeur, sur des lignes menant le week-end à des loisirs pour toute la famille. Les logiques de croissance des compagnies ferroviaires, axées sur l'offre de services intégrés au réseau du lieu de travail au lieu de domicile, ont forgé une relation symbiotique entre le territoire périurbain et les pratiques d'une classe sociale, la famille de type *male breadwinner*. Les mutations sociodémographiques que connaît la société japonaise depuis les années 1990 désarticulent cet aménagement intégré. La progression des manifestations du déclin est indissociable de cette inadéquation du réseau aux besoins des habitants qui peuplent aujourd'hui les banlieues japonaises.

II.1. L'espace de la famille nucléaire japonaise à l'épreuve du vieillissement

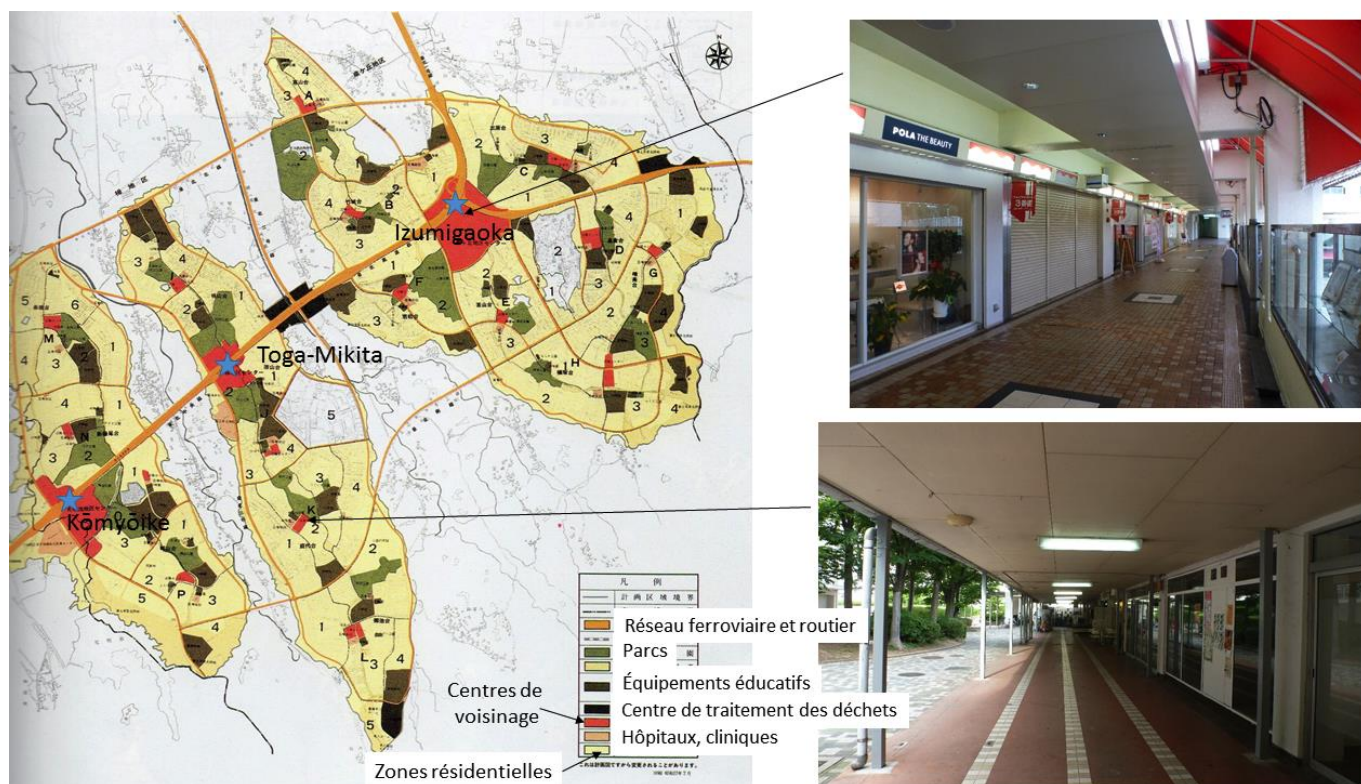
II.1.1. Des banlieues pensées pour les familles jeunes et actives

Deux types de documents sont révélateurs de cette relation symbiotique de la famille nucléaire d'après-guerre à la *keōgai* : les livrets publicitaires des compagnies ferroviaires d'une part, les documents d'urbanisme d'une ville nouvelle créée dans les années 1960 autour d'Ōsaka pour canaliser l'urbanisation, Senboku New Town (voir chapitres 4 et 6). La Housing Development Corporation a financé à partir de 1958 la majorité des opérations de remembrement foncier nécessaires à la construction de ces villes mélangeant logement public¹⁶⁰ et privé (figure 17).

¹⁶⁰ Comme cela sera expliqué dans le chapitre 6, le loyer de ces logements publics n'est pas toujours très en-dessous des prix du marché (surtout s'ils sont gérés par l'ancienne corporation du logement public, devenue Agence de la Renaissance Urbaine), et la fixation du montant à payer par les ménages n'est pas réduite grâce au versement d'allocations à la personne, du moins jusqu'aux années 2000.

Figure 17 : L'organisation de Senboku New Town d'après un plan détenu par la Préfecture d'Osaka.

Les trois gares de la ville sont signalées par une étoile. Photos : des galeries marchandes dans le complexe de la gare d'Izumigaoka. Photo du dessous : le centre de voisinage de Niwashirodai.



Source : Ōsaka-fu kigyō kyoku, 1984, *Nyūtaun no kenchiku*, ouvrage prêté par Iwai Shin, mairie de Sakai.

Hors de cette surreprésentation du logement public, les villes nouvelles ont été structurées selon le même principe que les lotissements privés, à ceci près que les trois gares traversant la ville nouvelle, qui devaient être gérées par la Nankai (voir chapitre 6), sont aussi nommées « centres de voisinage » par ailleurs répartis d'une manière équidistante, sur le modèle des « neighbourhood units » de l'urbaniste Clarence Arthur Perry (Yamamoto, 2009). Chaque centre de voisinage « supérieur » doit avoir dans un rayon de 700 mètres, des équipements sportifs, scolaires et médico-sociaux. Ils sont la réplique en ville nouvelle d'une organisation spécifique du commerce au Japon, les *shōtengai*. On voit toutefois sur les photos prises en 2012, que les magasins de détail sont fermés à plus de 50 %.

II.1.2. Des centralités de gare organisées pour des mobilités genrées et générationnelles

Avec la maison vacante, la *shōtengai* aux rideaux fermés ou *shattōgai* est sans conteste le second archétype le plus investigué – et le plus iconique – des manifestations spatiales de la décroissance urbaine au Japon. Les rues entièrement fermées, que l'on peut toujours emprunter à vélo pour un détour, sont très emblématiques de ce mélange de visibilité et de discrétion caractérisant la friche : fantomatiques, parfois sur des kilomètres, mais intactes à l'intérieur, abîmées par les intempéries plus que par des dégâts volontaires, et impossibles à repérer en vue aérienne d'une ville qui semble toujours aussi densément peuplée (photos 10).

Photos 10a et 10b : La rue commerçante fermée à 90 % de Fukuchiyama, comparée à la fréquentation des rues de Namba dans Ōsaka, « une ville de consommateurs impénitents » (dixit un livret publicitaire distribué Namba Parks, ou le magazine de design Freshome à propos de Namba).



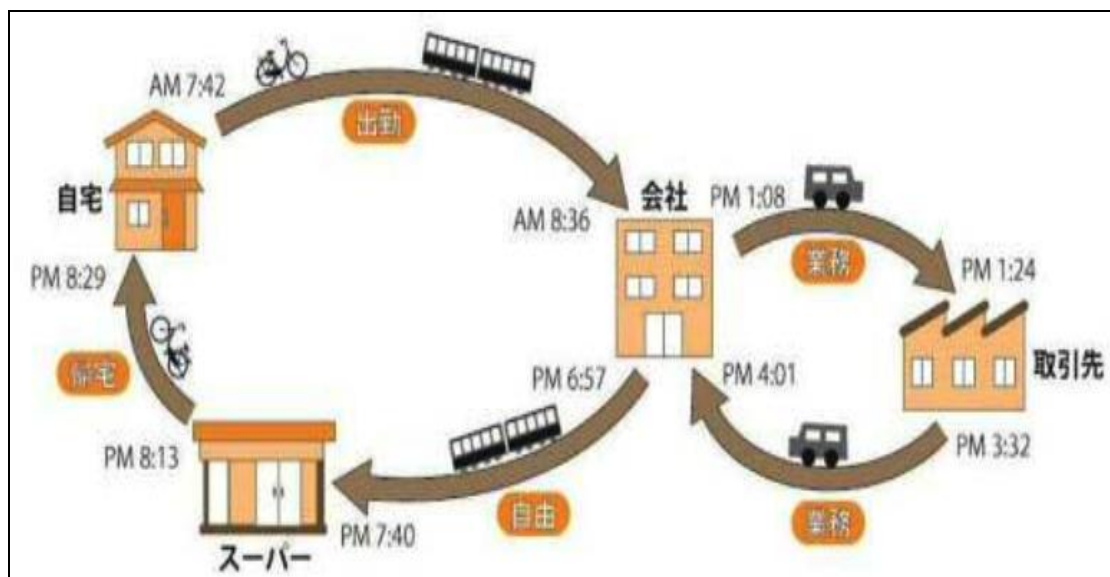
Photos : S.Buhnik, 2012.

Souvent couvertes pour protéger les passants des intempéries de l'hiver et de l'été, les *shōtengai* « décollent » sous l'ère Taishō (1912-1926) : s'interpénétrant parfois avec les sorties des gares, ces rues alignent des dizaines, parfois des centaines d'échoppes. En centre-ville, ces rues parfois très anciennes exercent d'abord des fonctions récréatives pour les actifs après une dure journée de travail (et avant de s'engouffrer dans un train) ou d'expression des opinions politiques, soit en période électorale, soit lors des processions annuelles qui empruntent certaines de ces rues, comme à Kyōto. En banlieue, la constitution plus récente de galeries marchandes attenantes aux *department stores* (comme le magasin chic Takashimaya près de la gare d'Izumigaoka) était adaptée aux besoins des différents membres de la famille nucléaire, à différentes heures de la journée, et en particulier aux salariés ramenés le soir vers une gare où ils ont pu garer leur vélo (figure 18).

Les travaux d'Arata Masafumi (2012) consacrés à la disparition des *shōtengai* et ceux de Sugita Satoshi (2008), insistent toutefois sur la résilience de la culture du shopping de rue au Japon. En zone dense et dynamique, même par rapport aux *shopping malls*, la rue est très fréquentée, du fait de sa capacité à coordonner différents types de sociabilités à toute heure de la journée et sans heurts ou conflits d'usage (sauf pour des motifs politiques, quand des partis radicaux se disputent avec des manifestants sur des sujets ayant souvent trait à la mémoire de la guerre).

Figure 18 : Une représentation du trajet multimodal type effectué par un résident de l'aire métropolitaine d'Osaka en 2005 selon la division régionale du MLITT.

Entre 6h57 et 7h40 du soir, les résidents du Kansai passent une demi-heure dans les zones commerciales aux abords des gares.



Source : Enquêtes décennales de transport du MLITT pour la région du Kinki/Kansai, 2010.

Du fait de son architecture propre à chaque ville (structure des toits couvrants, etc.), la rue commerçante couverte a aussi un « cachet » qui la rend beaucoup plus attractive auprès des touristes urbains. La rue couverte est calibrée en fonction de la nature des fréquentations, et en banlieue, les magasins qui y ont fleuri répondaient « sur le pouce » aux besoins des mères ayant, en journée, oublié un ingrédient pour les repas quotidiens. Dans le Japon de l'après-guerre en effet, les ménages n'ont pas l'habitude de stocker de grandes quantités de nourriture dans des logements plus exigus qu'en Occident : les courses au jour le jour conduisent les épouses à caboter d'un vendeur de produits frais à l'autre, pour la préparation des plateaux-repas de leurs maris et de leurs enfants, entre les horaires de scolarisation. Les samedi et dimanche, le quartier de gare est une base de départ vers des sorties familiales ou vers un club spécifique (ikebana, sport, etc.), qui offre ses propres lieux de convivialité : le restaurant familial ou *kissaten* (café) des habitués, une galerie animalière, une aire de jeux grâce aux salles de pachinko et de jeux vidéo, que les salariés fréquentent aussi en soirée de semaine avant l'arrivée au domicile.

Les détaillants ont perdu leur clientèle au fil de mutations démographiques mais aussi technologiques ou socio-économiques qui les ont atteints différemment :

- les débits de boissons et bonbons ont souffert de la baisse numérique du nombre d'écoliers ;
- les primeurs, poissonniers, etc., sont mis en concurrence avec les supérettes et les convenience stores, et les boutiques de vêtements avec la grande distribution à partir des années 1980 ;
- les réparateurs de produits ménagers sont mis à l'épreuve par l'amélioration des services après-vente, etc.

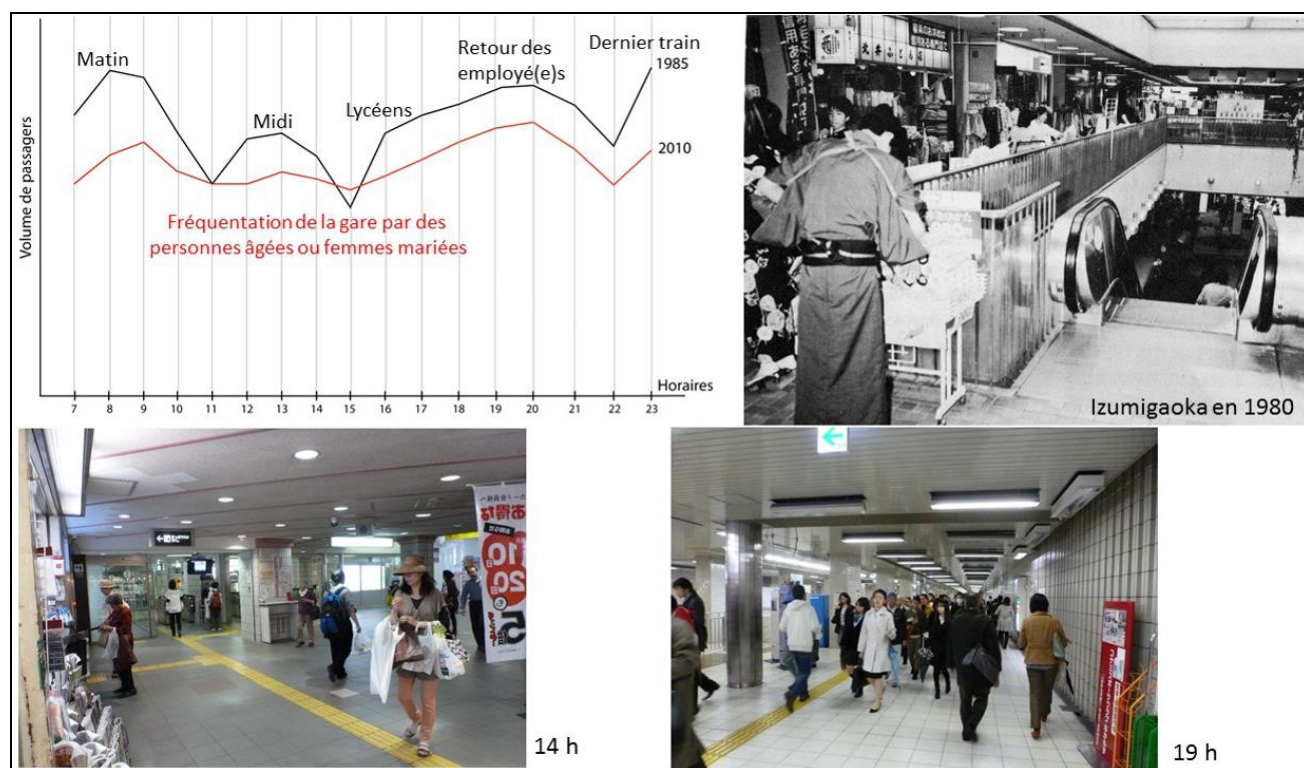
Le déclin de la rue commerçante (*shotengai no suitai* : Arata, 2012) s'accélère ensuite par effet domino : la fermeture d'un détaillant réduit les visites de la boutique voisine, et au fil du temps, la

clientèle des habitués d'un café¹⁶¹. Les magasins résistant le mieux à la baisse de la clientèle sont ceux où les personnes âgées se rendent pour parler, comme les salons de coiffure (comme « Pola Beauty » sur la figure 17), et qui ont parfois fait démarrer une initiative de création de restaurants ou de magasin communautaire multi-services. Toutefois, le succès jamais démenti des rues commerçantes auprès des touristes urbains et des habitants des centres des grandes villes du Kansai, le réinvestissement de ces rues par des enseignes plus ou moins *hype* ou des franchises comme Starbucks attestent que la forme du commerce de détail n'est pas en cause : il décline en banlieue à cause d'une perte de densité de sa zone de chalandise (Sugita, 2008).

II.1.3 Transition démographique et effritement de la fréquentation des pôles de gare

Le tarissement des flux de navetteurs a pesé sur la rentabilité des galeries commerçantes riveraines des gares, même si le vieillissement des résidents a aussi introduit des formes de fréquentation plus régulières des espaces marchands. Les données des passages photographiés par la filiale de la Préfecture d'Osaka en charge de la ligne rapide Senboku jusqu'en 2014 permettent d'obtenir une moyenne de fréquentation de la dalle d'entrée vers les quais heure par heure, illustrée par la figure 19. Si les pics de départ et de retour des actifs ont sensiblement diminué dès les années 1980, les mobilités de loisir des personnes âgées et des femmes de 35-65 ans employées à mi-temps homogénéisent la fréquentation des gares de banlieue.

Figure 19 : L'évolution de la fréquentation de la gare d'Izumigaoka heure par heure en 2012.

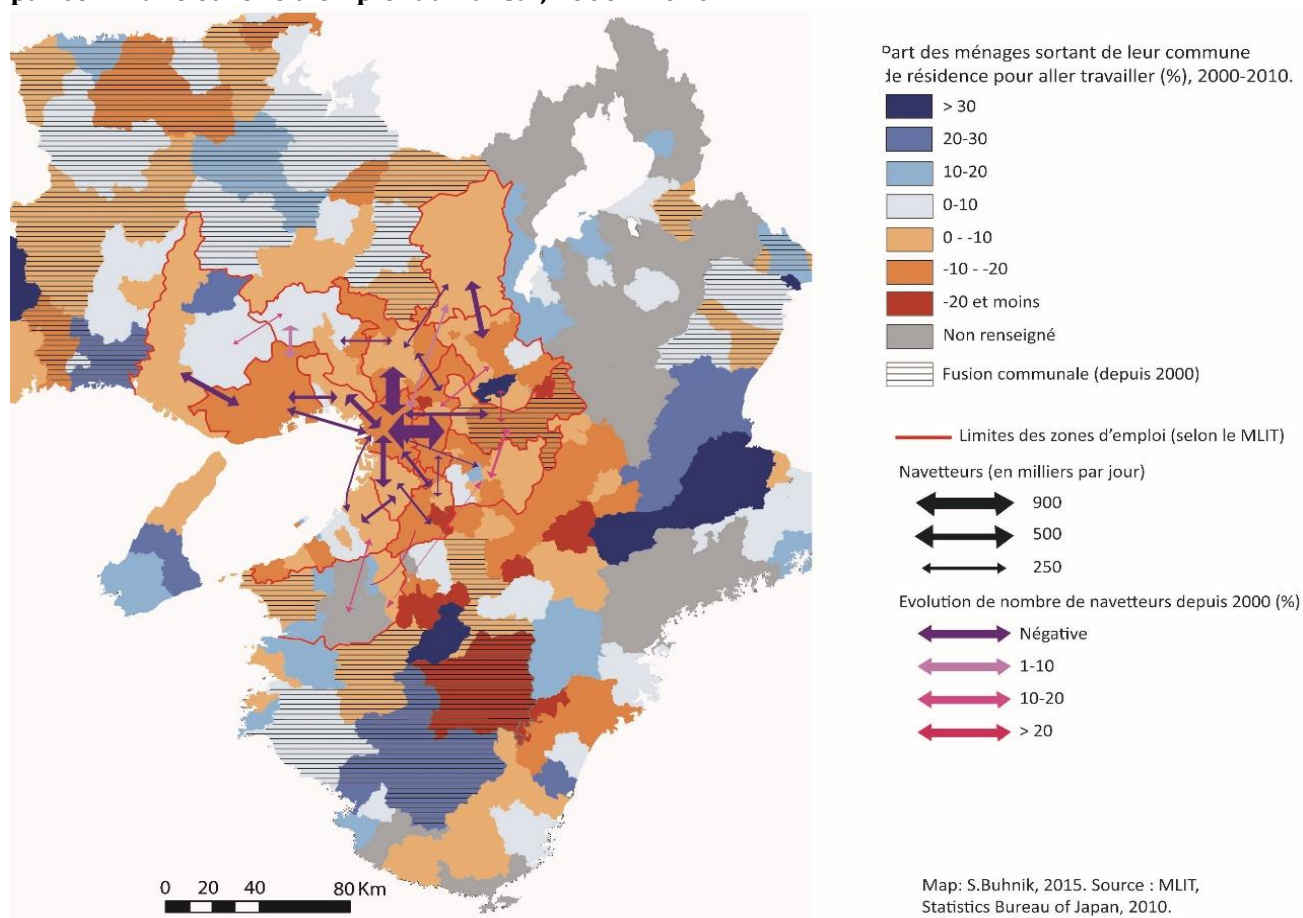


Données confiées par Muguruma Shun.ichi, Ōsaka-fu daitoshi kaihatsu kabushikigaisha, associée à des photos personnelles de la dalle en 2012, et une archive de 1980 possédée par la Préfecture d'Osaka.

¹⁶¹ Notes d'entretien avec Kawasaki Jun.ichi, fédération des associations de promotion des rues commerçantes couvertes de la Préfecture d'Osaka, novembre 2012.

Les trois gares desservant Senboku, ainsi que les différentes stations qui s'égrènent au travers de la ville de Kawachinagano, ont toutes enregistré une baisse d'achat de tickets de train à leurs guichets¹⁶², cette situation révélant un déclin structurel du nombre des déplacements domicile-travail : Sakanishi Akiko (2006) calcule que de 1990 à 2000, le trafic journalier de « commuters » a baissé de 400 000 personnes environ (de 5,16 millions à 4,75 millions de passagers par jour), et encore de 250 000 depuis 2000 dans l'ensemble de l'aire métropolitaine d'Osaka. La carte 20, réalisée avec les données des enquêtes de transport du MLITT dans le Kinki, corrobore ces chiffres : elle mesure l'évolution des déplacements professionnels journaliers dans le Kansai, par commune et zone d'emploi, de 2000 à 2010.

Carte 20 : L'évolution des déplacements journaliers, en volume et en proportion de navetteurs par commune et zone d'emploi du Kansai, 2000 - 2010.



Carte réalisée sur ArcGis d'après les données de la 5^e grande enquête de transport du MLITT, S. Buhnik, avril 2015.

On aperçoit l'émergence de quelques liens « transversaux » (de banlieue à banlieue, où le recours à l'automobile domine), mais ce phénomène est plus faible que celui du déclin des liaisons radiales (plus souvent accomplies en train) entre Ōsaka et ses communes proches. Il est important de souligner que cette baisse du nombre des navetteurs n'équivaut pas strictement à une baisse du trafic passager sur les lignes ferroviaires, opérateur par opérateur, puisque l'ensemble des déplacements sont recensés, tous modes de transport confondus. Les chiffres ne mesurent pas

¹⁶² Source : Nankai Handbook, 2008.

non plus le phénomène d'un report modal de nombreux déplacements professionnels vers la voiture, le bus ou le vélo, tous modes qui concurrencent aujourd'hui fortement le transport ferroviaire. Ce dernier occupe malgré tout 40 % de tous les allers-retours accomplis par les résidents du Kansai encore en 2005, soit un des taux les plus élevés du Japon derrière la capitale. Ce déclin est cependant hétérogène spatialement : les opérateurs Hanshin et Hankyū, qui détiennent avec la Japan Railway West les liaisons de Kōbe à Kyōto¹⁶³, ont moins souffert que les compagnies Nankai et surtout Kintetsu, qui joignent respectivement Ōsaka aux départements de Wakayama au sud et de Nara à l'est. Le nombre de kilomètres parcourus par les trains des compagnies opérant dans le Kansai a pourtant augmenté en 1990-2000 puis en 2000-2010 (Sakanishi, *ibid.*).

II.2. La motorisation des banlieues en déclin : les années de la bulle en héritage

L'augmentation de la dépendance à l'automobile est unanimement considérée comme le principal facteur d'aggravation du phénomène des *kaimono jakusha* ou personnes à faible mobilité d'achat dans les banlieues des aires urbaines de grande taille et de taille moyenne au Japon. L'accent mis sur la notion de *kaimono*, qui signifie les achats domestiques (et ne concerne pas le travail), indique assez bien pour qui et pour quoi la motorisation représente un facteur d'inégalité d'accès aux ressources urbaines. La décroissance démographique renforce ici une tendance à la motorisation qui a grimpé dans les années 1990 pour des raisons sociétales et socio-économiques, les ménages ayant modifié leurs pratiques de consommation en réaction à un contexte de crise qui a suivi une période de libéralisation des structures commerciales sous le gouvernement de Nakasone (1982-1987).

II.2.1. La motorisation des déplacements en banlieue : des taux différenciés en fonction des pratiques et des âges

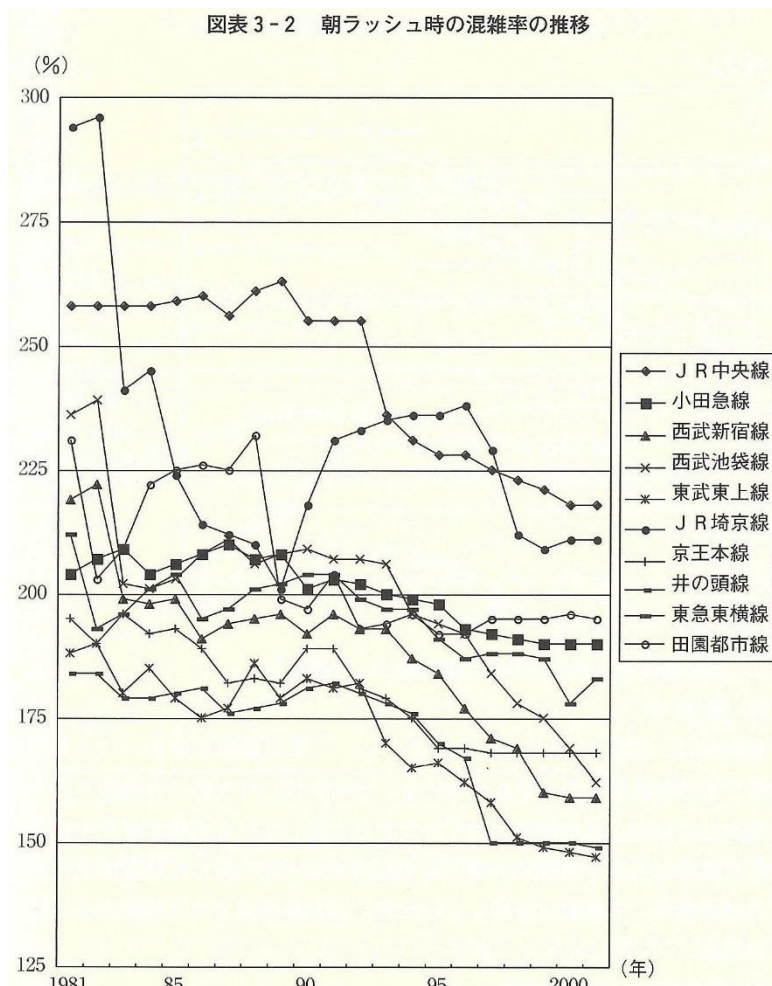
Pendant longtemps et malgré l'expansion en nappe des aires urbaines, la vie en banlieue était peu motorisée, d'abord parce que la géographie de l'emploi et la stabilité des contrats signés avec les entreprises n'incitaient pas à ce type de déplacement. Les employeurs couvrent les frais de transport des salariés permanents et temporaires, d'où la possibilité pour les compagnies ferroviaires de pratiquer des tarifs paraissant très élevés pour les étrangers, bien que l'État ait contrôlé la hausse des tarifs. Cet élément a contribué au premier chef à l'extension spatiale des demandes des ménages en terrains, ceux-ci ne craignant pas que les transports ne pèsent sur leur budget mensuel (Aveline, 2003). Les trames viaires étant étroites et les places de parking coûteuses, ce n'est qu'avec la relocalisation de nombreux ateliers en grande banlieue de Nara par exemple, que la motorisation des déplacements professionnels devient patente dans la région du Kansai (Yahagi, 2009). Depuis les années 2000, l'automobilisation des trajets à motif professionnel suit un chemin tortueux : reine des déplacements de banlieue à banlieue, la voiture est au contraire abandonnée au profit du vélo, du métro ou même du *shinkansen* sous l'effet d'un retour des actifs dans les quartiers centraux de Kyōto et d'Ōsaka, à partir desquels un déplacement vers Nagoya, Tōkyō ou Kōbe s'effectue prioritairement en *shinkansen*. Il résulte d'ailleurs de ce mouvement que

¹⁶³ Voir la carte de localisation 1 en introduction.

la très célèbre congestion des « derniers trains de banlieue » (*shūdensha*) recule, le « retour au centre » des mobilités et la décroissance démographique oeuvrant sur ce point à une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain (figure 20).

Figure 20 : L'évolution du taux de congestion (en pourcentage) des trains aux heures de « rush », 1981-2000.

Il s'agit de toutes les lignes desservant Tōkyō et ses banlieues, et l'auteur n'avance pas de chiffres sur Ōsaka.



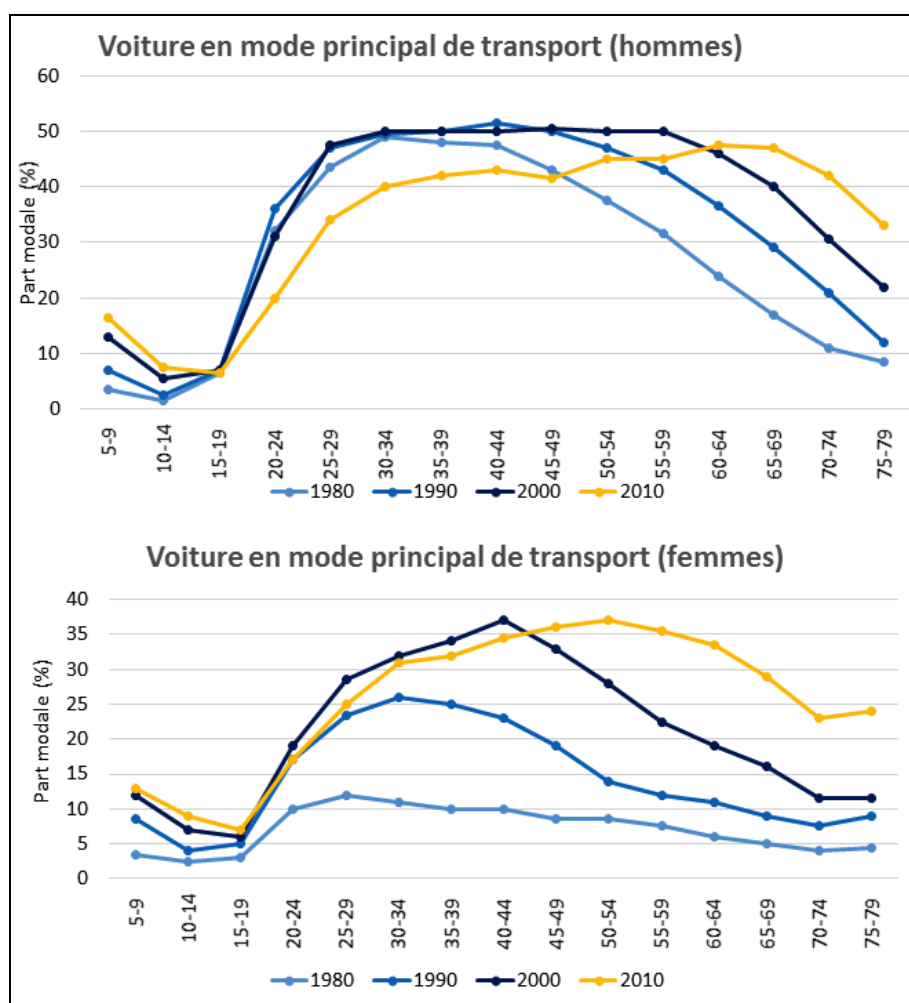
Source : Hatta Tatsuo (2006).

Dans le domaine des loisirs, de l'éducation et du commerce, le couple motorisation/abandon de la voiture entraîne aussi une progression disparate de l'automobile dans les pratiques des ménages à l'intérieur des agglomérations. Alors que l'achat s'intégrait auparavant à la chaîne des déplacements ferroviaires, celui s'insérerait maintenant dans une chaîne dominée par la voiture en zone périurbaine : selon Horiuchi Shigeto (2014), la hausse du taux d'activité des femmes est corrélée à la motorisation de tous les déplacements non professionnels, la voiture étant le seul moyen de relier l'école des enfants au lieu de travail si ces deux lieux ne sont pas proches ou desservis sur le même segment ferroviaire, et ce n'est que sur le chemin du retour que les enfants vont prendre les transports en commun pour rentrer chez eux grâce aux coupons donnés par leurs parents. De même, la montée du nombre des ménages bi-actifs conduit les résidents japonais à concentrer dans le temps leurs courses alimentaires, sur un modèle occidental : visite le dimanche

ou un jour de semaine des malls, centres commerciaux de plusieurs milliers de mètres carrés accessibles par autoroute.

La motorisation des loisirs est en outre concomitante du passage à la retraite de couples mobiles et curieux : cibles des forfaits spéciaux des compagnies ferroviaires pour des séjours par train vers des zones de villégiature, les personnes âgées font un usage beaucoup plus régulier de la voiture, au point d'avoir dépassé les moins de 30 ans dans la région du Kansai, tant en nombre de déplacements qu'en utilisation journalière de la voiture (graphique 10). Pour les hommes et les femmes de plus de 60 ans, la voiture est aussi un outil privilégié de déplacement vers des clubs ou des ONG et des coopératives dont la distribution n'est pas non plus structurée par les réseaux ferroviaires comme l'étaient les équipements conçus pour les besoins des familles avec enfants (voir chapitre 7). La surreprésentation des « jeunes seniors » étant aujourd'hui la plus forte en banlieue des agglomérations, ils vont donc logiquement participer à une motorisation de la vie en territoire périurbain japonais.

Graphique 10 : L'évolution par groupe d'âge des déplacements en voiture des habitants du Kansai, 1980-2010.



Source : calculs à partir des enquêtes régionales de transport du MLITT dans le Kinki/Kansai.

II.2.2. Libéralisation commerciale et fragilisation du commerce de proximité

La motorisation des pratiques commerciales, avant l'entrée du Japon dans une ère de baisse absolue de sa population, a été stimulée par un mouvement de concentration des structures de la distribution (Arata, 2012 ; Iwama, 2011 ; Kudo et al., 2012 ; Sugita, 2008) dans les années 1980 et surtout 1990.

Pour les touristes étrangers, la ville japonaise dense (et plus généralement, la ville d'Asie orientale) s'apparente au royaume de l'échoppe petite et chaleureuse ayant littéralement pignon sur rue, au commerce ambulancier ou au camion à soupes chaudes (*rāmen*). En effet, le nombre de commerces de détail employant moins de cinq salariés (voire tenus par un seul gérant) atteignait environ 8,2 millions d'unités au début des années 1980, et tourne autour de 6,5 millions aujourd'hui (Arata, 2012). Selon les différents chercheurs cités plus haut, la baisse assez brutale des années 1990 n'est pas une conséquence directe de la crise et d'une restriction des dépenses de consommation des ménages, mais plutôt d'une mise en concurrence avec une industrie du hard-discount dérégulée quelques années plus tôt. Ils critiquent à ce titre une attitude trop clémente du Parti Libéral-démocrate vis-à-vis du lobbying des petits commerçants, base électorale de choix, et une impréparation aux mesures de libéralisation demandées par les États-Unis, qui considéraient la Large-Scale Retail Store Law (*daikibo kōritenpo ricchi hō*) comme une barrière non douanière¹⁶⁴. Alors que le PLD est pour la première fois en délicatesse électorale au début des années 1970, il accepte de renforcer en 1974 les dispositions de cette loi, qui interdit jusqu'en 1990 l'ouverture de toute surface de plus de 500 m² dans la proximité des rues commerçantes sans l'accord de la majorité des marchands¹⁶⁵. Il est par ailleurs interdit aux grandes surfaces qui ne sont pas les *department stores* attirés des gares, d'ouvrir après six heures du soir.

Ces règles ont d'abord eu pour effet pervers de repousser vers les franges urbaines des « grandes boîtes » (*big boxes*) alignant les chaînes franchisées (voir photo 3c du chapitre 2). Avec le soutien des acteurs de la grande distribution, les États-Unis obtiennent en 1990 une extension des horaires ouvrables et une suppression de la clause des 500 m², de sorte que 700 centres commerciaux ont ouvert durant la seule année 1990 (Sugita, 2008).

Simultanément, beaucoup d'épiciers n'ont pas réussi à s'adapter aux demandes des ménages sortis de la structure du *male breadwinner* : plus petits, plus demandeurs de plats préparés. Toutefois, l'attention très grande des ménages pour les produits frais et leur traçabilité, renforcée par la catastrophe de Fukushima, est bénéfique aux supérettes ouvertes tard le soir et aux *konbini* qui proposent un minimum de produits et des possibilités de livraison de paniers « devant la porte ». Les *konbini*, contraction de convenience stores, sont parfois moqués pour la faible qualité nutritive des produits divers qu'ils proposent, mais ils intègrent à la vente d'aliments des bornes de services bancaires, de location de billets et de paiement d'un certain nombre de factures et taxes (électricité, habitation), de vente de magazines, qui en font des concurrents majeurs des autres détaillants. Le *konbini* est souvent un des derniers « petits locaux » ouverts dans une *shōtengai*, grâce à la stratégie de quadrillage territorial des grands groupes de distribution auxquels ces *konbini* appartiennent. En conséquence, si l'on se fie aux calculs de Sugita Satoshi pour les villes de

¹⁶⁴ Autant pour l'implantation éventuelle d'entreprises de la grande distribution, que parce que les grandes surfaces sont plus enclines à vendre des produits importés.

¹⁶⁵ Entretien avec Kawasaki Jun.ichi, novembre 2012.

100 000 à 300 000 habitants, la distance moyenne aux zones de commerce de détail est passée de moins de 400 mètres à plus de 700 mètres (tableau 5), alors que le seuil des 800 mètres est retenu pour définir un désert alimentaire (Iwama, 2011 ; Yoshida, 2011).

Tableau 5 : Nombre de commerces d'alimentation au détail pour 10 000 habitants et distances moyennes aux rues commerçantes encore dynamiques dans les villes de 100 000 à 300 000 habitants.

	1982	1994	2004
青果店, primeurs	37	18	6
食料品店, épiciers	56	39	12
食肉店, boucheries	18	9	6
鮮魚店, poissonneries	37	29	7
Distance moyenne aux zones regroupant ces quatre détaillants (en mètres)	395	524	761

Source : Sugita, 2008 : 28.

II.2.3. Aller vers les *malls*, un problème pour les ménages non motorisés

Ce seuil de 800 mètres, qui paraît très faible au regard des distances moyennes aux magasins qui définissent les *food deserts* au Royaume-Uni ou aux États-Unis (Beaulac, Kristjansson et Cummins, 2009), est estimé par rapport à l'importance des dénivelés naturels ou artificiels qui émaillent les cheminements des résidents des banlieues, ou même des centres d'une ville comme Kyōto, environnée d'un cirque de montagnes. Rares sont les villes non côtières où les pentes ne font pas au moins 15 degrés (voir chapitre 7), parce qu'elles ont poussé vers les piémonts d'un archipel très montagneux.

Dans une ville nouvelle comme Senboku, l'arasement de collines (chose peu acceptable aujourd'hui) n'a pas éliminé les différences de niveaux entre chemins et logements, d'autant plus que les villes nouvelles ont appliqué des méthodes de séparation des circulations. Les familles réjouies par une vue panoramique n'ont pas anticipé les obstacles à leurs circulations pédestres, et la montée chaque matin dans un bus vers le lieu de travail ou d'études n'a pas donné toute la mesure des difficultés que les pentes posent au grand âge. Pour beaucoup d'habitants, les dénivelés n'entravent ni la marche ni le vélo. Néanmoins, aller vers un centre commercial à pied relève de la gageure : il faut parcourir un ou deux kilomètres au moins, et s'engager dans des rues manquant de trottoirs, avec des fossés prévus pour l'écoulement des averses (photos 11). Beaucoup de chemins ne permettent pas aisément aux personnes âgées de s'introduire avec leurs déambulateurs mécaniques ou électriques (*hokōhōjoki* ou *hokōhōjoshū*), qui se multiplient dans les zones urbaines : on y pose ses courses tout en s'appuyant.

Photos 11 : Les barrières à la mobilité dans Senboku New Town, exemples vus en 2010 et 2013.



II.3. Les paramètres individuels de la montée des inégalités de mobilité parmi les ménages périurbains

Comme l'illustre le tableau synthétique d'Iwama Nobuyuki *et alii* (2011) en figure 15, l'effet handicapant de l'évidement des quartiers de gare dépend aussi de paramètres individuels, qui affaiblissent le capital de mobilité des habitants. On peut toutefois se demander pourquoi la Direction des Politiques de cohésion sociale et la quasi-totalité des recherches sur les « sinistrés du shopping » assimilent cette catégorie d'individus handicapés à la figure de la femme âgée, de plus de 65 et surtout 75 ans, seule. Cette approche générationnelle plutôt qu'en fonction du revenu ou du statut socio-professionnel étonne : grâce au système d'emploi à l'ancienneté à son apogée jusqu'aux années 1980, les générations nées avant la guerre, jusqu'en 1955, semblent moins touchées que les cohortes suivantes par la précarité (Tachibanaki, 2006). En l'absence de données publiques sur les revenus par ménage, ce croisement de paramètres permet toutefois d'identifier une majorité de ménages périurbains « assignés » ou ressentant un fort sentiment de captivité, tout en révélant des spécificités dans la contextualisation géographique de la pauvreté au Japon.

II.3.1. Les inégalités de mobilité au Japon, un champ de recherche balbutiant

La traduction de l'introduction de l'ouvrage de Sugita Satoshi, *Kaimono nanmin. Mō bitotsu no kōreisha mondai* [Sinistrés du shopping. Un problème de plus posé par le vieillissement] montre comment la question de la mobilité des seniors élargit aujourd'hui la voie vers un débat sur les inégalités d'accès à la ville au Japon (voir encadré 4, fin de chapitre). La question des mobilités

entravées des seniors est posée dès les années 1990, mais plutôt en termes d'ajustement des infrastructures grâce à l'intégration de technologies palliatives¹⁶⁶.

Les notions d'inégalités de mobilité, d'injonction à la mobilité, voire la mobilité tout court, ne se trouvent pas telles quelles dans la littérature japonaise sur la ville. Le mot *idō* (移動), qui signifie à la fois le déplacement ou la migration des hommes et des objets dans l'espace, se conjugue pourtant très bien avec la vision non segmentée des mouvements humains sur laquelle travaille le champ des *mobility studies* (Kaufman, 2002 ; Urry, 2005). En tapant les termes *idō* et *fubyōdō* (inégalité, terme devenu incontournable dans les réflexions sur l'exclusion au Japon) sur plusieurs moteurs de recherche, je n'ai pas trouvé de références, sauf un article de 2014 écrit par des chercheurs de l'Université d'Ōsaka sur les *idō fubensha*, c'est-à-dire les personnes à faible capital de mobilité (Nishiwaki et al., 2014). Cet article va au-delà des pratiques quotidiennes d'achat et inclut des questions d'accès physique à l'éducation (scolariser les enfants), à l'emploi et à la santé, et conclut à une surreprésentation des personnes âgées parmi les *idō fubensha*. Pourquoi ces recherches envisagent-elles aussi peu le problème de l'attachement et de l'ancrage des jeunes à des banlieues « vieilles » ? Plus que l'expression d'héritages confucianistes donnant la priorité au bien-être des aînés, on peut interpréter cette approche a priori générationnelle comme une conséquence de la répartition spatiale de la grande pauvreté interne à chaque classe d'âge dans le Japon contemporain, et de la manière dont cette pauvreté retient l'attention. En particulier, les quartiers centraux et péri-centraux des grandes villes, où la densité de l'offre en service est plus élevée, ont constitué dans les années 2000 les terrains privilégiés des études sur la précarisation des jeunes actifs japonais (Kimura et al., 2002 ; Mizuuchi, 2003). En comparaison, la question d'une possible exclusion des jeunes en milieu périurbain manque d'évidence. Par contraste, les études sur la pauvreté au grand âge considèrent davantage l'influence des environnements urbains sur la santé physique et mentale, d'où l'attention portée aux centres comme aux banlieues de villes de petite, moyenne et grande taille (Nakaya, 2011).

II.3.2. Les inégalités de mobilité parmi les plus de 65 ans : des difficultés spécifiques mais des aides importantes

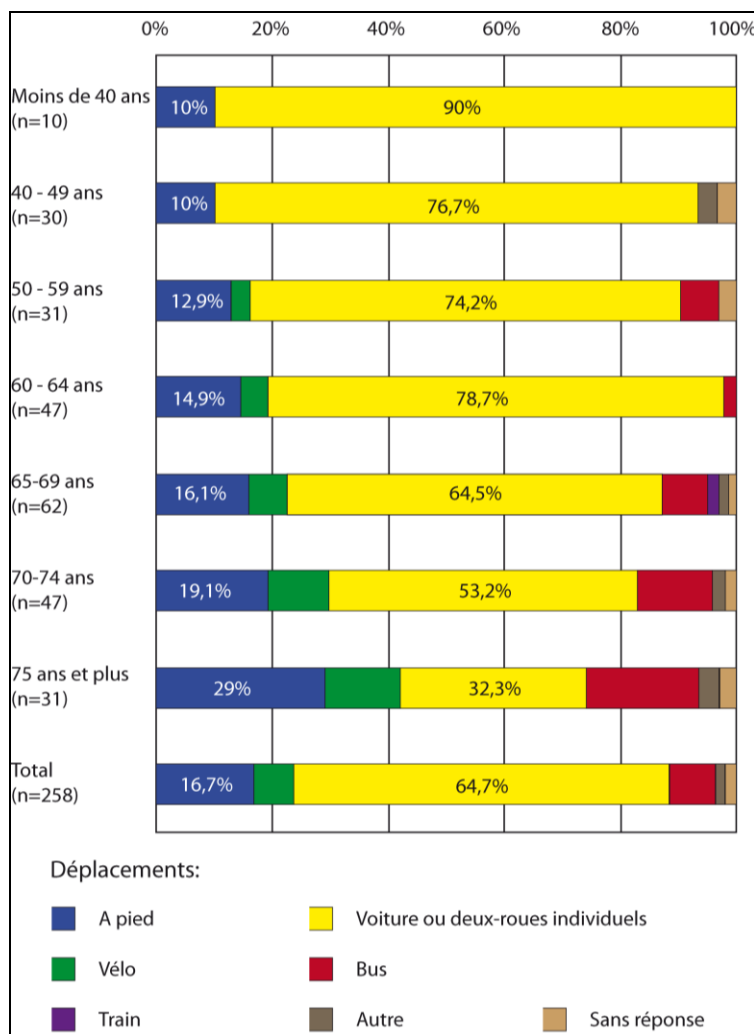
L'augmentation inquiétante du nombre des *kaimono jakusha* en périphérie des villes japonaises doit d'abord être ramenée à une hausse exponentielle du nombre de seniors en banlieue, mais elle ne doit pas faire oublier la très grande hétérogénéité des situations de mobilité que l'on peut observer parmi les Japonais les plus âgés : les chiffres de la motorisation des plus de 65 ans dans le Kansai, ou la multiplication des déambulateurs dans les rues, témoignent aussi de formes d'hyper-mobilité jusqu'à un âge très avancé (Murayama, 2011). Dans beaucoup de cas comme sur la photo 5, ces personnes ont plus de 80 voire 90 ans. Deux autres paramètres contribuent à limiter l'augmentation des personnes âgées handicapées, même en zone urbaine décroissante : d'abord, un accès à la robotique palliative facilité par la baisse du coût unitaire de certains objets ménagers adaptés, ensuite, une multiplication des initiatives communautaires d'entraide, dirigées vers l'aide aux plus de 80 ans, par des retraités plus jeunes.

¹⁶⁶ En 1997 par exemple, Mihoshi et Nitta proposent un concept (*gainen*) de *kōtsū konnansha* ou personnes en difficulté dans les transports.

L'appartenance à la catégorie des *kaimono nanmin* dérive d'autres facteurs nuisibles au vieillissement en bonne santé : la solitude si la personne vit seule, un revenu faible (si le chef de ménage n'a pas fait une carrière de long terme en entreprise), un manque de soutien familial, et un sentiment de captivité lorsque la personne veut déménager et ne peut revendre un bien dévalorisé.

Sugita Satoshi explique en outre « l'effet ciseaux » qui nourrit le sentiment d'injustice ressenti par les seniors habitants des « déserts alimentaires », et les invectives que ces derniers lancent contre un gouvernement « qui s'en moque » (voir encadré 4). Le passage à la retraite implique en effet, pour tous les individus de plus de 65 ans, une baisse du revenu moyen, a fortiori si ces individus ont beaucoup emprunté durant la bulle et n'ont pas encore remboursé tous leurs prêts. Or, la relocalisation de l'offre commerciale et la disparition des *shotengai* introduisent des contraintes de coût du transport inédites et inattendues : devoir payer un taxi pour faire ses courses, si l'on n'est pas détenteur d'un permis ou que l'on ne peut assumer les frais d'assurance d'une voiture (qui augmentent avec l'âge de l'assuré). Le tarif des voyages en train augmente lui aussi considérablement si l'individu n'est plus salarié d'une entreprise. Pour résoudre ce problème, les municipalités japonaises et les opérateurs privés de transport par bus proposent des équivalents de la carte vermeille française ; les seniors semblent toutefois beaucoup moins aimer le bus que le train, parce que le trajet est plus chaotique, moins ponctuel et dépourvu de tables horaires fixes (si c'est un transport communautaire à la demande), et les arrêts sont moins abrités des intempéries. Il est enfin beaucoup plus difficile d'entrer avec un déambulateur dans un bus que dans un train, de sorte que dans un territoire périurbain comme Senboku New Town, la marche reste significativement préférée au bus pour atteindre des ressources distantes (graphique 11).

Graphique 11 : Faire ses courses à Senboku, parts modales par âge



Source : grande enquête menée par la mairie de Sakai en 2010. Adaptation : S. Buhnik, 2013.

II.3.3. Une compression du budget-temps des ménages jeunes

La domination des transports motorisés parmi les ménages de moins de 50 ans, qui nourrit l'image de « my-carism »¹⁶⁷ accolée aux banlieues selon Horiuchi (2014), et que l'enquête de la mairie de Sakai tend à confirmer, reflète aussi un problème de compression des budgets transport parmi les générations plus jeunes. Si le facteur de la conciliation entre emploi et famille a déjà été évoqué au chapitre 2, celui du coût du transport en commun pour les actifs précaires est également déterminant. En banlieue, la voiture se révèle en effet moins coûteuse et plus pratique que le train pour des déplacements transversaux (tableau 6), puisqu'il faut alors emprunter différentes lignes dans un réseau régional sans système de tarification unifié et zonal, sans équivalent du Pass Navigo français. Par ailleurs, la pauvreté des générations de moins de 40 ans est étroitement associée à la

¹⁶⁷ Chez Horiuchi et d'autres auteurs, « my carism » est le pendant de l'idéologie du « my-homism » qui guide les trajectoires résidentielles vers l'achat d'un bien individuel en banlieue sous la Haute croissance et jusqu'à présent au Japon.

vie des jeunes travailleurs précaires (NEETs¹⁶⁸, freeters) embauchés dans l'industrie de la restauration et des services au centre des grandes villes : le logement étant devenu presque moins cher que le transport, dans les logements anciens d'une ville comme Ōsaka, un déménagement vers le centre-ville permet de réaliser des économies, surtout pour les jeunes actifs masculins qui ne sont pas soumis aux mêmes critères d'embauche que les femmes (voir chapitre 2). Durant les intervalles entre deux contrats courts, enfin, les actifs précaires ont moins de problème de couverture de leurs transports s'ils peuvent facilement naviguer à pied ou à vélo entre différents employeurs potentiels. Pour ces raisons, les analyses spatiales de la pauvreté des jeunes se sont focalisées sur les quartiers centraux plutôt que sur les zones périurbaines, où les enfants « peuvent » vivre chez leurs parents.

Tableau 6 : Les abonnements que la compagnie Nankai propose à ses usagers, prix en yen par mois.

En l'absence de système de tarification zonale, les prix sont au kilomètre et calculés selon les gares de départ et d'arrivée. La distance est par exemple de 27 kilomètres entre Namba et Kawachinagano, de 13,2 km entre Namba et Nakamozu, où l'on effectue le changement vers la ville nouvelle de Senboku New Town, ce qui suppose de prendre une autre ligne avec sa propre tarification. Pour un adulte, effectuer 20 kilomètres de trajet quotidien coûte 15 500 yen par mois (120 euros environ) si ces frais ne sont pas couverts par un employeur. Au Japon, le seuil de pauvreté correspond à moins de la moitié du revenu moyen médian net, soit 1 220 000 yen par an, c'est-à-dire un revenu net de moins de 120 000 yen par mois. 16,1 % de la population était concernée selon un rapport publié par le ministère de la Santé en 2014.

Salariés				Etudiants			
Distance km	1 mois	3 mois	6 mois	Distance km	1 mois	3 mois	6 mois
1	4180 yen	11920	22580	1	1390 yen	3970	7510
2	4890	13940	26410	2	1800	5130	9720
3	5610	15990	30300	3	2210	6300	11940
4	6270	17870	33860	4	2570	7330	13880
5	6930	19760	37430	5	2940	8380	15880
6	7590	21640	40990	6	3250	9270	17550
7	8210	23400	44340	7	3560	10150	19230
8	8820	25140	47630	8	3810	10860	20580
9	9430	26880	50930	9	4070	11600	21980
10	10040	28620	54220	10	4320	12320	23330
20	15500	44180	83700	20	5490	15650	29650
30	19780	56380	106820	30	5810	16560	37380
40	22330	63650	120590	40	6010	17130	32460
50	23520	67040	127010	50	6180	17620	33380

Source : Nankai, Handbook 2008.

¹⁶⁸ Expression signifiant Not in Employment, Education nor Training, et les freeters sont des actifs cumulant les contrats de travail court.

III. La réorganisation métropolitaine et locale de l'accès aux ressources urbaines : jeux d'acteurs et problèmes scalaires

S'il y a un consensus sur le fait qu'il n'y a guère d'alternative à la ville compacte pour « sauver » les villes japonaises, sa réalisation sur le terrain remplit-elle son objectif d'amélioration des conditions de mobilité d'une société vieillissante en rapprochant les hommes et les activités dans des lieux *choisis* ? Il ne s'agit pas ici d'accuser les politiques de renouvellement des centres métropolitains d'être responsables de la montée du nombre de personnes souffrant d'un accès détérioré aux ressources en banlieue. Cependant, les acteurs les plus concernés par le déclin du nombre d'habitants jeunes en zone périurbaine et/ou la raréfaction locale des lieux de ressources vont mettre en place une série d'alternatives créant un problème scalaire. En d'autres termes, les acteurs privés opérant à une échelle régionale, compagnies ferroviaires au premier chef, relocalisent leurs activités là où l'augmentation des mobilités courtes et de loisir compensent le déclin numérique national des migrations pendulaires. En coopération ou non avec ces acteurs ferroviaires et grâce au développement des technologies de communication, les collectivités locales et les membres de la société civile organisée (en associations de voisinage ou en ONG) compensent la disparition de lieux fixes de ressources par des services mobiles. L'adhérence de ces services aux réseaux matériels est beaucoup moins forte et leur gestion beaucoup plus localisée : camions-épicerie ou taxis à la demande vont former là où ils s'arrêtent des lieux de sociabilité éphémères adressés à une société plus âgée et plus lente.

Face à cette situation, beaucoup d'acteurs publics et privés vont concilier un impératif d'attractivité avec celui de l'adaptation aux besoins d'une société ultra-âgée, par un recours à des stratégies axées sur les slogans du *transit-oriented development* ou de la *slow life*, la lenteur revendiquée dans la relation quotidienne à la ville. Au Japon, le mouvement *slow life* (*surō raifu*) était à l'origine porté par des « clubs » contestant les modes de vie « frénétiques » imposés du fait d'une dissociation croissante entre lieu d'habitat et lieu d'emploi. Leurs défenseurs cherchent la rupture avec ces modes de vie en partant vers la campagne, ou bien en réhabilitant l'habitat dans des quartiers de maisons anciennes bas et denses, aux ruelles étroites (Buhnik, 2015 ; Schulz, 2008, 2015). La réhabilitation de la ruelle (*roji*) tend à être récupérée par les projets de renaissance urbaine créant parfois des galeries ou rues commerçantes couvertes pastiches à l'intérieur de complexes de grande hauteur comme la tour Sky Tree à Tōkyō (Languillon, 2014). Ces politiques dévalorisent en filigrane les modes de vie périurbains caractéristiques de la Haute croissance, où une partie de la vie quotidienne se déroulait à l'intérieur des wagons des trains de banlieue. A travers un tour d'horizon de ces différentes actions, dont on trouve des exemples à Senboku New Town et Kawachinagano, nous montrons que la dualisation des pratiques de vie entre centres et banlieues des agglomérations japonaises avance en pratiques et en symboles : les acteurs des territoires centraux ou périurbains encouragent le développement de mobilités plus repliées, tandis que les passages du centre à la banlieue diminuent. Cette dualisation incite à se demander si les individus les plus contraints par la décroissance périurbaine ne sont pas ceux qui ont besoin que se maintiennent des flux quotidiens importants entre centres et espaces périphériques à l'échelle d'une aire métropolitaine¹⁶⁹.

¹⁶⁹ C'est ce que suggère d'ailleurs le vote récent de mesures compensatoires en faveur des « aires urbaines centrales autonomes », puisque l'accès à des services rares concentrés dans la ville-noyau dépendra du maintien de transports efficaces financés grâce à un usage contractuel des dotations globales de fonctionnement.

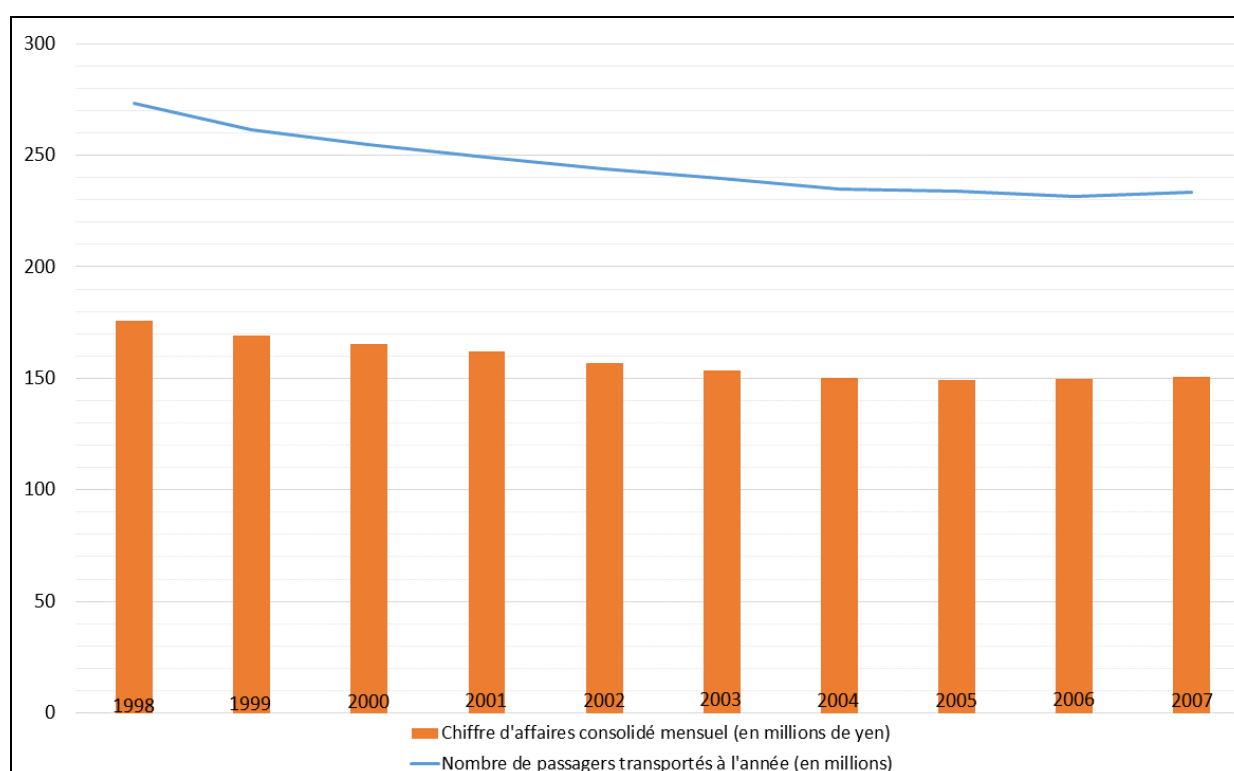
III.1. Les compagnies ferroviaires privées : des stratégies de repli ?

III.1.1. La réhabilitation des gares terminales et le *green transit-oriented urban development*

L'approfondissement des processus de recentralisation placent les opérateurs ferroviaires privés dans une situation très épineuse et préoccupante, car une hausse de la demande en loisirs ou en services liés au vieillissement (de la maison de retraite proposée aux clients de la ligne à la conversion de parcelles de leur patrimoine foncier en funéraires, par exemple) ne suffit pas à remplacer la chute en cours des activités de transport et de vente en lots de quartiers résidentiels en banlieue (graphique 12).

Graphique 12 : Le bilan comptable de la Nankai, passagers annuellement transportés et chiffre d'affaires mensuel.

Malgré une légère remontée entre 2006 et 2007, la baisse structurelle observée par Sakanishi (2006) se perpétue durant la décennie 2000 : le trafic passager passe de 273 millions en 1999 à 239 millions en 2008.



Source : Nankai Handbook 2008.

Afin d'y remédier, les compagnies déficitaires ont d'abord fermé leurs activités les moins rentables, comme des parcs d'attraction ou le financement d'équipes de base-ball. Elles se sont également attelées à l'amélioration des conditions de transport dans les trains, afin de réduire les durées de déplacement vers les banlieues et leur pénibilité lors des heures de pointe (Horiuchi, 2014).

Ce n'est qu'en se lançant à leur tour dans des opérations de réhabilitation de leurs terminaux de gare, grâce à leur inclusion dans des périmètres de renaissance urbaine au cœur d'Osaka, et donc en retournant leurs stratégies traditionnelles d'expansion, que les compagnies du Kansai ont réussi à renouer avec la croissance de leur chiffre d'affaires. Inauguré dès 2004, le complexe de loisirs Namba Parks de la Nankai (photos 12) a eu un succès que les autres compagnies ferroviaires régionales cherchent à émuler, au point de faire craindre une surproduction d'immobilier commercial (voir chapitre 4). La fabrique de ce projet immobilier de plus de 100 000 m² obéit aux commandes du Quartier général de la renaissance urbaine : places publiques ouvertes, végétalisation, présence de magasins duty-free spécialement adressés aux touristes et panneaux multilingues... Namba Parks a réaffirmé le cachet commercial et hautement touristique du quartier de Namba et du canal de Dōtonbori, en accord avec une politique de régénération identitaire portée depuis longtemps par la municipalité (voir chapitre 4). A ce recentrage sur Namba se superpose une stratégie de désengagement partiel de l'exploitation directe de son secteur hôtelier, à l'image des autres compagnies ferroviaires du Kansai : la Nankai ne conserve une exploitation directe que des surfaces pourvoyeuses de revenus locatifs (Aveline-Dubach, 2015a : 96).

Photos 12 : L'intérieur du complexe Namba Parks et une affiche publicitaire pour un condominium de luxe, « Kitahama gently », dans la gare d'Umeda, le quartier des affaires et de la finance d'Osaka.

A l'intérieur de Namba Parks, des « cascades de verdure » que l'on peut admirer depuis la terrasse d'un « slow café » végétarien.



Invitation à venir voir la « model room » (maquette) d'un projet de construction de condominium de luxe surélevé donnant sur la rivière Yodo au nord d'Osaka. En katakana, « gently » peut aussi s'entendre « gentry » (ジエントリー) du fait des confusions entre -r et -l en japonais.



Photos : S. Buhnik, octobre 2012.

Sans entrer dans les détails esthétiques d'une production architecturale typique des projets de renaissance urbaine qui ont verticalisé les paysages des métropoles nipponnes, le cadre créé par le cabinet de l'architecte californien Jon Jerde, qualifié de « green transit-oriented development » sur

son propre site¹⁷⁰, révèle comment se glocalisent ici des modèles d'attractivité urbaine circulant à l'échelle planétaire, par rapport au contexte démographique et économique spécifique du Japon contemporain. La réalité du vieillissement démographique, pour ne pas s'écarter de la valeur que les « élites cinétiques » donnent à la mobilité et nuire à la compétitivité des villes japonaises, est ici subvertie en un ensemble de vertus : la lenteur n'est plus un handicap mais au contraire la preuve d'une relation apaisée de la ville au temps, signifiant une maîtrise et une maturité de la fabrique urbaine japonaise par comparaison avec ses rivales en Asie orientale, lancées sur une trajectoire de modernisation. Appliqué à une ville plutôt réputée pour son bruit et sa fureur de capitale du négoce, le lexique de la lenteur tel qu'il est utilisé par les acteurs de la renaissance urbaine d'Osaka projette sur les « classes créatives » japonaises un pouvoir culturel qui les distingue, comme le sous-entend le jeu de mots entre *gentry* et *gently* (photos 12). Cette alliance de lenteur et de connectivité s'illustre aussi dans les plaquettes promotionnelles et la cartographie de son domaine que la compagnie Nankai diffuse à partir de l'aéroport du Kansai, pour les touristes autochtones et étrangers (figure 21). Namba y fait figure de parangon d'une modernité minérale mais réjouie, et de hub donnant « accès à la mer (*umi*), à la montagne (*yama*), aux *meisbo* ou lieux célèbres : sport, visites culturelles, zones naturelles de détente entourent la zone relativement peu identifiable des trois gares de Senboku, dessinées en jaune-beige sur la carte. Il s'agit là d'une stratégie classique de référence aux paysages célèbres du Japon, à laquelle les compagnies ajoutent aujourd'hui, dans les bâtiments neufs de leurs gares terminales, des références au mode de vie *slow* qui a d'abord une origine contestataire, de refus d'une croissance irréfléchie (Buhnik, 2015). Les restaurants de nourriture organique et café *slow* ou boutiques de vêtements *slow* s'y développent, par l'entremise de l'Osaka Brand Committee, un comité de marketing urbain mettant en relation les gérants des locaux commerciaux avec des « créateurs » d'un mode de vie « alternatif » en centre-ville (voir chapitre 4).

¹⁷⁰ <http://www.jerde.com/featured/place57.html>

Figure 21 : La figuration du réseau ferroviaire de la Nankai.



Carte distribuée à l'aéroport international du Kansai, en 2012.

III.1.2. Une dévascularisation des segments peu rentables facilitée par la révision de la Loi sur les transports (2000)

Afin de fluidifier ces connexions entre le terminal de Namba et ses stations les plus touristiques, la compagnie ferroviaire peut être tentée de fermer ou de réduire le trafic « non express » de ses stations moins fréquentées en banlieue. Le public nomme ce phénomène *mujin eki* ou « gare sans personnel » : aux chefs de guichet se substitue un terminal téléphonique qui permet des appels d'urgence. Très redouté des riverains car précurseur d'une possible fermeture de la gare

et des services associés, le *mujin eki* a été envisagé pour la gare de Mikanodai au sud de celle de Kawachinagano (voir chapitre 2, figure 6). Plusieurs centaines d'habitants, en partenariat avec le maire (d'un parti indépendant du Parti libéral et du Parti démocrate), ont signé une pétition et sont passés sur plusieurs média nationaux, selon la page Facebook ouverte par les pétitionnaires¹⁷¹.

En l'an 2000, la révision de la Loi sur les activités ferroviaires a facilité les démarches de retrait des opérateurs en ne les incitant plus à compenser leurs segments déficitaires grâce aux recettes de leurs segments bénéficiaires : ils peuvent plus facilement remplacer une maintenance ferroviaire coûteuse par du transport en car sur « notification » aux collectivités locales concernées. Cependant, ni le Parti démocrate japonais, ni les factions conservatrices du Parti libéral démocrate, ni le parti de centre Kōmeitō n'ont apprécié ces dérégulations. Les premiers ont essayé d'introduire sans succès un droit à la mobilité (*idō suru kenri*) inspiré du droit français (Horiuchi, 2014). Les seconds ont promulgué en octobre 2007 une loi de revitalisation du transport régional qui subventionne « à l'essai » certaines lignes, en autorisant notamment une « gestion verticale » public-privé qui était jusqu'ici infaisable.

« Par « gestion verticale séparée », il faut entendre une manière d'organiser les services de transport, où la possession des infrastructures et la gestion du matériel roulant peuvent être séparées. (...) Les infrastructures appartiennent principalement au secteur public, tandis que le secteur privé se charge de faire marcher les véhicules. Pour les opérateurs ferroviaires privés, outre qu'ils sont déchargés de l'entretien des emprises ferroviaires, ils sont aussi libérés du paiement de la taxe sur les biens immobiliers, permettant ainsi une amélioration de la qualité de la gestion des lignes ferroviaires. (...) Néanmoins, même si la balance des comptes établie sur une gestion séparée public-privé est positive, cela seul ne fait pas augmenter le nombre d'usagers, et si l'on ne met pas en place des politiques ciblant cette augmentation, le danger que cela se termine par un simple « traitement de choc » est grand. » (Horiuchi, 2014 : 28).

Dans la pratique toutefois et du fait des tollés provoqués par la *mujin eki*, les compagnies ferroviaires vont en général entamer une discussion avec les collectivités sur le remplacement du rail par des transports motorisés. La solution de la gestion verticale séparée entraîne la formation de sociétés dites de « troisième secteur » (*daisan sekuta*), qui sont autorisées à bénéficier de subventions publiques et où la part du capital public demeure très faible (Aveline-Dubach, 2015a : 99). Ainsi la compagnie Kintetsu, rivale de la Nankai dans le sud-est de la région d'Osaka, y a recours : elle garde la propriété de ses lignes ferroviaires, mais le matériel roulant vient d'une autre société. Un mouvement de concentration des groupes du fait de la concurrence pourrait aussi se produire à moyen terme (Aveline-Dubach, *ibid.* : 99).

III.2. L'incitation aux partenariats publics-privés pour le maintien des services à la personne dans les espaces urbains décroissants

III.2.1. Le développement des partenariats public-privé : la participation des habitants au service public (Takamura, 2009)

Le texte de Horiuchi Shigeto illustre le rôle aujourd'hui attribué au renforcement des partenariats entre secteur public, secteur privé et société civile pour maintenir des infrastructures

¹⁷¹ <https://www.facebook.com/Mikanodai.sta.muzinka>.

qu'aucun acteur ne peut à lui seul entretenir. Au sujet des membres de la société civile, Patricia Marmignon (2012), note à qu'ils ont été les principaux acteurs « dans l'urgence » face aux dégâts matériels et humains causés par le grand séisme du 11 mars 2011 qui a frappé le nord-est du Japon :

« Depuis le 11 mars 2011, des *komyuniti* regroupent habitants, bénévoles, spécialistes du bien-être social, de la santé, juristes, avocats, conseillers, éducateurs, architectes, urbanistes, historiens ou encore artistes. Elles ont un rôle de soutien et de consultation (*kyōgi*), et enquêtent sur les besoins. Elles offrent nourriture et vêtements, produits de première nécessité et soins médicaux d'urgence. Elles informent et transmettent les messages des réfugiés, voire des objets retrouvés (...). Elles participent aux traitements des gravats, à la remise en état des terres, à la réfection rapide des habitations, à la construction de logements temporaires réutilisables et tournés vers des espaces collectifs, des jardins partagés. »

Dans un contexte moins extraordinaire que celui d'un séisme centennal, la décroissance urbaine est perçue par les associations à but non lucratif comme une manifestation spatiale de la « société sans lien » (*muen shakai*) contre laquelle elles entendent lutter. Comme l'écrit cependant Takamura Gakuto dans *La République antiparticipative* (2009), ce développement de la participation civile « au service public » n'est pas uniquement le produit de gestes altruistes, mais du droit donné aux municipalités depuis les réformes de la décentralisation, « d'obliger » les associations de voisinage à prendre en charge des services urbains. Ce mode d'autogestion est discuté par les chercheurs, qui le qualifient de manière variable : « local empowerment » ou « friendly authoritarianism » (Sugimoto, 1997), ou « members without advocates » (bénévolat sans militantisme : Pekkanen, 2006).

III.2.2. Typologie des services alternatifs à la personne dans les espaces urbains en déclin

A travers ses manuels de « bonnes pratiques », le METI (ministère de l'Économie) et le MLITT mettent à jour des listes d'alternatives aux réseaux infrastructurels « lourds » où le rôle de la société civile oscille ainsi entre celui de fournisseur du service ou d'entité coopérante (tableau 7).

Tableau 7 : Des exemples de coopération public-privé-société civile pour l'offre de services mobiles remplaçant les magasins fermés dans les zones en fort dépeuplement.

F = Fournisseur, C = entité coopérante

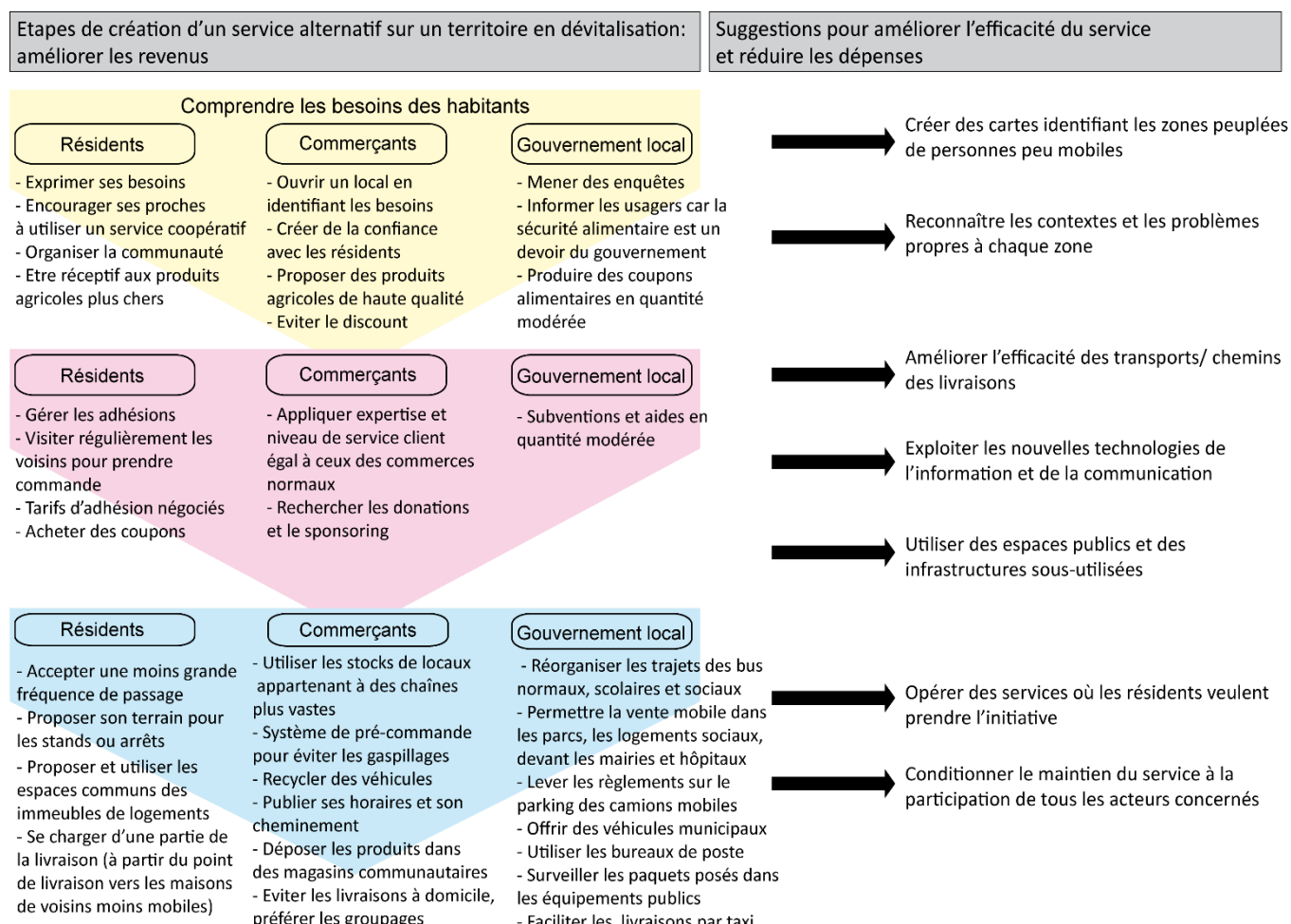
Catégorie	Cas	Nom du fournisseur	Echelle	Secteur privé	Service public	Collectivité loc.	Résidents
"Petites bases"	City Market	Zennihon shokuhin	Nationale	F	C		
	Convenience store en zone décroissante	Seicomart	Hokkaidō	F	C		
	Club paysan	Yabaeki	Oita	F			C
	Local coop station	Saitama coop		C	F		C
Livraison, transport de marchandises	Hearts Delivery service mobile	Fukui coop	Fukui		F	C	C
	Happy Liner	Sun Plaza Ltd	Kochi	F		C	C
Livraison à domicile	Easy shopping	Kengun shopping center	Kumamoto	C	F		
	Livraison pour les seniors	Super sanshi Ltd	Mie	F			
	Net super des zones de montagne	Okuwa	Wakayama	F		C	C
	Seven Meal	Seven-Eleven Ltd	Nationale	F		C	
	Faithful Delivery	Service du bien-être de la ville de Nishigawa	Iwate	C			F
Transport communautaire	Kirara-chan bus	Développement communautaire de Tsuchiura	Ibaraki	C	C	C	F
	Ao bus	Aobadai community bus project	Chiba	C		C	F
	Odekake bus	Kegoya Genkimaru ONG	Hiroshima	C		C	F
	Taxi quasi bénévole	Service social du village de Sai	Aomori	C		C	F
	Bus à la demande	Comité pour la promotion du secteur public	Yamanashi	C	C		F

Source : MLITT, 2008, *chiiki kōkyō kōtsū no kasseika saisei he no jireishu* (exemples de revitalisation des transports et d'autres services publics).

Le tableau révèle que c'est dans le domaine des transports que les résidents sont le plus souvent en position de fournisseurs ou marchands, alors qu'ils sont davantage en position de coopération pour la tenue de magasins. Ces coopérations supposent par ailleurs le maintien dans les zones décroissantes de bénévoles ayant du temps pour mener à bien ces opérations (et en tirer

un contentement personnel). A l'heure actuelle, l'implication forte des jeunes seniors assure la vitalité de ces initiatives (Ikuta *et al.*, 2009), mais qui les replacera à l'horizon 2030 dans les banlieues et les autres types d'espaces touchés par des processus de décroissance ? Les collectivités locales périphériques en particulier restent ainsi soumises à l'impératif d'ancrer les plus jeunes, ou du moins de les persuader d'effectuer des visites régulières sur leur territoire. A défaut d'espérer « faire revenir » des ménages habitant au centre, les collectivités misent de plus en plus sur le développement d'une économie présentielle qui serait fournisseuse d'emplois, ou d'habitudes de double-résidence chez les jeunes héritant de terrains ou ayant des attaches familiales (parents vivant sur le territoire administré par la collectivité en question). C'est la raison pour laquelle de grands instituts privés comme le Nomura Research Institute développent des fiches de conseils pour améliorer la validité et la rentabilité de l'entrepreneuriat local et coopératif, qui pourrait devenir une source d'emploi plus stable que celle mise à la portée des jeunes actifs précaires logeant en centre-ville (figure 22).

Figure 22 : Suggestions du Nomura Research Institute pour améliorer les business models coopératifs dans les villes japonaises en décroissance.



Source : Kudo *et al.* (2012) et Nomura Research institute, paper 170, retravaillé par S.Buhnik, 2015.

III.2.3. Les services mobiles, des embrayeurs de sociabilités pour les plus âgés

L'ancrage socio-économique et socio-culturel des enfants des Baby boomers par l'emploi en périphérie des métropoles japonaise est d'autant plus crucial que les services du quotidien alternatifs ne dupliquent pas l'organisation radiale des réseaux ferroviaires : ils la croisent ou la complètent par une organisation parfois inter-communale, parfois infra-communale, des territorialités d'une société à la retraite. Cela ne correspond pas à la nature radiale des déplacements domicile-travail classiques liant les banlieues japonaises aux pôles d'emploi. Cette réorganisation des ressources locales sous l'influence de la montée de l'action civile a des conséquences radicales sur l'habitat en banlieue des catégories de population de moins de 65 ans, enjeu qui reste pourtant sous-étudié dans les travaux sur le vieillissement et le déclin des banlieues japonaises.

Robert Pekkanen (2006) ou André Sorensen et Carolina Funck (2002) n'ont eu de cesse de se demander si cet engagement civil a surmonté son héritage « autoritariste amical » (*friendly authoritarianism*) et s'est mué en une démocratie participative. Si l'on ramène ce débat à la dimension d'évolution des conditions de mobilité des différentes catégories de la population périurbaine japonaise qui nous intéresse ici, on est intrigué par le caractère gérontocrate ou non des relations qui se nouent entre habitants dans le cadre d'actions communautaire pour renouer des proximités sociales et spatiales. Est-ce que des gens jeunes sont prêts à s'installer dans une banlieue « aux cheveux gris » (Yoshida, 2010), ou vont-ils être seulement en position de procurer le service à des seniors déléguant leurs besoins de mobilité ? Les plus âgés apprécient-ils les discours ruralistes recommandant une « villagisation » (*furusato-zukuri*) de la banlieue en réponse aux politiques de renaissance urbaine ? Beaucoup d'habitants redoutent que la fourniture de services, dans cette situation, soit synonyme de soumission à des relations de don et de contre-don, et ils préfèrent alors « se débrouiller » (Ikuta, 2009) pour éviter de devoir passer trop de temps avec leur voisinage. Horiuchi Shigeto (2014) ou Yamashita Yuichi (2012) critiquent par exemple le fait que les « services à la demande » sont accessibles si le demandeur a une carte d'enregistrement prouvant son appartenance à la commune, excluant les autres, même si la motivation derrière cette règle est en général moins chauvine que financière (les collectivités qui subventionnent n'ont pas envie d'aider les *kaimono nanmin* des villes voisines car elles sont désargentées).

Cet enjeu de mixité générationnelle grâce à la mobilisation bénévole apparaît dans l'observation sur le terrain des caractéristiques sociodémographiques des usagers des services mobiles : à Kawachinagano par exemple, l'annonce de l'automatisation de la gare de Mikanodai a convaincu la mairie de réagir en offrant un camion réfrigérant à une coopérative pour les services du quotidien (*seikatsu kyōdo kumiai*) née à Izumi, une ville littorale voisine de Sakai et Kawachinagano à l'ouest. Intitulée « Izumi coop : o kaimonobin » (la coop à votre service), elle dessert les collines de la ville de Kawachinagano là où un grand nombre de personnes âgées seules a été signalé par les services municipaux.

Le camion est chargé à partir d'un supermarché et monte à travers les quartiers résidentiels et les rues étroites des zones dessinées en violet sur le plan de passage du lundi-jeudi diffusé par la coop (figure 23). Son arrêt à l'entrée d'une aire de jeux sans enfants est un « embrayeur » de micro-mobilités et de sociabilités dans le quartier. Malgré ses horaires fixes, le camion prend la peine de s'annoncer par un haut-parleur très sonore, qui délivre une voix féminine chantante : « shokuryōhin hajime ! Kochira ha, kōpu no o-kaimonobin desu. (...) Kōpu no o-kaimonobin de

ha, yasai, o-niku, o-sakana, gyūnyū, o-kome, okashi... » (Par ici les produits ! C'est la coop à votre service. Vous y trouverez des légumes, de la viande fraîche, du poisson, du lait de vache, du riz, des gâteaux...). Plusieurs femmes âgées sortent, et comme le camion ne permet qu'à une seule personne d'entrer prendre ses commandes ou des produits au hasard (photos 3 et 4), les autres clients attendent en discutant. L'univers est très féminisé mais au-delà de quelques femmes avec leurs enfants ou sortant leur chien, quelques hommes devisent aussi. Durant tout le trajet « embarqué » avec le camion coop¹⁷², ces profils demeurent stables, et ni des étudiants ni des jeunes actifs hommes n'ont été aperçus, sans doute à cause de l'horaire de passage du camion, entre 11h15 et 16 heures en jour de semaine. Le conducteur/démonstrateur/gérant des commandes est quant à lui pré-retraité, il ne souhaite pas quitter son travail pour le supermarché d'Izumi et la coop « tant qu'on aura besoin de lui »¹⁷³.

¹⁷² Où j'ai été conviée grâce à l'intermédiation des professeurs de l'Université Ritsumeikan. Voir chapitre 5.

¹⁷³ Extrait des vidéos prises ce jour-là, 14 mai 2013.

Figure 23 : Passage de l'Izumi coop dans les rues de Kawachinagano, l'animation d'une place entre les pavillons de Mikanodai.



S. Buhnik, 2013.

III.3. Le développement du tourisme écologique, une stratégie séduisante pour les espaces périurbains... attractifs

Comme le suggère la typologie conçue par Iwama Nobuyuki et ses collègues (figure 17), les banlieues les plus délaissées sont des « villes dortoirs » sans offre d'emploi allant au-delà des services médicaux à la personne : tous les chercheurs lus ou interrogés dans le cadre de ce travail¹⁷⁴ disent que le manque de délocalisation des emplois tertiaires est le « péché originel » des banlieues japonaises (Yamamoto, 2009 ; Yoshida, 2010). Beaucoup prennent en contre-modèle les villes nouvelles françaises en raison de leur diversité socio-économique, gage d'une maturation des quartiers périurbains¹⁷⁵. Mais est-ce que le développement d'une économie présente est envisageable pour chaque banlieue japonaise en déclin ? Ces solutions de revitalisation économique étant restreintes et imitées d'une périphérie à l'autre du Japon, elles sont à la fois séduisantes et concurrentielles.

III.3.1. Le tourisme rural et l'agriculture urbaine, une revitalisation concurrentielle

Le tourisme rural est souvent considéré comme un eldorado ou une source très prometteuse de développement des collectivités périphériques à la recherche d'une stabilisation de leurs ressources et de moyens d'entretenir une qualité de vie pour leurs habitants restants. Le bureau du tourisme du MLITT a lancé à la fin des années 2000 des campagnes de « bien-être des villages » isolés ou à la marge des grandes agglomérations, axé sur l'encouragement à des synergies d'entreprises, grâce à la promotion du tourisme rural (Shigeto, 2014 ; Yahagi, 2015). Par exemple, un opérateur régional ferroviaire du nord du Japon est incité par le département à s'entendre avec des foresteries locales pour ameubler son matériel roulant dans un bois de qualité local plutôt qu'importé. Les plateaux-repas qu'il propose par le biais de ses forfaits tourisme-santé sont composés de produits de saison réputés, achetés chez les coopératives engagées dans la préservation des *satoyama* et des terroirs que le département (*ken*) ou la municipalité affiche sur ses plaquettes de promotion auprès des visiteurs autochtones ou étrangers.

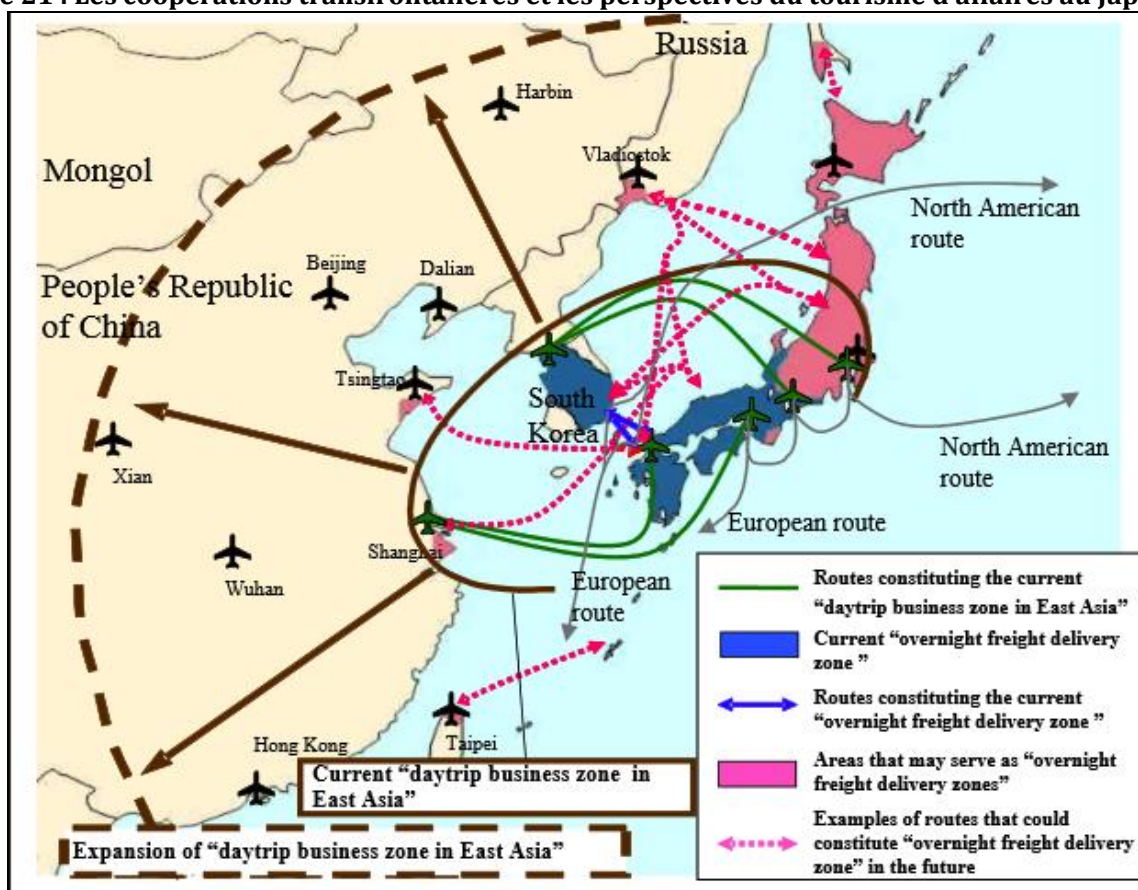
Ces campagnes ne partent pas de rien, car les collectivités japonaises ont depuis longtemps noué des jumelages transfrontaliers avec les pays voisins, comme la grande ville de Niigata sur la côte de la mer du Japon, qui a signé des accords avec des provinces de Russie (Seizelet, 2007). Un certain nombre de villes régionales faisant de l'expertise pour des villes chinoises et coréennes en matière de santé sont ainsi appelées à développer des flux de tourisme thérapeutique grâce à leur caractère montagneux, balnéaire ou campagnard. La relance du tourisme trois années après Fukushima redynamise les programmes de subvention aux collectivités locales mobilisées dans la promotion d'un tourisme de court séjour à partir d'une Asie « sans coutures » (*seamless Asia*). Une répercussion à moyen terme pourrait être de voir des collectivités périphériques entretenir plus d'échanges

¹⁷⁴ Que leur point de vue sur les réformes de la décentralisation et la privatisation d'une partie des services publics soit très négatif ou plus mesuré voire positif.

¹⁷⁵ Une appréciation positive des villes nouvelles françaises par rapport à leurs équivalents japonais a été émise dans les entretiens menés avec les professeur(e)s Kamo Toshio, Satō Yumi, Takamura Gakuto en 2012 et 2013 (voir annexes).

économiques avec leurs voisins étrangers qu'avec les grandes villes japonaises du littoral Pacifique, à supposer que les tensions géopolitiques s'apaisent (carte 21).

Carte 21 : Les coopérations transfrontalières et les perspectives du tourisme d'affaires au Japon



Source : MLITT, Livre blanc de 2012.

La ville de Fukuchiyama n'hésite pas à écrire ses rapports d'activité municipaux en trois langues (japonais, anglais, coréen), et en dépit d'une méfiance à l'égard de tout assouplissement des politiques migratoires, l'embauche de résidents étrangers en tant qu'ambassadeurs culturels, investis dans des campagnes de promotion de la ville hors des frontières du Japon¹⁷⁶, est encouragée.

On assiste toutefois à une certaine standardisation des procédés ou recettes que les collectivités locales appliquent pour « marketer » la singularité de leur terroir et les vertus thérapeutiques d'un séjour au milieu de ses paysages entretenus par des bénévoles, de ses bâtiments en bois local, de ses restaurants communautaires de qualité vendant un légume local ancestral. Les exemples de villes qui ont redessiné en manga ce légume pour en faire une mascotte territoriale abondent, de sorte que le visiteur, ayant l'embarras du choix, est d'abord tenté de visiter des « hauts lieux » ou des terroirs qui lui sont accessibles, pour des raisons amicales, familiales ou de proximité. Wakabayashi Mikio (2007) et Atsushi Miura (2012) exposent des exemples de banlieues dont la

¹⁷⁶ Entretien avec Yahagi Hiroshi, 2010.

transformation en territoire plus durablement aménagé était liée à une attractivité touristique ou culturelle indépendante de sa position géographique de banlieue d'une grande ville, comme Kichijōji à l'ouest de Tōkyō. C'est là en général que les demandes de location d'*akiya* sont supérieures à l'offre de logements vacants, car beaucoup de ménages cherchent à s'y installer.

En raison des concurrences entre banlieues pour une reconversion vers une économie présentielle et touristique, fondée sur la présence intermittente de flux d'actifs travaillant en centre-ville, beaucoup de territoires périphériques cherchent à démontrer leurs qualités de lieux de villégiature en organisant gratuitement des tournées de leurs coopératives agricoles organiques et de leurs paysages préservés. Les gouvernements des années 2007-2015 ont freiné un processus de libéralisation des transports régionaux grâce à des systèmes compensatoires pour la création de services alternatifs. Néanmoins, les mesures de revitalisation votées par le Parti libéral démocrate et le Kōmeitō précisent que le guichet des subventions s'ouvre si les acteurs locaux démontrent qu'ils « mobilisent » avec « énergie » tout le potentiel de leurs ressources humaines (*jinzai*). Les instituts d'expertise affiliés au conglomérat Nomura (figure 22) préconisent d'éviter « l'assistanat ». Selon Horiuchi (2014), les politiques de soutien aux partenariats public-privé sont plus efficaces dans les communes aisées (en revenu par habitant) car la clientèle est plus réceptive à la montée en qualité des produits et services, même si les ménages à hauts revenus sont rarement les plus engagés dans les actions communautaires et préfèrent la formule « tout en un » du condominium de luxe en centre-ville, avec services privés à la personne à l'intérieur du bâtiment.

III.3.2. La diffusion des politiques Slow Life dans les municipalités périphériques

Enfin, en contrepoint de la lenteur distinctive qui a émergé dans les discours de promotion des réalisations phares de la renaissance urbaine ou *toshi saisei*, un certain nombre de collectivités périphériques proposent un mode de vie lent « alternatif », vantant à l'inverse un écartement de la ville globale et de ses faux-semblants. Dans le sillage du décret pour la promotion de l'éco-tourisme au Japon de 2008 (Murayama et Parker, 2012), une quinzaine de villes japonaises de plus de 80 000 habitants se sont déclarées *slow cities*, comme la ville de Kakegawa à 100 kilomètres de Tōkyō. Devenue grande banlieue de la capitale dans les années 1980, Kakegawa base aujourd'hui ses discours de politique publique sur une rhétorique de la lenteur à fort contenu patrimonial, Kakegawa étant célèbre pour ses théiers et ses cérémonies du thé (figure 24). Selon Murayama et Parker (2012), cette rhétorique est bel et bien conçue comme une critique de la renaissance urbaine et porte un projet de détachement fonctionnel et économique par rapport à la capitale (Buhnik, 2015). La ville de Kakegawa reçoit un soutien financier et symbolique de la fondation « Japan for sustainability », qui diffuse ses huit arcanes du *slow* avec d'autres municipalités « coalisées » contre un mode de vie absurde structuré autour de la dévotion à un monde de l'entreprise qui ne protège plus, au prix de navettes inconsidérées qui auraient tué les liens sociaux.

La traduction anglaise du discours du maire de Kakegawa, Matsui Saburō, déclare également que « in the late twentieth century, Japan valued and pursued the fast, cheap, convenient, and efficient life that brought us economic prosperity. However, it also caused problems such as dehumanization,

social ills, and environmental pollution. We would like to move forward, with the slogan 'Slow Life', to achieve 'slow, relaxed and comfortable' lifestyles, and shift from a society of mass production and mass consumption, to a society that is not hectic and does cherish our possessions and things of the heart »¹⁷⁷.

Figure 24: Vivre dans une commune périphérique «slow»: le programme municipal de Kakegawa.

The practice of the "Slow Life" involves the following eight themes:

SLOW PACE: We value the culture of walking, to be fit and to reduce traffic accidents.

SLOW WEAR: We respect and cherish our beautiful traditional costumes, including woven and dyed fabrics, Japanese kimonos and Japanese night robes (yukata).

SLOW FOOD: We enjoy Japanese food culture, such as Japanese dishes and tea ceremony, and safe local ingredients.

SLOW HOUSE: We respect houses built with wood, bamboo, and paper, lasting over one hundred or two hundred years, and are careful to make things durably, and ultimately, to conserve our environment.

SLOW INDUSTRY: We take care of our forests, through our agriculture and forestry, conduct sustainable farming with human labor, and ultimately spread urban farms and green tourism.

SLOW EDUCATION: We pay less attention to academic achievement, and create a society in which people can enjoy arts, hobbies, and sports throughout our lifetimes, and where all generations can communicate well with each other.

SLOW AGING: We aim to age with grace and be self-reliant throughout our lifetimes.

SLOW LIFE: Based on the philosophy of life stated above, we live our lives with nature and the seasons, saving our resources and energy.

Conclusion : Mobilités et accès aux ressources urbaines dans les métropoles japonaises en décroissance, d'une rapidité homogène à des lenteurs différenciées

Grâce à un corpus de données quantitatives et qualitatives recueillies au cours de nos séjours de terrain, les analyses du chapitre 3 démontrent à quel point les conditions de mobilité urbaine au Japon se sont transformées en une vingtaine d'années, en particulier à l'intérieur des métropoles japonaises de plus de 100 000 habitants.

La progression locale de la décroissance urbaine apparaît comme l'élément moteur d'un durcissement des conditions matérielles des trajets d'une population habituée à se déplacer efficacement et rapidement sur des infrastructures ferroviaires et routières performantes et intégrées,

¹⁷⁷ A la fin du XXe siècle, le Japon valorisait et poursuivait des ambitions de vie au caractère rapide, pas cher, pratique et efficace qui nous a apporté la prospérité économique. Cependant, il en a résulté des problèmes tels qu'une déshumanisation, des maux sociaux et de la pollution environnementale. Nous aimerons aller de l'avant, grâce au slogan 'slow life', et atteindre un style de vie lent, relâché et confortable, et nous écarter d'une société de production et de consommation de masse, pour amener une société moins frénétique qui chérit ses possessions et les biens du cœur.

grâce aux stratégies d'opérateurs organisés en conglomérat. Cependant, les données collectées tendent à montrer que la distribution de cette décroissance, à première vue hétérogène, progresse sous l'influence d'un ensemble de politiques et de mesures encourageant une certaine dévascularisation des territoires périurbains.

Un grand nombre d'études économiques ont récemment insisté sur les divergences socio-économiques internes qu'entraîne l'hybridation néolibérale de l'État développeur. Par analogie, la convergence idéologique vers un modèle de la ville compacte pour lutter contre les défis du dépeuplement du Japon, joue un rôle moteur dans une hausse des disparités socio-spatiales des mobilités humaines. Prendre la mesure de ces immenses recompositions n'est pas aisée, même si nous pourrions en résumer la spécificité selon les termes suivants : la transition d'une rapidité homogène des déplacements urbains, à des lenteurs différenciées¹⁷⁸. Durant la Haute croissance, la croyance optimiste dans une homogénéité sociale et économique du peuple japonais se lisait dans l'homogénéité des déplacements journaliers des familles nucléaires qui étaient le socle de cette réussite. La crise de la Décennie perdue et les politiques de réformes de presque toutes les dimensions du modèle d'économie politique à l'origine de cette homogénéité, ont fait éclater l'unicité de ces pratiques.

Or, les acteurs de cette diversification, faisant face à la dissipation des mythes de croissance indéfinie du Japon contemporain, ont malgré tout pour point commun de se référer à des représentations désirables de la *lenteur* pour surmonter le défi de la décroissance : maximiser les infrastructures de transport, éviter les longs déplacements, refuser les apories et les excès d'une période de bulle qui a été catastrophique pour le Japon, continuer à vivre ou à faire des affaires dans la décroissance... Qu'ils soient habitants, maires, petits commerçants ou grandes entreprises, les parties prenantes de la fabrique des villes nippones encouragent des pratiques de mobilité raccourcies, adaptées aux besoins d'une société plus fragile mais aussi plus soucieuse de sa qualité de vie. À l'intérieur des métropoles, les trajets radiaux massifs sont peu à peu remplacés par des mobilités locales qu'effectuent des ménages âgés et sortis d'une relation forte à l'univers de l'entreprise ou de l'éducation des enfants.

Les liens fonctionnels et socio-économiques entre les centres d'emploi et les périphéries sont ainsi radicalement remis en cause, et leur déclin plus ou moins brutal à cause de la baisse des navettes, constitue une source de graves préoccupations. La dualisation des mobilités entre les ménages « recentrés » d'une part, et « périurbains locaux » d'autre part, ne veut pas dire que les seconds vivent forcément plus mal que les premiers, même si les politiques de renaissance urbaine n'ont rien fait pour casser des stéréotypes accolés à la vie en banlieue japonaise. C'est à l'échelon local que les disparités sont les plus grandes entre ceux qui s'accommodent bien de, ou au contraire vivent mal la réorganisation de leurs lieux de ressources. On peut ainsi émettre l'hypothèse que les individus les plus contraints par le déclin périurbain sont ceux qui dépendent du maintien des ressources organisées autour de l'articulation entre le réseau ferroviaire régional et le territoire local de la banlieue.

¹⁷⁸ Il s'agit d'une paraphrase – inversée – du titre de l'ouvrage de Jean Ollivro, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée* (2000).

Cependant, comme l'illustre la grande hétérogénéité des sources scientifiques et grises exploitées dans ce chapitre, le morcellement des données sur ces phénomènes est important, et l'intelligibilité de ces recompositions internes aux métropoles japonaises en déclin démographique nécessite des analyses plus systématiques. C'est à ce titre que les chercheurs et les acteurs locaux sont avides d'une information géographique actualisée et plus synthétique sur les « sinistrés du shopping » par exemple. Par ailleurs, les sources scientifiques les plus documentées sur ce phénomène ont en majorité pris Tôkyô comme terrain d'étude, alors que l'organisation concentrique de sa région urbaine est loin d'être dupliquée ailleurs, dans un pays morphologiquement aussi varié que le Japon. Il nous paraît donc pertinent de tenter une analyse plus systématique de l'évolution des spatialités de la décroissance urbaine à l'intérieur d'une autre grande aire métropolitaine japonaise, à l'aide de sources statistiques plus unifiées.

Encadré 4. L'extrait d'une conversation entre Sugita Satoshi, sociologue, et une femme qui lui a inspiré son ouvrage sur les « sinistrés du shopping » (*kaimono nanmin*).

「豆腐一つ買うのに、バスやタクシーに乗らなければならないなんて……」

泣き出ささんばかりにそう話したのは、宮崎市郊外に住む七〇代の女性である。〇三年秋、私は「クルマ社会下で高齢者の生活一〇番」を開設して、高齢者の苦境を聞き、可能な範囲で手助けをする試みをしたが、これは、そのとき寄せられた訴えの一つである。この女性によれば、以前は、家からそう遠くないところに日常の用を足す商店があり、そこで生活必需品の多くを手に入れることができたという。しかし、これらの商店はその後ほとんどなくなり、いま最も近い商店は、一キロ以上離れたところにある大型スーパーだという。

脚が弱くなっているこの女性にとって、そこまで行くのは決して楽なことではない。スーパーまで細い歩道はあるが(実際私は現場まで足を運んでみた)、付近はかなりの交通量があって危険も多い。やむなくバスに乗ろうと思うが、バス停までは遠い。バスの本数もひどく少い。首尾よくバスに乗ったとしても、そもそも、豆腐の値段の倍以上になるバス代を払って買出しにゆかなければならないという現実、この女性は減入っている。タクシーを呼べば楽だが、豆腐代の一〇倍(!)もの料金を支払わなければならない。この女性は、電話口で涙ぐみながら、こう述べたのである—

「なぜ豆腐一つ買うのに、バスやタクシーを使わなければならんような状態にしてしまったのか。政府が強いものの味方をして〔街を〕どんどん広げ、弱いものは取り残されてしまって、特に高齢者は〔歩いて買物に行く〕けんようになって。昔はすぐそばで、豆腐だってなんだって買えた。……今は、豆腐一つハガキー一枚買うのにバスやタクシーに乗らなければならんでしょ。だから、情けなくてくやしくてたまらんですよ。今は年寄そっちのけの世の中になって……『高齢者、高齢者』っていうけども、なにも高齢者向けじゃない。高齢者は意地悪されてますよ。それこそ苦しいことばかり。何もかにも情なくて。本当に昔ならこんなことはなかつたですよ……」

この女性が苦勞しているのは、食料品のことだけではない。訴えのなかに、「ハガキー一枚」ということばが見えるが、実はポストまで遠くて、手紙を出しに行くこともできずにいるのである。以前は近くの店の前にポストがあったが、商店が店をたたんだら、ポストも一緒になくなったというのである。

「孫がよく手紙をくれるんですけど、やっぱり返事を出さないと、もうくれんようになるかと思
って.....」

〔体が〕悪いときはしょうないけれど、ハガキ一枚出すのにタクシーで行ったりバスで行ったり
するなんて、不便でたまらんとですよ。それを政府に言いたくてたまらなかつたですよ。.....
これじゃあもうがからがもらえんようになる.....」

杉田聡 (2008)、買物難民—もうひとつの高齢者問題。東京, 大月書店, p. 12-13.

« Même pour un bout de tōfu, il faut maintenant que je prenne le bus ou le taxi... »

Voilà ce que me disait en étant sur le point de pleurer, une septuagénaire qui habitait la banlieue de Miyazaki¹⁷⁹. A l'automne de l'année 2003, j'ai ouvert un service [de voiturage] appelé « numéro 110 pour la vie quotidienne des personnes âgées dans une société de l'automobile », écouté les difficultés rencontrées par les personnes âgées qui m'appelaient, et tenté de les aider dans la mesure de mes moyens; ceci est une des plaintes que j'ai reçues. Si j'en crois cette femme, elle pouvait accéder auparavant à divers magasins non loin de son domicile, lui offrant là les nombreux produits et services nécessaires à son quotidien. Mais elle dit que ces magasins ont presque tous fermé, la zone commerciale la plus proche étant désormais un grand supermarché distant de plus d'un kilomètre.

Pour cette femme aux jambes affaiblies, se rendre aussi loin n'est jamais une partie de plaisir. Les chemins qui mènent au supermarché en question sont des trottoirs étroits (ce dont j'ai fait l'expérience en parcourant le chemin moi-même), et la densité du trafic routier qui passe à proximité les rend dangereux à emprunter. Si après beaucoup de réticences, elle songe à monter dans un bus, l'arrêt de bus est lui aussi éloigné; le nombre de passages est restreint. Et quand bien même elle parvient à monter dans un bus, elle se retrouve en situation de payer un ticket aller-retour pour faire ses courses, dont le montant double le prix du paquet de tōfu, ce qui la décourage. Appeler un taxi est bien plus confortable, mais le prix à payer pour du tōfu s'en trouve multiplié par dix (!).

Cette femme, dont je pouvais deviner les larmes à travers le combiné du téléphone, continua ainsi :

« Pourquoi est-ce que pour acheter le moindre bout de tōfu, je suis obligée de prendre le bus ou le taxi ? L'Etat, en soutenant les forts, en élargissant peu à peu « nos rues » (*machi*), a fini par abandonner les faibles, en particulier les personnes âgées pour qui il est très important de faire ses courses à pied. Avant j'avais tout à proximité, je pouvais acheter du tōfu, n'importe quoi... Mais maintenant, même pour un pâté de soja ou une carte postale, il faudra que je monte dans un bus ou dans un taxi. Je me sens misérable, c'est blessant, intolérable. Aujourd'hui on devient vieux dans un monde qui les ignore, les vieux... « Personnes âgées, personnes âgées » qu'ils disent, mais on ne fait rien pour eux. Les gens âgés sont cruellement traités. La peine est incessante. J'en ai marre. Vraiment, avant cela ne se serait pas passé comme ça... »

La peine ressentie par cette femme ne se limite pas à la recherche de produits alimentaires. Dans le contenu de ses plaintes, on entend aussi les mots « une carte postale », qui indique qu'elle ne peut se rendre à un bureau de poste pour envoyer des lettres, celui-ci étant trop loin. Auparavant, un bureau

¹⁷⁹ Ville d'environ 400 000 habitants au sud-est de l'île de Kyūshū (sud du Japon), chef-lieu du département de Miyazaki et destination balnéaire populaire.

de poste était ouvert en face des magasins du voisinage, mais leur fermeture a fini par entraîner celle du service postal.

« Je reçois bien des lettres de ma petite-fille, mais si je ne lui renvoie pas de réponse, je finirai par plus rien recevoir. Mon corps, il n'est pas en très bon état, qu'est-ce que je fais à prendre soit le taxi, soit le bus pour envoyer la moindre carte postale, c'est tellement peu pratique que c'en est insupportable. C'est ce que j'aimerais dire au gouvernement, que j'en ai marre. Bientôt j'en serai à ne même plus recevoir de nouvelles de ma petite-fille... »

Sugita Satoshi, 2008, *Kaimono nanmin. Mō hitotsu no kōreisha mondai*, Ōtsuki shoten, p.12-13. Traduction par S.Buhnik, relecture par Noda Minori, 2014.

Introduction de la deuxième partie

Spatialités de la décroissance urbaine et évolution des pratiques de mobilité dans les banlieues d'Osaka

La première partie de notre travail a mis en exergue le rôle joué par l'hybridation néolibérale des institutions de l'État développeur japonais dans la construction d'un rejet social et culturel de l'habiter périurbain. Forte de cette position, la deuxième partie de ce travail propose de répondre aux questionnements forgés à partir de notre état de l'art de la littérature sur la stagnation démographique et les recompositions contemporaines des aires métropolitaines du Japon : où et comment les processus de déclin transforment-ils les relations quotidiennes des ménages périurbains japonais à leurs lieux de vie ? Pour qui le « retour au centre » (*toshin kaiki*) et les stratégies de rénovation des centres-villes, en contradiction avec leur intention affichée d'amélioration des conditions de vie des ménages, sont-ils en réalité synonymes de détérioration de l'accès aux ressources de la ville ?

La vérification d'une telle hypothèse par un travail géographique réclame une analyse à la fois compréhensive et dynamiques des processus de décroissance urbaine, grâce à la structuration d'une grille d'indicateurs de décroissance cartographiés sur un pas de temps d'observation suffisamment long et à une échelle pertinente. C'est à cette condition que l'on peut dégager les caractéristiques sociodémographiques communes aux zones en voie d'abandon ou au contraire en régénération des métropoles japonaises, ainsi que leurs caractéristiques bâties. C'est à cette condition que l'on peut à tout le moins, mieux cerner la complexité des mutations socio-spatiales en cours dans les banlieues des grandes villes japonaises.

Curieusement, alors que les travaux sur le déclin des banlieues japonaises s'entendent sur le fait que la décroissance urbaine est une traduction spatiale de la montée des disparités sociales, et prédisent un futur sombre aux quartiers composés de lotissements de faible qualité et peu diversifiés (Kubo, Yui et Sakaue, 2014, 2015 ; Miura, 2012), les études régionales fines sur la distribution des processus de déclin périurbain demeurent rares. On s'aperçoit par ce biais que l'idée d'un déclin accentué des banlieues est théorisée à partir de déductions sur les effets négatifs du « retour au centre », dans un jeu démographique à somme nulle à l'échelle nationale. De ce fait, le redéveloppement parcellaire des centres-villes est mieux défriché et visualisé que celui des banlieues (Fujitsuka, 2005 ; Kumagai, 2012 ; Miyazawa et Abe, 2005), que l'on désigne pourtant comme les premières victimes de la recentralisation des trajectoires de vie des Japonais. Le nombre des monographies de communes périurbaines en déclin, mêlant analyse statistique et matériau empirique (photographies, entretiens avec des résidents...) a certes beaucoup augmenté depuis la fin des années 2000 (Ducom, 2008 ; Matsumoto, 2011 ; Kagawa, 2015). Mais la première partie de ce travail a justement avancé que le déclin périurbain s'accroît sous l'effet de jeux d'acteurs opérant à un niveau qui dépasse de loin la juridiction des communes périurbaines touchées par un double déséquilibre démographique, à la fois naturel et migratoire. Les spatialités du déclin périurbain prennent sens à l'échelle des communes appartenant aux régions métropolitaines, tandis qu'elles révèlent davantage

leurs effets sur les pratiques habitantes à l'échelle des quartiers résidentiels. Cela suppose d'apprécier a minima les effets du déclin à deux niveaux du territoire japonais, communal et infra-communal.

Par ailleurs, presque tous les travaux focalisés sur une approche communale de la décroissance urbaine dans une aire métropolitaine japonaise ont choisi la plaine de Tōkyō comme terrain (Abe, 2015 ; Koizumi, 2015 ; Yabe, 2015)¹⁸⁰, ce qui bien sûr ne les invalide pas. Néanmoins, si leurs conclusions nuancent l'idée d'une opposition schématique entre l'attractivité du centre et l'enfoncement dans la crise des périphéries, ces travaux présentent des résultats empiriques ancrés dans une région urbaine presque monocéphale, qui obéit au modèle thünenien¹⁸¹. L'agglomération de Tōkyō, malgré sa domination renforcée sur la hiérarchie urbaine japonaise, ne définit pas un modèle unique d'organisation métropolitaine : à l'ouest du Japon, cœur de la formation au VIIIe siècle d'un « État régi par des codes » (*ritsuryō kokka*) (Hérail, 1986), la construction précoce de réseaux routiers et fluviaux liant les ports de Sakai, Ōsaka, Kyōto et Kōbe aux capitales impériales de Nara et Kyōto a mené à la formation d'une conurbation de 18 à 20 millions d'habitants selon les découpages, seconde du Japon par la taille et en stagnation démographique depuis 2010 (Buhnik, 2010). Le choix d'un tel terrain, où trois aires métropolitaines (Ōsaka, Kyōto, Kōbe) s'interpénètrent, interroge l'homothétie d'un schéma concentrique de distribution de la décroissance, où le déclin serait plus prononcé à mesure que la connexion aux quartiers centraux des métropoles est moins efficace.

Enfin, le recours exclusif à des indicateurs démographiques, tels que l'évolution des taux de natalité ou de mortalité par commune, permet dans les travaux sur le déclin de la plaine de Tōkyō d'évaluer des rythmes différenciés de déclin des communes périurbaines. Mais il est difficile d'en déduire que les habitants ont des difficultés à accéder à des ressources urbaines proportionnelles au déclin de leur ville. Hors de la région capitale, l'expansion des métropoles s'est articulée au maintien de différences régionales significatives quant aux rapports à la famille ou aux modes d'organisation politique des communautés locales (Pekkanen, 2006) : ceci n'est pas sans influence sur la résilience des territoires urbains confrontés au déclin mais aussi aux catastrophes naturelles (Pelletier, 2007, 2012). Des séries statistiques fiables sur les modes de déplacement des individus seraient plus appropriées pour apprécier les arrangements auxquels ces derniers procèdent afin d'atteindre des ressources en déclin et donc plus dispersées, en fonction de contextes territoriaux différenciés. S'il est admis que les comportements de mobilité résidentielle et quotidienne des habitants du Japon participent à l'évidement des banlieues les moins attractives de l'archipel, alors des données quantitatives sur ces mobilités fournissent des informations essentielles à l'identification des territoires perdants ou gagnants du « retour au centre » (*toshin kaiki*).

¹⁸⁰ D'autres études du déclin urbain à une échelle métropolitaine ou régionale s'appuient sur le cas de capitales régionales comme Fukuoka, Sendai ou Sapporo à Hokkaidō. Pour Igarashi (2014), cette dernière s'apparente à un « mini-Tōkyō » dont la prospérité accélère la désertification des extrémités septentrionales de l'archipel.

¹⁸¹ Parler de monocéphalie, c'est ne pas faire justice à la ville portuaire de Yokohama, qui est avec 3,7 millions d'habitants, la seconde ville la plus peuplée du Japon dans ses limites administratives – devant Ōsaka. Elle est gouvernée par des équipes municipales influentes, dont l'audace en matière de politiques sociales ou environnementales est reconnue (Leprêtre, 2015). Yokohama joue cependant un rôle d'avant-port de la capitale dans la baie de Tōkyō et appartient à l'aire métropolitaine de Tōkyō (Kanemoto et Tokuoaka, 2002), là où les aires métropolitaines d'Ōsaka, Kyōto et Kōbe se joignent mais sont indépendantes.

Face à ce que nous percevons comme une relative lacune des études sur la décroissance urbaine au Japon, la deuxième partie de ce travail tente de construire une vision à la fois compréhensive et nuancée des spatialités de la décroissance périurbaine, axée sur l'évolution des pratiques de mobilité résidentielle et quotidienne dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka. Cet objectif repose sur le déroulement d'une démarche pluri-scalaire de cartographie d'indicateurs de décroissance, au niveau d'une aire métropolitaine japonaise qui ne serait pas Tōkyō. L'originalité de notre démarche s'exprime ainsi à travers deux entrées principales :

1) L'entrée géographique opte d'emblée pour un décentrement du regard porté sur les réorganisations des métropoles japonaises matures, à travers l'investigation de la conurbation de Kyōto-Ōsaka-Kōbe (*Keihanshin*¹⁸²). Il ne s'agit ni d'une région périphérique déprimée ni de la capitale, ce qui n'en fait pas pour autant une ville ordinaire du territoire nippon. L'objectif de maintien du rang de Tōkyō dans un classement des villes mondiales fondé sur des critères d'évaluation statiques (Pain, 2008), lié à une croyance presque fétichiste dans les effets de levier promis par un statut de ville d'exception, stimule les processus de captation par Tōkyō de fonctions de commandement économique appartenant autrefois à la région d'Ōsaka. Cette situation contraste avec la résistance que la sphère métropolitaine de Nagoya, mais aussi les villes de Sendai ou Fukuoka, opposent à la polarisation tōkyōite. Le glissement conséquent d'Ōsaka dans la hiérarchie nationale et internationale des villes globales inspire depuis longtemps des sentiments revanchistes parmi les élites locales soucieuses de relancer Ōsaka. Cette ville est aussi la capitale industrielle et marchande d'une région, le Kansai, à l'histoire politique, intellectuelle mouvementée depuis la restauration de Meiji (1868-1912). Elle hérite enfin d'une organisation socio-spatiale stratifiée datant de l'ère Edo, qui contrevient au mythe d'une société homogène dépolitisée, même à l'apogée de la Haute croissance (Edgington, 2000 ; Fielding, 2004 ; Hanes, 2002 ; Kirmizi, 2014 ; Marmignon, 2010 ; Mizuuchi, 2003, 2006 ; Ruble, 2001). L'attachement à la tradition d'autonomie et de forte identité de la région du Kansai explique l'opposition ferme des préfectures (*fu*), des départements (*ken*) et des municipalités au modèle centralisateur qu'incarne Tōkyō. Ōsaka est prépondérante dans le Kansai mais ne jouit pas d'une position de « référentiel unique » (Gluck, 1987) cumulant tous les atouts du pouvoir politique et culturel. Ces différences dans les rapports de force entre collectivités expliquent aussi pourquoi les tentatives des maires d'Ōsaka de renforcer les capacités de commandement de cette ville se soldent par des conflits inter-municipaux vifs : l'opposition des villes voisines au projet de gouvernance métropolitaine du maire d'Ōsaka Hashimoto Tōru (2011-présent) en est le plus récent avatar. Pour toutes ces raisons contextuelles, la décroissance urbaine y présente des configurations qui à la fois convergent et divergent avec celles observées dans les périphéries de Tōkyō.

2) L'entrée méthodologique est marquée par notre choix de mettre en miroir des indicateurs démographiques de dépeuplement et de vieillissement (comme le nombre d'habitants ou l'âge des habitants par unité spatiale cartographiée) avec des données sur les déplacements de long et court

¹⁸² Ou 京阪神 : Keihanshin est la prononciation chinoise ou *on* d'un des caractères composant les noms respectivement donnés à ces trois villes : *kei* pour Kyōto (京都), *han* pour Ōsaka (大阪) et *shin* pour Kōbe (神戸). Pour alléger les phrases et par commodité, la conurbation de Kyōto-Ōsaka-Kōbe sera souvent désignée par conurbation du Keihanshin ou tout simplement Keihanshin.

terme au sein de la région d'Ōsaka et du Kansai, c'est-à-dire les mobilités résidentielles et quotidiennes. Une interprétation correcte du sens pris par ces mobilités va nous éclairer sur les manières d'éviter ou d'habiter les banlieues en déclin de la région d'Ōsaka. Cela requiert entre autres d'intégrer à l'analyse, des données sur les infrastructures matérielles de déplacement, sur les lieux d'emploi ou sur le statut familial des individus. En effet, les positions successives que les habitants du Kansai occupent selon différentes temporalités (au cours de leur journée, au cours de leur vie) dépendent de leur rapport à l'emploi et à la famille : nous verrons pourquoi et comment ces deux sphères d'implication des êtres sociaux (Authier, 2014) influencent au premier chef la décision de quitter ou au contraire d'emménager dans une banlieue en décroissance démographique. Ce choix méthodologique soulève un problème inhérent à la mesure d'un phénomène aussi multidimensionnel que la décroissance urbaine : où commence et s'arrête l'éventail des indicateurs *pertinents* ? L'aspiration utopique à une représentation géographique « fidèle » des manifestations de la décroissance urbaine, telles qu'elles s'imposent aux habitants de l'aire métropolitaine d'Ōsaka depuis la fin de la Bulle, s'est heurtée ici aux contraintes matérielles de l'accès libre¹⁸³ à des séries statistiques géolocalisées fiables¹⁸⁴ et cohérentes.

Sur ce point, les objectifs et les résultats de notre travail cartographique ont été peu à peu reformulés au fil de notre familiarisation avec les bases de données détaillées issues des recensements quinquennaux de la population japonaise (les *chiiki chōsa*) d'une part, avec le service d'information territoriale numérisé du MLITT (Ministère du Territoire, des infrastructures et des transports et du tourisme) d'autre part. Les statistiques ainsi collectées pour chaque maille communale ou quartier urbain (*chō*) et rural (*aza*) du Japon, délivrent des connaissances d'une richesse tout à fait surprenante. L'exercice du relevé et du catalogage des séries statistiques publiées sur le site du Sōmushō¹⁸⁵, en tant que prélude à une sélection des données cartographiées, a été l'occasion de découvrir un mode singulier de construction des statistiques publiques. Celui-ci véhicule des valeurs idéologiques révélatrices de la manière dont les instituts d'enquête japonais conçoivent et mesurent l'intégration ou l'exclusion socio-spatiale sur le territoire japonais. Ces résultats géolocalisés des grands recensements démographiques et économiques du peuple japonais s'avèrent très peu exploités hors des frontières de l'archipel : nous verrons dans cette seconde partie que les barrières limitant leur usage par des chercheurs non japonophones ne sont pas uniquement d'ordre linguistique. Dans un souci de partage

¹⁸³ Soit des données publiques gratuites, accessibles sans demande d'autorisation intermédiaire. L'obtention d'une bourse de la Société japonaise pour la promotion des sciences (JSPS) m'a permis d'acheter des données sur les revenus moyens par quartier et sur les commerces absentes des bases détaillées publiques : leur caractère payant sera rappelé lorsqu'elles seront mobilisées dans le cadre de ce travail.

¹⁸⁴ La notion de fiabilité doit ici être regardée avec circonspection : elle signifie que l'institut producteur des statistiques recherchées est juridiquement indépendant du pouvoir politique et d'intérêts privés, et qu'il recrute des professionnels titulaires d'un diplôme spécialisé ou formés en interne pour dépouiller les résultats des enquêtes et construire les indicateurs. Cela n'empêche des débats sur la fiabilité des échantillonnages ou sur les méthodes d'extrapolation, à l'instar des critiques adressées aux estimations continues de l'INSEE (Bussi, 1999). Les séries statistiques exploitées tout au long de ce travail proviennent de recensements exhaustifs de la population japonaise et non des estimations mensuelles continues publiées par le Bureau de la statistique nippon.

¹⁸⁵ Le Ministère des Affaires intérieures et des communications (Sōmushō, signifiant littéralement « Ministère des Affaires générales »), à ne pas confondre avec le Ministère de l'intérieur. Il a pour tâche de centraliser et de diffuser les données d'enquêtes encadrées par d'autres Ministères, comme le METI (pour les recensements de la situation des entreprises) ou le MLITT. Voir chapitre 5.

de ces données, les annexes à ce travail contiennent une traduction en français de l'ensemble des indicateurs ouverts au grand public que nous avons trouvés sur les sites officiels des principaux producteurs de statistique géolocalisée au Japon, organisés dans des tableaux de métadonnées. Nous espérons ainsi contribuer à une meilleure intégration du Japon à des études comparatives, dans le champ de la géographie et de l'aménagement en général, et dans le cadre de projets de typologie internationale de la décroissance urbaine en particulier.

Cette partie se décompose en quatre temps. **Le chapitre 4** croise d'abord les apports d'une synthèse bibliographique pluridisciplinaire sur l'évolution de la région organisée autour d'Ōsaka, au traitement graphique de données économiques, sociodémographiques et fiscales nous informant de la situation de cette région depuis la fin de la Bulle. C'est par cette entrée qu'est interrogé un paradoxe propre à la région d'Ōsaka : à savoir la coexistence des signes macro-économiques d'un capitalisme rayonnant, qui n'a rien à envier à celui de l'agglomération parisienne, avec les marques d'un déclin, omniprésent dans la littérature scientifique et grise. Le chapitre remet dès lors en perspective temporelle longue les cadres politiques, économiques et cognitifs qui ont façonné les représentations collectives d'une trajectoire de déclin trouvant ses racines dans l'imposition d'un modèle de gouvernement centralisé à partir de l'ère Meiji. Ce travail éclaire les axes par lesquels l'affaiblissement relatif et inégal de cette région est devenu un enjeu majeur de politique publique, qui nourrit la popularité de courants néo-localistes et influence la territorialisation des politiques de renaissance urbaine dans le Kansai.

Dans un souci d'objectivation d'une démarche d'analyse qui a été modifiée au contact du terrain, **le chapitre 5** décrit les différentes étapes du croisement des approches quantitatives et qualitatives construites pour saisir et interpréter les spatialités du déclin. Il présente le contexte de production de notre recherche, à l'origine du choix de concentrer nos enquêtes qualitatives sur le terrain de la ville nouvelle de Senboku puis de Kawachinagano dans un second temps, afin d'affiner nos échelles d'analyse. L'examen des difficultés épistémologiques, méthodologiques et pratiques qui ont accompagné la collecte et le traitement de données statistiques expliquera pourquoi nous avons privilégié une approche du déclin structurée autour de la notion de mobilité résidentielle. La construction des matériaux qualitatifs (enquêtes par questionnaires et par entretiens, observation du terrain) a quant à elle soulevé des enjeux méthodologiques et déontologiques qui incitent in fine à réinterroger les cadres d'identification des problèmes de mobilité et d'ancrage social aux espaces périurbains japonais.

Le chapitre 6 vise à identifier les implications de la territorialisation des politiques de renaissance urbaine sur la distribution des processus de « retour au centre » et de déclin des banlieues résidentielles dans la Kansai. Il fait d'abord ressortir deux traits saillants de la réorganisation du Keihanshin : les territoires attracteurs de flux humains et de capitaux correspondent aux zones les mieux connectées aux pôles d'emploi tertiaires du Kansai mais aussi de Tōkyō, grâce à leur proximité avec les commutateurs qui relient Ōsaka au reste du monde, comme l'aéroport international du Kansai. Cette organisation archipélagique et réticulaire de la croissance dans un océan de déclin démographique intègre des territoires appartenant à la catégorie des banlieues (ou *kōgai*) et exclut des territoires péricentraux concentrant des problèmes de pauvreté, invitant ainsi à préciser la notion de

mise à la marge des territoires en déclin. Ensuite, la mise en relief d'un double processus de re-densification des territoires attractifs d'Osaka-Kyōto-Kōbe et de dé-densification des périphéries mal connectées aux pôles d'emploi tertiaires ne doit pas masquer l'importance des constructions nouvelles en banlieue. La prépondérance du logement pavillonnaire indique que le vieillissement des banlieues s'accompagne d'une spécialisation du profil des nouveaux entrants. Nous verrons comment cette spécialisation résulte d'interactions entre les politiques de revitalisation publiques, les stratégies des promoteurs immobiliers et les caractéristiques socioéconomiques des nouveaux entrants dans les banlieues en déclin.

Le chapitre 7 s'intéresse enfin aux conséquences de cette spécialisation socio-résidentielle des banlieues sur les mobilités quotidiennes des ménages périurbains. Les données issues des enquêtes globales de transport du MLITT sont ici combinées aux résultats d'enquêtes municipales ou menées par nos soins dans la ville nouvelle de Senboku New Town. Ce chapitre montre que la motorisation massive des classes les plus âgées de Senboku s'inscrit dans le déclin de leur relation radiale à la ville-centre après le passage à la retraite, qui est plus rapide et plus précoce que le déclin démographique général de la banlieue étudiée. L'observation diachronique des motifs et de l'amplitude des déplacements effectués par différents groupes d'âge illustre les manières dont la voiture se substitue au train en tant que colonne vertébrale de chaînes de déplacement multimodales liant le logement à divers lieux de sociabilité, dont la gare continue de faire partie. L'investigation montre comment un enjeu commun de réduction du temps et du coût des déplacements entre les espaces pratiqués par différentes catégories de ménages induit des choix de vie en zone centrale ou au contraire en milieu périurbain, de sorte que ces types d'espace se désynchronisent et s'autonomisent l'un par rapport à l'autre.

Ōsaka dans la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe, première ville globale du Japon en déclin ?

« C'est dans le cadre de mes recherches en politique urbaine comparée que je me suis rendu à Bordeaux au début des années 2000. [...] J'ai rencontré des gens du Port Autonome. Ils se lamentaient parce que les investisseurs asiatiques n'associaient Bordeaux qu'au vin. Je leur ai alors demandé la première chose qui leur venait à l'esprit en entendant le nom d'Ōsaka. Evidemment, ils n'ont pas su me répondre. »
KAMO Toshio.¹⁸⁶

Le chapitre 4 interroge l'articulation des facteurs contemporains du déclin des agglomérations japonaises, théorisés en première partie de ce travail, au contexte territorial de l'aire métropolitaine d'Ōsaka et du Kansai. Les analyses du vieillissement et de la recentralisation des mobilités à l'intérieur des agglomérations nippones s'intéressent davantage à leurs conséquences sur les recompositions de la région de Tōkyō que celles d'Ōsaka, alors même que « l'hyperpolarisation tōkyōite », comme nous allons le voir, fragilise au premier chef cette « métropole seconde » (Ruble, 2001). L'intérêt de choisir ce terrain et l'originalité de sa configuration territoriale peuvent être résumés selon les points suivants :

1) Ōsaka est en 2015 la 14^e agglomération la plus peuplée du monde¹⁸⁷ et exerce des fonctions de commandement économique sur la région du Kansai, dont le produit intérieur brut équivaut à celui de l'Italie. Pourtant, les travaux consacrés depuis les années 1990 à l'histoire d'Ōsaka (Mosk, 2000 ; Hanes, 2002 ; Marmignon, 2010), à son économie politique et à sa gouvernance (Kamo, 1999, 2000 ; Miyamoto, 1993 ; Tsukamoto, 2011) décrivent tous une longue trajectoire de déclin multidimensionnel ainsi qu'une érosion de sa position en Asie Pacifique lisible à la dégradation de son rang dans la hiérarchie des villes globales¹⁸⁸. Ce cheminement est régulièrement comparé à celui des métropoles industrielles anglo-saxonnes, notamment Manchester et Chicago, dont Ōsaka était l'émule en Asie (Sassen, 1991). Cet affaiblissement structurel, dans un contexte national de bifurcation démographique et de renforcement de la macrocéphalie tōkyōite, pourrait la soumettre à des processus de dépopulation inédits pour une ville de cette taille (Cox, 2012).

¹⁸⁶ Entretien avec le professeur Kamo Toshio, Université municipale d'Ōsaka, 16 juillet 2010.

¹⁸⁷ Source : Demographia World Urban Areas, 11e édition annuelle, 2015, p.20.

¹⁸⁸ Saskia Sassen remarque dès 1991 que le déclin des activités manufacturières japonaises, combiné aux économies d'agglomération propres aux services financiers et de l'information, fait glisser Ōsaka dans la hiérarchie mondiale, « once the most powerful industrial center in Japan » (Sassen, 1991 : 165). Selon les classements réalisés par le réseau de recherche sur les villes mondiales de l'université de Loughborough, Ōsaka était en 2004 une « gamma world city » structurant une région économique non spécialisée dans les services de haut niveau mais connectée aux « alpha world cities ». Entre 2010 et 2012, Ōsaka oscillait entre un classement « gamma + » et « beta - », soit « world cities that are instrumental in linking their region or state into the world economy ». Tōkyō est de son côté une « alpha + world city », c'est-à-dire une « integrated city that complements London and New York, largely filling in advanced service needs for the Pacific Asia ». Neil Brenner et Roger Keil qualifient quant à eux Ōsaka de « second-level world city », à l'instar de Chicago (Brenner et Keil, 2006).

Voir <http://www.lboro.ac.uk/gawc/gawcworlds.html> (consultation le 5 juillet 2015).

2) Les noms de sphère métropolitaine (Pelletier, 2012, 2014) ou région d'Ōsaka employés dans les classements des villes globales désignent en réalité l'une des plus vastes conurbations du monde : celle d'Ōsaka-Kyōto-Kōbe ou Keihanshin, dans la région du Kansai. L'interpénétration des aires fonctionnelles de ces trois villes s'appuie sur des routes dont le tracé remonte aux plus anciennes périodes de peuplement de l'île de Honshū (Hérail, 1986 ; McClain et Wakita, 1999 ; Tiry-Ono, 2008a). L'observation de cette conurbation est donc de nature à nuancer le modèle centre-périphérie de régénération et rétraction urbaines conçu à partir de l'étude de Tōkyō, car ni Kyōto (ancienne capitale impériale) ni Kōbe (première ville ouverte au commerce international à la fin de l'ère Edo) ne se réduisent au rôle de satellites d'Ōsaka. A partir des années 1960, l'efficacité des réseaux de transport rapides reconstruits « engendre une pratique spécifique de ce territoire où il est possible d'habiter à Kōbe, de travailler à Ōsaka et de se divertir à Tōkyō » (Tiry-Ono, 2008b : 174) : ces trois villes-mères équilibrent ainsi leurs fonctions socio-économiques sur le temps long, malgré un climat de rivalité politique et culturelle qui a pesé sur leur faible coordination en matière d'aménagement du territoire. Cette réalité des migrations alternantes, surpassant les découpages administratifs, définit ainsi le Keihanshin comme une métropole relais (Tiry-Ono, *ibid.* : 173) et non comme une métropole pourvue d'un centre principal et de « vice-centres » (*fukutoshin*), organisation propre à Tōkyō.

3) La recentralisation des mobilités, saisissante à Tōkyō, est non seulement plus modeste dans le cas du Keihanshin, mais encore se juxtapose-t-elle à des stratifications sociales et spatiales fortes (Saga, 2007), héritées de l'ère Edo (1603-1868), qui influencent en retour les dynamiques locales de la décroissance et nécessitent d'être connues. Aux zones marginalisées que constituent les anciens hameaux de *burakumin*¹⁸⁹ et les marchés de recrutement de travailleurs pauvres s'ajoutent des disparités de développement internes à chaque pilier de la conurbation.

4) Dans l'histoire du Japon, Ōsaka forme un microcosme urbain où ont été expérimentés les prémisses du capitalisme japonais moderne. Puis dès les années 1910-1920, Ōsaka est le lieu d'expérimentation des politiques urbaines sociales les plus progressistes et les plus marquantes (par la taille des projets engagés) du Japon contemporain (Mizuoka *et al.*, 2005). Or, les cadres idéologiques, politiques et économiques de la métropolisation du territoire japonais depuis la fin de la guerre ont remis en jeu ce statut avant-gardiste : l'érosion de son positionnement au sein des réseaux de l'économie globale en Asie va de pair avec l'effacement de ce passé remarquable.

En tant que ville-région sur une pente descendante mais peuplée de plus de 20 millions d'habitants en 2010, l'agglomération d'Ōsaka (et le Keihanshin) englobe une myriade de territoires inégalement insérés aux réseaux de l'Archipel mégapolitain mondial (Dollfus, 1996). La décroissance urbaine ne va donc pas les frapper au même degré. Que recouvre dès lors l'usage généralisé du terme de déclin (*suitai*) dans la littérature scientifique et dans les discours des acteurs locaux, pour qualifier la trajectoire d'une ville-région d'une telle envergure ? Quels sont les cadres politiques, sociaux et cognitifs partagés à la fois par la sphère académique et celle du monde des affaires du Kansai, qui

189 On appelle *Burakumin* (littéralement, « gens des hameaux ») les descendants des anciennes castes d'*eta* (paria à cause de leur activité au contact de corps morts) et *hinin* (« non humains », marginaux). Malgré l'abolition de ces statuts en 1871, ce groupe minoritaire a subi de lourdes discriminations sociales et professionnelles (Amos, 2011 ; Weiner, 1997) avant d'avoir le droit de créer ses propres associations de défense.

alimentent cette coexistence discursive frappante entre les signes d'un capitalisme rayonnant qui a peu à envier à une ville comme Paris, et le sentiment d'un déclin exprimé par tous ? Comment une métropole de cette taille peut-elle être à la fois dite aussi énergique, inventive, audacieuse et affaiblie, souvent dans un seul même texte (Srinivas, 2005) ?

Le chapitre répond à ce questionnement en deux temps : il cherche d'abord à dépasser cette approche univoque du déclin d'Ōsaka, en mettant d'abord en relief l'ancienneté de ses racines. À partir d'une synthèse bibliographique pluridisciplinaire sur l'évolution ancienne et récente d'Ōsaka, croisée avec un corpus documentaire produits par des acteurs institutionnels locaux, nous nous attachons à déceler les convergences et les divergences entre les facteurs avancés du déclin d'Ōsaka sur le temps long. Il apparaît ainsi que l'affaiblissement du rôle joué par le Kansai au Japon et en Asie préoccupe les acteurs locaux et les chercheurs depuis les années 1970 et devient un thème récurrent dans les années 1990 : ce déclin est dès lors presque unanimement considéré comme la conséquence de l'inadaptation de l'économie politique d'Ōsaka aux modes de régulation imposés par l'État central depuis la restauration de Meiji, puis par l'État développeur d'après-guerre (Johnson, 1982). Ensuite, ce chapitre s'intéresse à la distribution irrégulière des symptômes de ce déclin dans l'agglomération d'Ōsaka (ville et périphéries proches) en tant que porte d'entrée de la région du Kansai. L'analyse des données sociodémographiques, économiques et fiscales harmonisées du Bureau national de la statistique et des enquêtes du MLITT (Ministère du Territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme) permet d'identifier trois axes d'affaiblissement relatif et absolu des bases traditionnelles du pouvoir d'Ōsaka : son dynamisme économique d'une part, démographique d'autre part, puis son statut de plate-forme d'échanges et l'image de métropole d'avant-garde à laquelle elle est associée dans l'imaginaire nippon. Cette seconde partie se termine par une analyse des liens entre politiques de régénération culturelle, *city rebranding* (Béal, 2014 ; Antiroikko, 2009) et politiques urbaines entrepreneuriales dans les discours des mouvements néo-localistes qui gouvernent aujourd'hui Ōsaka : elle se fonde sur la lecture du programme officiel du Parti de la restauration d'Ōsaka (Ōsaka Ishin no Kai) et sur des entretiens avec des spécialistes des politiques urbaines du Kansai conduits de mai 2012 à juin 2013.

À la lumière de ce matériau, est précisée la manière dont le ressentiment à l'égard de l'État développeur légitime l'infusion de référentiels néolibéraux dans les politiques urbaines d'Ōsaka depuis les années 1980, référentiels réaffirmés depuis l'élection de Hashimoto Tōru au poste de maire de la ville et depuis l'annonce très médiatisée de son projet de création d'une gouvernance métropolitaine pour la région du Kansai. Cette configuration locale de la néolibéralisation de l'aménagement du territoire japonais (qualifiée de revanchiste par ses opposants¹⁹⁰) et la nature des projets urbains

¹⁹⁰ Mobilisé par l'école de géographie marxiste de l'Université municipale d'Ōsaka en particulier (Hasegawa, 2011 ; Kirmizi, 2014 ; Mizuuchi, 2006), le revanchisme est un terme issu du vocabulaire des études urbaines critiques anglo-saxonnes (Smith, 1996, 2002). Il souligne le caractère autoritaire et sécuritaire des moyens déployés par des acteurs publics et privés, en vue de « reconquérir » des espaces qui auraient été indûment appropriés par des classes populaires indésirables : marginaux, toxicomanes, sans-abris, prostitué(e)s, minorités ethniques ou sexuelles, etc. (Van Criekingen, 2013). Appliqué au contexte d'Ōsaka et en traitant des émeutes urbaines qui ont émaillé l'histoire de la ville depuis le début du XXe siècle (Yang, Haraguchi et Sakurada, 2014), l'application de ce terme au contexte d'Ōsaka accuse les acteurs dominants de la ville d'utiliser le déclin de la ville comme prétexte à une politique de répression de ses habitants les plus pauvres.

implantés dans les périmètres de renaissance urbaine sous l'égide de la municipalité d'Ōsaka, impulsent de nouvelles articulations régionales entre emploi, logement et transport.

I. Le déclin d'Ōsaka, un « problème tōkyōite » ?

I.1 Un déclin mesuré à l'aune d'une domination révolue

I.1.1. Un déclin relatif

Par la taille de sa population ou la masse de son produit intérieur brut, la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe en 2015 demeure comparable à la région parisienne. Pourtant, le champ sémantique du déclin imprègne les études urbaines sur les mutations d'Ōsaka depuis les années 1990 au moins. Dès 1993, Miyamoto Kenichi discute des causes du déclin d'Ōsaka, qu'il juge similaire au déclin des grandes villes des États-Unis et d'Europe, « and at the same time totally different » (Miyamoto, 1993 : 53)¹⁹¹, car les racines du déclin d'Ōsaka sont liées pour lui aux spécificités du capitalisme coordonné japonais. Dans un article de 1999, Kamo Toshio évoque l'atmosphère de crise (« age of distress ») qui a poussé à lancer des projets de rénovation infrastructurelle du Kansai. Puis dans un article paru en 2000 dans *Urban Studies*, « An Aftermath of Globalization ? East Asian Turmoil and Japanese Cities Adrift », Kamo note que les discours sur la renaissance du Kansai dans les années 1980 ont laissé place au surnom moins glorieux de « desperately globalising n°2 city-region » (Kamo, 2000 : 2156). En 2000, le journaliste Philippe Pons évoque une ville « berceau du capitalisme japonais » devenue « le moteur grippé du Japon »¹⁹². Plus tard enfin, dans *Shrinking Cities : Complete Works 3 – Japan*, Fujii Yasuyuki pense qu'il n'y a pas de *shrinking city* aussi emblématique que Detroit au Japon mais que :

« If one understands shrinkage as a decline in the economy, society and culture as well as depopulation, then Osaka may well be a typical shrinking city. Osaka is a strong rival to Tokyo, but in the age of the global economy the number-one city, namely, Tokyo, has been expanding, while other cities, including number two, shrink (...). Although still maintaining its unique characteristics and culture, Osaka's role as a vigorous commercial city is fading away » (Fujii, 2008 : 9)¹⁹³.

Le déclin d'Ōsaka est donc une idée ancienne qui s'est répercutée dans les études internationales sur les dynamiques des villes japonaises : elle dessine un processus d'affaiblissement plus relatif qu'absolu, en comparaison du rôle que cette ville a pu jouer au Japon et en Asie. Une rançon de la domination globale de Tōkyō est le nombre comparativement bas d'études qui se sont

¹⁹¹ Miyamoto écrit aussi que « even now, the economic power of the Osaka area (...) must rank high internationally. The standing of the Osaka area relative to the Tokyo area, however, is declining. Something like the serious decline of big cities in the United States and European countries has emerged in Osaka » (Miyamoto, 1993: 56).

¹⁹² A l'occasion de l'élection d'Ōta Fusae, première femme gouverneure d'Ōsaka. Philippe Pons, « Une femme, Fusae Ota, devient gouverneur d'Osaka, moteur grippé de l'économie japonaise », *Le Monde*, 8 février 2000.

¹⁹³ « Si l'on définit la décroissance comme un déclin à la fois économique, social et culturel en même temps que démographique, alors Ōsaka pourrait bien incarner une *shrinking city* typique. C'est une grande rivale de Tōkyō, mais à l'heure de la globalisation économique, la ville numéro 1, soit Tōkyō, se développe, tandis que les villes secondes dans la hiérarchie déclinent (...). Bien qu'elle maintienne une identité unique, le rôle de centre nerveux commercial que joue Ōsaka s'efface. »

intéressées aux modalités de ce glissement de l'agglomération d'Ōsaka, à ses transformations à l'échelle métropolitaine et à ses rapports avec les autres villes du Kansai¹⁹⁴, en particulier depuis le vote de la Loi sur la Renaissance urbaine de 2002. La place occupée par l'analyse de la transfiguration de Tōkyō depuis une quinzaine d'années contraste avec les ouvrages d'économie urbaine ou d'introduction à l'aménagement du territoire rédigés dans les années 1970 et 1980. Par exemple, l'ouvrage de référence *Gendai Nihon no toshi supurōru mondai* (« L'étalement urbain des villes japonaises contemporaines ») paru en 1978 sous la direction de Yamazaki Fujio et Moritaki Ken.ichirō, traite de la capitale et d'Ōsaka à parts à peu près égales dans ses études de cas (40 % Tōkyō, 30 % Ōsaka). Cette répartition est de l'ordre de 50-25 dans l'ouvrage *Toshin kaiki no keizai-gaku* (« L'économie de la recentralisation urbaine ») publié par Hatta Tatsuo, où ce dernier s'interroge justement sur les raisons de la stagnation prolongée d'Ōsaka, « unique parmi les métropoles japonaises (Nihon no daitoshi no naka de hotondo yuitsu teitai) » (Hatta, 2006 : 115).

De ce fait, nous n'avons pas trouvé d'article qui retrace cette transition de la prospérité à la crise en s'appuyant par exemple sur une analyse textuelle des archives des mairies ou de la Fédération Economique du Kansai. Mais il est admis que la « crise du Kansai » est redoutée des acteurs locaux dès les années 1970-1980 (Hatta, 2006 ; Hirai, 2004 ; Kamo, 1999 ; Miyamoto, 1993). Ces dates situent les débuts de la « crise du Kansai » au moment du premier choc pétrolier (1973), qui ouvre une période de restructuration de l'industrie lourde. Elle n'entame pas pour autant l'envolée de l'économie japonaise, car sa puissance repose sur l'exportation de biens fabriqués par des entreprises organisées selon le modèle toyotiste. Dans les années 1980, Tōkyō a atteint un rang de ville mondiale (Sassen, 1991) auquel Ōsaka ne peut prétendre ; toutefois, celle-ci atteint aussi son apogée en raison de la « réussite insolente du capitalisme japonais » (Lechevalier, 2011 : 305), alors principal bénéficiaire de la mondialisation en cours (ibid., 304). La prospérité des secteurs financier, immobilier et des industries de pointe tend à faire passer au second plan le recul de l'emploi industriel au moins jusqu'en 1990. A la fin de la crise de la Décennie perdue, en 2001, le produit intérieur brut de la Préfecture d'Ōsaka s'élève à 40 trillions de yen (plus de 31 milliards d'euros) et 15 multinationales ayant leur siège dans cette préfecture appartiennent au Fortune Global 500. Maruyama (2013) calcule qu'en 2008, le Kansai compte 21 millions d'habitants (16 % de la population nationale)¹⁹⁵, et que son PIB frise les 770 milliards de dollars.

I.1.2. Le problème tōkyōïte, un socle explicatif commun

Cependant, la crise financière ouverte par le retournement des marchés fonciers en 1990 accélère la restructuration du secteur manufacturier d'Ōsaka tout en exposant les fragilités d'autres pans de son économie régionale, fondés sur des milliers de PME endettées. En parallèle, la réception des travaux de Saskia Sassen (1991) sur Tōkyō et de Fujita et Hill (1993, 1995) sur la globalisation des villes japonaises fait émerger la notion de « Tokyo problem » (problème tōkyōïte) dont souffrirait

¹⁹⁴ Seuls les géographes de l'Université municipale d'Ōsaka ont publié un nombre significatif de travaux sur les transformations intra-urbaines d'Ōsaka, afin d'interroger les formes de sa gentrification (Kumagai, 2012 ; Mizuuchi, 2003, 2006 ; Saga 2015).

¹⁹⁵ Sa définition du Kansai comprend les six Préfectures de Hyōgo, Kyōto, Shiga, Ōsaka, Nara, Wakayama.

Ōsaka. L'usage des termes *decline* (*suitai*) et *shrinkage* (*shukusbo*) dans les travaux en anglais et japonais de Kamo (1999, 2000), Hatta (2006) et Fujii (2008) fait écho à cette théorie : il traduit les difficultés de la région d'Ōsaka à s'ajuster aux nouvelles conditions de la métropolisation du territoire japonais et de l'Asie Pacifique en mutation. Les acteurs locaux n'arriveraient ni à capter ni à retenir les activités de prestige qui s'agglomèrent dans la région de Tōkyō : la stagnation devient décroissance en raison du départ de nombreuses entreprises du Kansai vers la capitale.

En introduction à leur article « Osaka's Tokyo problem » (1995), Richard Hill et Fujita Kuniko constatent que leurs interlocuteurs voyaient dans la prépondérance de Tōkyō l'obstacle fondamental à la sortie de crise d'Ōsaka et du Kansai (Hill et Fujita, 1995 : p.181). L'amertume des acteurs interrogés aurait été d'autant plus vive qu'Ōsaka a été la ville la plus puissante du Japon, lorsque ce pays n'était pas gouverné par un État « développeur » ou plutôt « constructeur », son surnom péjoratif (voir chapitre 1). Les auteurs notent déjà que l'argument d'un muselage de l'esprit entrepreneurial des habitants d'Ōsaka est une antienne du monde des affaires et des partis politiques locaux, qui perdure jusqu'à aujourd'hui. A la suite de cet article de Hill et Fujita, tous les travaux japonais et anglais que nous avons trouvés en entrant les mots-clés « Ōsaka » et « déclin (*suitai*) » sur quatre moteurs de recherche¹⁹⁶ jugent que la perte d'attractivité de la « Manchester de l'Orient » au niveau mondial a son origine dans la refonte des relations centre-périphéries sous le régime de Meiji. Afin d'émuler les États-nations occidentaux, les premiers gouvernements de Meiji ont transformé Tōkyō en un « centre référentiel unique » (Gluck, 1999 ; Augendre, 2008). Dans son ouvrage comparant l'émergence des « métropoles secondes », Chicago, Moscou et Ōsaka, Ruble (2001) considère que la racine du déclin d'Ōsaka en tant que métropole globale *est* le dirigisme de l'État meijiien :

« 'Tokyo' stood for the same sort of centralizing bureaucratic interference in indigenous development as did 'Petersbourg' in Russia. 'Osaka', in turn, represented a second metropolis that accentuated the raucous dynamism of unbridled commerce and industry. Osaka in Japan, like Moscow in Russia, rivaled the imperial capital in every measure but one: political power. In any given year, Osaka's factories produced more products, its financiers earned larger profits, its ports handled more trade, its housing held more people than did Tokyo's. Autocratic bureaucratism nonetheless left the 'eastern capital' (...) at the top of the nation's urban hierarchy » (Ruble, 2001: 102)¹⁹⁷.

On retrouve ici l'idée que la ville d'Ōsaka exsudait un dynamisme entrepreneurial débridé, que le « bureaucratisme » va subjuguier pour les besoins de la guerre sino-japonaise. L'allégorie de la fougue négociante prend même une connotation sexuelle et genrée avec le passage qu'Anttiroikko consacre à Ōsaka dans son ouvrage sur l'économie politique du marketing urbain :

« [Osaka] was for a long time the 'commercial capital of Japan', busy and virile. Being a 'Manchester of the Orient' was indeed something to be proud of in the early years of industrialization. (...) Yet, especially after the Second World War, industries declined and many

¹⁹⁶ J-stage, Google scholar et Google books, CiNii, Waseda OPAC (WINE).

¹⁹⁷ « Tōkyō s'est imposée comme une bureaucratie centralisatrice interférant avec un développement autochtone à l'instar de Saint-Petersbourg en Russie. Dans cet ordre d'idées, 'Ōsaka' représentait la métropole seconde mettant l'accent sur le dynamisme tapageur de son activité industrielle et commerciale débridée. Ōsaka au Japon, comme Moscou en Russie, rivalisait avec la capitale de l'empire sur tous les plans, sauf un seul : le pouvoir politique. Quelle que fût l'année, les usines d'Ōsaka produisaient plus de produits, ses financiers faisaient plus de profit, ses ports commerçaient davantage, ses logements logeaient plus de gens qu'à Tōkyō. Le bureaucratisme autocratique n'en a pas moins placé la 'capitale orientale (...) au sommet de la hiérarchie urbaine nationale ».

headquarters moved to Tokyo (...), infrastructure development did not keep pace with the growing global economy, and the region lost much of its appeal » (Antiroikko, 2014: 83, souligné par nous).¹⁹⁸

Ainsi, bon nombre de ces récits rétrospectifs sous-entendent qu'Ōsaka a suivi une pente descendante symétrique depuis la consolidation de l'État central, ce qui atténue les aspérités de la relation antagonique mais complexe qui lie Ōsaka à Tōkyō. L'argument du *problème tōkyōite* invite alors à se demander en quelles circonstances Ōsaka a été à la tête de la hiérarchie urbaine japonaise, et pourquoi elle n'a pas été choisie comme capitale lors de la restauration de Meiji, tout en se transformant en métropole commerciale puis industrielle au XXe siècle. L'objectif de la remise en perspective historique qui suit n'est pas de dresser une histoire d'Ōsaka *ab urbe condita*, mais de relever des périodes clés de structuration de la ville et de son microcosme urbain : elle aidera le lecteur à mieux comprendre les enjeux idéologiques des allusions à des morceaux choisis du passé d'Ōsaka, dans les discours de politique urbaine entrepreneuriale en particulier.

I.2. Les conditions de la domination passée d'Ōsaka

I.2.1 La porte d'entrée du Japon pré-moderne

Par contraste avec les difficultés d'insertion du Kansai dans le système coordonné par le régime de Meiji puis l'État développeur de l'après-guerre, la période médiévale et féodale (1185-1600) – l'ère Muromachi (1336-1573) surtout – est présentée comme l'âge d'or de Sakai et Kyōto, et le temps de l'essor d'Ōsaka. Le tableau 8 rassemble sept extraits des « pages d'histoire » que les sites internet des villes d'Ōsaka, Sakai et Kyōto (ainsi que ceux de l'Osaka Brand Center¹⁹⁹ et de la Préfecture d'Ōsaka) adressent aux visiteurs étrangers. L'enjeu de la véracité historiographique est secondaire par rapport aux fonctions de marketing urbain que ce type de page est censé remplir ; or, on constate la régularité avec laquelle les références à la situation de ces villes durant le Moyen-Âge (surlignées en noir) s'accompagnent de deux champs sémantiques : d'une part celui de la centralité et du rayonnement international (en rouge), d'autre part, celui d'un esprit de liberté et d'entreprise à la fois collectif et individuel (en vert), qui se serait transmis tel un patrimoine voire un élément d'ADN.

¹⁹⁸ Longtemps, Ōsaka fut la 'capitale commerciale' du Japon, trépidante et virile. Être la 'Manchester de l'Orient' était en effet un motif de fierté aux débuts de l'industrialisation. (...) Néanmoins, surtout après la Seconde guerre mondiale, ses industries ont décliné et beaucoup de ses sièges ont déménagé vers Tōkyō (...)

¹⁹⁹ L'Osaka Brand Center est une émanation de la mairie d'Ōsaka, bien que son site officiel soit « link free », c'est-à-dire dépourvu de tout lien vers les sites officiels d'autres acteurs locaux.

Tableau 8 : Le Japon médiéval, âge d'or du Kansai.

Site internet	Extraits	URL
Ville de Sakai	"In the middle ages , Sakai became an important hub for overseas trade , and developed as a city with a spirit of liberty and self-governance ."	www.city.sakai.lg.jp/english/visitors/whats/about/location.html
Ville d'Ōsaka	"Osaka was restored into an economic hub and became known as the 'Kitchen of Japan' during the Edo era. Osaka became an important base for transportation where goods from all over Japan were gathered and shipped. Osaka flourished as the largest economic city in Japan connected with international trading ."	www.city.osaka.lg.jp/contents/wdu020/english/events_tourism/history/overview.html
Préfecture d'Ōsaka	"In the 7th century, the first capital of Japan (...) was established in Osaka. Thereafter, though the capital was moved to nearby Nara and Kyoto, Osaka continued to flourish, serving as the gateway of culture and trade . Around the end of the 12th century , Sakai developed as a free city of the type seen in medieval Italy . Furthermore, in 1583, Toyotomi Hideyoshi (...) chose Osaka as his base (...), making Osaka the political and economic center of Japan. In the 17th century (...) Osaka continued playing a vital role in managing the nation's economy and distribution of goods. [...] Then, in the 19th century, the confusion brought on by the Meiji Restoration as well as the building of a modern state dealt Osaka merchants a severe blow."	www.pref.osaka.lg.jp/en/introduction/history.html
Osaka Brand Center	Japan once built its capital in Osaka and the emperor lived here. [...] During the Bushi (warrior) Period , Hideyoshi Toyotomi came to Osaka and built the city. It became a political center then. Later during the Edo Period, the businessmen brought from Kyoto by Hideyoshi Toyotomi made the city a business center .	www.osaka-brand.jp/en/identity/details/identity01.html
Osaka Brand Center	"People who like innovation and who are dissatisfied with their current status have all gathered here. It is a land full of enterprising spirit . [...] Many of the Osaka people consider Osaka as an autonomous city. Sakai has the tradition as being an autonomous city. [...] It has a history of constructing the city on its own ."	www.osaka-brand.jp/en/identity/details/identity04.html
Ville de Kyōto	"Although many transformations have taken place over the years, Kyoto has always adopted the most advanced standards of the times. [...] The dauntless and leading spirit of Kyoto's past as a capital city, is still felt here today."	www.city.kyoto.jp/ko/ho/eng/historical/1200.html

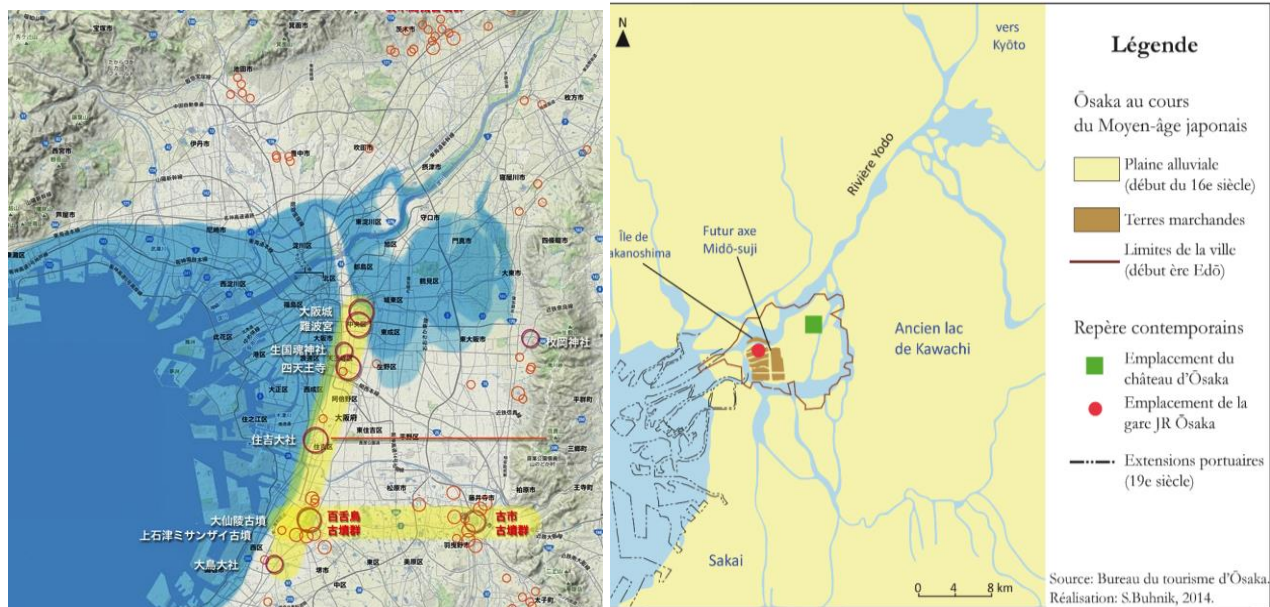
Extraits des présentations en anglais de l'histoire d'Ōsaka, Sakai et Kyōto sur leurs sites internet, par la Préfecture d'Ōsaka et l'Osaka Brand Center.

En parlant de l'établissement de la première capitale du Japon à Ōsaka au VIIe siècle, le site de la Préfecture d'Ōsaka désigne en fait la partie nord de Sakai, qui sera intégrée au périmètre d'Ōsaka après la promulgation du premier plan d'agrandissement de la ville en 1897. L'essentiel du territoire d'Ōsaka est alors occupé par un lac, à l'exception du plateau de Uemachi, dont la pointe nord sert de repère au trafic fluvial dirigé vers Heian-kyō (Kyōto), la capitale impériale (Héraïl, 1986). Le lac devient, par dépôt d'alluvions, une plaine prenant le nom de Naniwa (figure 25). A Sakai, la présence de tertres funéraires architecturés atteste que les premiers empereurs siégeaient dans cette ville, durant la plus ancienne époque de l'histoire enregistrée du Japon (250-338). Après les réformes de Taika (en 645) qui créent un État sur le modèle de la dynastie chinoise des Tang, la cour impériale s'installe à Nara en 710, puis à Kyōto à partir de 794. Si Nara et Kyōto sont créées *ex nihilo* selon des règles de géomancie chinoise pour asseoir le pouvoir des empereurs, les origines de Sakai sont obscures : elle

devient indépendante²⁰⁰ des domaines aristocratiques et religieux qui l'entourent grâce au développement d'échanges commerciaux avec l'Asie. Ōsaka se situe à l'intersection de ces deux types de fondation : une zone urbanisée à l'initiative de populations civiles, mais dont l'essor exceptionnel est lié à des motivations politiques.

Figure 25 : Le site d'Ōsaka durant l'Antiquité et la fin du Moyen-Âge japonais.

La figure de gauche reconstitue la morphologie d'Ōsaka au 9^e siècle. Les cercles rouges correspondent à des foyers de peuplement.



In Nakazawa Shin.ichi, 2012, *Ōsaka āsu daibā* [Ōsaka Earth Diver], p.58.

L'essor des ports marchands du Kansai dans un contexte de chaos politique

La transformation d'Ōsaka en capitale économique, militaire et administrative est d'abord le fruit d'une période d'instabilité généralisée, et des tentatives des trois « unificateurs » du Japon (Oda Nobunaga, Toyotomi Hideyoshi et Tokugawa Ieyasu) de mettre fin à cette situation en asseyant la domination du *bakufu* (régime militaire sous l'égide du *shōgun*), fondant ainsi sa légitimité sur une *pax nipponica* (McClain et Wakita, 1999). Ensuite, les premiers contacts avec les marins occidentaux, qui atteignent le Japon au XVe siècle, influencent pendant peu de temps mais fortement, la structure de ses échanges avec le monde chinois.

Au XII^e siècle, le pouvoir politique a glissé des mains des familles de la cour à Kyōto vers les guerriers, à l'origine des serviteurs attachés à la personne d'un aristocrate. La prééminence de Kyōto se réaffirme lorsque la lignée des shōgun Ashikaga s'y installe, mais un conflit de succession interne au clan Ashikaga débouche sur la guerre civile d'Ōnin (1467-1477), qui ravage Kyōto et donne aux

²⁰⁰ En comparant la situation de Sakai au Moyen-Âge avec celle des cités-États italiennes du XIV^e siècle, le site de la Préfecture d'Ōsaka (tableau 1) s'inspire des descriptions élogieuses du prêtre jésuite François-Xavier découvrant Sakai au milieu du XVI^e siècle. Mais aucune « charte » ne l'a déclarée « ville libre » (Morris, 1977).

vassaux toute latitude pour mener leurs propres conquêtes territoriales. S'ensuit un siècle « d'états en guerre » (*sengoku*), durant lequel les communautés urbaines et villageoises ou religieuses, lassées de la misère provoquée par la violence et les catastrophes naturelles, s'organisent en ligues unies par serment pour compenser la défaillance du pouvoir central. Le terme de *gekokuujō* ou « monde à l'envers » symbolise ce climat chaotique mais aussi de forte mobilité sociale et spatiale, l'inférieur ou serviteur (*ge*) pouvant supplanter du jour au lendemain le supérieur ou maître (*jō*) et se déplacer en toute liberté, comme Toyotomi Hideyoshi, le fils de paysans né près de Nagoya et devenu bras droit du général Oda Nobunaga. Dans le tableau 1, la citation tirée du site de l'Osaka Brand Center sur l'*identité* d'Osaka fait allusion à ce concept bien imbriqué dans les discours des acteurs locaux : elle affirme qu'Osaka a une tradition d'accueil d'individus insatisfaits du statut qui leur a été assigné par les conventions sociales.

Sakai et sa plaine nord subissent plusieurs épisodes de dévastation mais n'en demeurent pas moins un foyer concentrant des centaines d'artistes et d'artisans de renom²⁰¹. La ville, dirigée par un conseil d'anciens qui décident de l'armer, est peuplée de plus de 30 000 habitants dès 1540 (Morris, 1977 : 58). Loin nuire au négoce, le chaos politique bénéficie aux marchands établis dans la baie d'Osaka, car les guerriers ont rejoint les aristocrates en tant que consommateurs d'artisanat voire initiateurs de courants artistiques. Durant la période des états en guerre, les mouvements de troupes mettent en circulation des biens de consommation courante et de luxe, d'où l'érection de barrières douanières qui n'empêchent pas la fréquentation incessante des routes pédestres entre Kyōto, Ōsaka-Sakai, Nara et Hyōgo (Kōbe). Le maintien du trafic fluvial entre Ōsaka et Kyōto est capital, car les seigneurs font venir le produit de leurs rentes agraires sur des bateaux qui atteignent la baie avant d'être chargés sur des barges remontant la rivière Yodo (figure 25). Ils ordonnent à leurs intendants de surveiller l'affrètement des bateaux et de s'entendre avec les marchands pour l'entreposage et la revente de leurs biens à Sakai. Ces questions logistiques sont à l'origine de l'essor des grossistes, en contrat avec un ou plusieurs propriétaires terriens, et des guildes de marchands spécialisées dans un type d'artisanat et concentrées dans un quartier (Toyoda et Sugiyama, 1977 : 135). Ces marchands édictent leurs modes de régulation du commerce des matières premières. Après que la guerre d'Ōnin a désorganisé le trafic de Hyōgo vers Kyōto, les zones construites entre les actuelles gares d'Umeda et Namba (figure 25) voient prospérer des auberges accueillant des intendants, des agents du shōgun, des marchands de passage pour affaires, des artistes, des pèlerins en route vers les temples et sanctuaires du Kansai, voire des visiteurs portugais et espagnols (Morris, 1977).

A la fin du XVI^e siècle, Oda Nobunaga et Toyotomi Hideyoshi comprennent qu'un contrôle plus ferme de Sakai et Ōsaka déterminera leur victoire, parce qu'il est facile d'introduire via Sakai des armes chinoises et occidentales qui bouleversent les plans de bataille²⁰². Leur ascension politique coïncide en effet avec l'apogée des missions diplomatiques entre le Japon et la Chine des Ming, mais

²⁰¹ La vie de Sen no Rikyū (1522-1591) incarne l'apogée du rayonnement culturel de Sakai : ce grand maître de l'art du thé est formé par un habitant de la ville ; il devient en 1582 le maître de thé personnel de Toyotomi Hideyoshi.

²⁰² Leurs motivations consistaient aussi à réduire l'influence du Ishiyama Hongan-ji, le temple de la secte bouddhique Jōdo shin-shū, dont le pouvoir religieux, temporel et militaire faisait obstruction aux projets des unificateurs. Le château d'Osaka a été édifié sur les ruines du Hongan-ji (Frédéric, 1996 : 348-349).

aussi du commerce avec les « barbares du sud » (*nanban*)²⁰³ jusqu'à la promulgation des lois isolationnistes du XVIIe siècle. Sakai est la base de départ d'ambassades parrainées par des clans, dans des cargos contenant des objets précieux asiatiques ou africains acheminés au Japon depuis le royaume d'Okinawa. Avec l'arrivée des Occidentaux, la baie d'Ōsaka s'impose comme la plaque tournante d'un commerce multilatéral très profitable aux négociants locaux. En 1583, Toyotomi Hideyoshi obtient le titre de régent de la Cour impériale et fait construire à Ōsaka un château qui améliore des dispositifs déjà éprouvés dans d'autres villes sous le château : des guerriers (*samourai*) au service de sa famille viennent habiter dans et autour des fortifications du château afin d'être séparés des paysans et des marchands, mais la création de marchés libres est encouragée. Cela induit une ségrégation de la ville en quartiers clos (basée sur un découpage dit *machi-wari*), auxquels sont attribués des fonctions spécifiques en vertu de leur proximité au château (Matsubara, 2014) : le quartier des *samourai*, celui de l'infanterie, celui des *chōnin* ou citadins (c'est-à-dire les artisans et les marchands) ; le quartier des temples ; et, écartés de ce plan en damier, les hameaux habités de gens de condition inférieure voire intouchables (*eta*, *binin*). Toyotomi Hideyoshi ordonne aussi le dragage des canaux et pose les jalons de l'axe nord-sud formé par le boulevard Midō-Suji (Marmignon, 2010 : 24 ; figure 25).

I.2.2 La « cuisine de la nation » à l'avant-garde du capitalisme japonais (1600-1840)

Les discours de marketing urbain diffusés par l'Ōsaka Brand Center et la Préfecture d'Ōsaka mentionnent constamment le surnom de « cuisine de la nation » (*tenka no daidokoro*) qu'Ōsaka a gagné durant l'ère Edo : l'expression décrit à la fois son rôle de marché des produits agricoles et son statut de coulisses des décisions prises sous le régime des Tokugawa, grâce à l'immense pouvoir économique et culturel détenu par les habitants d'Ōsaka, au nombre de 400 000 en 1800 (Marmignon, 2010 : 25). Le régime *shōgunal*, avec ses coutumes et règles qui limitent sévèrement les mobilités sociales, est pourtant de nature à éroder sa position de porte d'entrée du Japon. D'abord, la mise en place de lois isolationnistes ferme le Japon aux étrangers, à l'exception de la rade de Dejima à Nagasaki autorisée aux seuls Hollandais. Les partenariats d'Ōsaka-Sakai avec le Pacifique sont supprimés. Ensuite, la dimension défensive de la « ville sous le château » s'efface au profit d'activités marchandes et financières qui ne sont pas valorisées par l'ordre social d'inspiration confucéenne que soutiennent les *shōgun*. Selon la hiérarchie classiste des *shi* (*samourai*) – *nō* (paysans) – *keō* (artisans) – *shō* (marchands), le contact de ces derniers avec l'argent dégrade leur pureté morale. Formant une classe urbaine extrêmement bien représentée au sein de la population²⁰⁴, les *chōnin* (citadins des quartiers composés de rangées de maisons-boutiques basses) n'en continuent pas moins de s'enrichir et de remettre en cause cet ordre social.

²⁰³ L'expression est calquée sur la conception chinoise du monde extérieur, qui classe les populations étrangères d'après leur position cardinale par rapport au centre civilisateur qu'est la capitale de l'empire. Les Portugais, puis les Espagnols les premiers sont arrivés au sud du Japon, à Kyūshū en 1543 depuis leurs possessions de Goa et Macao.

²⁰⁴ Peter Duus estime qu'environ 10% de la population japonaise vivait dans des quartiers de ville (*machi*) en 1800, ce qui fait du Japon une des sociétés les plus urbanisées du monde à cette date (Duus, 1998 : 43).

Un des héritages les plus célèbres de cette période de domination d'Ōsaka réside d'une part dans les techniques financières et juridiques élaborées par ses maisons de commerce²⁰⁵, d'autre part dans la présence d'écoles de pensée réceptives aux savoirs occidentaux qui s'infiltrèrent grâce aux marins hollandais²⁰⁶. La ville devient le lieu d'évaluation, de transformation et de consommation de produits venus de tout le Japon, réexpédiés vers d'autres régions, dont une petite quantité vers l'étranger grâce à la présence circonscrite des Occidentaux à Dejima. En premier lieu, les grossistes ont diversifié leurs activités de stockage et de revente de matières premières vers des tissus en coton, condiments, laques, allumettes²⁰⁷... Ensuite, la volonté d'améliorer les finances shōgunales – basées sur l'imposition des récoltes de riz, dont les prix ont chuté au début du XVIII^e siècle – pousse Tokugawa Yoshimune à légaliser en 1726 dans Ōsaka, à Dojima, le premier marché à terme du monde (Smitka, 2012). En accordant à des corporations d'Ōsaka des privilèges sur les changes des monnaies en circulation (les *ryogae*) puis confiant à des maisons de commerces voisines la gestion des transactions sur plus d'un million de *koku*²⁰⁸ de riz annuellement taxés au XVIII^e siècle, le shōgunat leur permet de devenir des prêteurs sur gage et de proposer des services financiers qui préfigurent les *zaibatsu* (conglomérats) et les banques japonaises du XX^e siècle. L'une des grandes maisons de prêt et de change d'Ōsaka se nomme ainsi Sumimoto, un *ryogae* spécialisé dans la frappe du cuivre qui devient un conglomérat minier, commercial et bancaire sous Meiji.

I.2.3 Une entrée tumultueuse dans l'ère Meiji

Pour Hauser (1974), McClain et Wakita (1999) et Mosk (2000), la source du déclin d'Ōsaka aux débuts de Meiji vient précisément de l'accumulation de capital détenu par les financiers de la ville, et ses implications pour le maintien de l'unité territoriale du Japon. La dépendance des samouraï aux financiers d'Ōsaka incite le shōgunat à organiser des opérations de développement agricole et minier de la plaine de Tōkyō à la fin du XVIII^e siècle, si bien que le marché d'Ōsaka n'est plus incontournable que pour des produits manufacturés (huiles, saké, tissus de coton). Plusieurs historiens qualifient cette politique d'Edo-centrisme (Itō, 1966), prélude au centralisme de Meiji. A partir de son étude de l'industrie cotonnière du Kansai, Hauser estime que la suprématie d'Ōsaka sur l'économie japonaise décline dès les années 1830, parce que l'essor de coopératives de producteurs sur les terrains sableux autour d'Ōsaka permet de contourner les monopoles des maisons de commerce. McClain et Wakita soulignent que les transactions sur le marché de Dojima et le niveau des commissions demandées par les maisons de change ont fait grimper le prix des denrées de base, provoquant

²⁰⁵ Ruble en parle avec admiration dans sa comparaison des métropoles secondes : « Osaka banks dominated Japanese commercial life as early as the 1670s with credit mechanisms and methods of exchange that might have outwitted even the most sophisticated 1980s Wall Street traders. (...) It was in seventeenth-century Osaka, and not in nineteenth-century Chicago (...) that commodities traders invented futures trading » (Ruble, 2001 : 103).

²⁰⁶ Sur la page web de la Préfecture d'Ōsaka citée dans le tableau 1, figurent aussi ces phrases révélatrices : « Private schools such as Kaitokudo and Tekijuku, not under the educational dictates of the government, also took root in Osaka. In this way, open-mindedness and a vigorous enterprising spirit were nurtured, forming a rich setting for a soon-to-be modern metropolis. »

²⁰⁷ Selon une enquête de 1679, 5 500 habitants d'Ōsaka définissaient l'acquisition de biens comme leur principale activité, et 8 756 boutiquiers s'enregistraient comme revendeurs de biens achetés en gros (McClain et Wakita, 1999 : 61).

²⁰⁸ Unité de mesure mise en place par les Tokugawa, correspondant à la quantité de riz mangée par un Japonais au cours d'une année, pesant 150 kilogrammes environ.

plusieurs émeutes populaires dans les années 1840. Dans son histoire environnementale du Japon, Totman avance quant à lui des facteurs biologiques : Ōsaka attirant une main-d'œuvre d'origine rurale masculine, le déséquilibre des sexes aurait ralenti la reproduction démographique nécessaire à la croissance du marché de consommation d'Ōsaka (Totman, 2014 : 165).

Lors de la restauration de Meiji (1868), les oligarques au pouvoir (*genro*) choisissent Edo (Tōkyō) comme capitale plutôt qu'Ōsaka à cause de ces troubles, si bien que la population de celle-ci passe de plus de 400 000 à 280 000 habitants des années 1820 à 1870, marquées par le départ vers Tōkyō des attributs du pouvoir (ministères et palais de l'empereur). D'après Umehaki (1988), Ōsaka avait été envisagée pour devenir le port international du Japon, mais le fait qu'elle regroupât plus de 70 % des maisons de commerce du pays a convaincu les oligarques de sélectionner Tōkyō pour éviter son effondrement après la fin du shōgunat. Mosk (2000) insiste par ailleurs sur les avantages comparatifs que Tōkyō possédait à cette époque, dans l'optique de la construction d'une capitale moderne à la hauteur des ambitions du régime de Meiji. La trame viaire d'Ōsaka, entremêlement de venelles et de canaux, était étroite, tandis que les terrains agro-industriels entourant le centre-ville étaient spécialisés dans des cultures exportatrices et coûtaient cher à remembrer ; en revanche et malgré les travaux engagés sous les Tokugawa, Tōkyō était assise sur une plaine deux fois plus vaste et moins anthropisée, facilitant l'implantation d'administrations, de banques ou de gares en pierre de taille. C'est pourtant dans le Kansai que des compagnies ferroviaires privées ont ouvert les premières lignes inter-urbaines du Japon (Aveline, 2003).

I.3. De l'Edo-centrisme au Tōkyō-centrisme, la transformation d'Ōsaka en « Manchester de l'Orient »

L'antériorité du développement ferroviaire du Kansai, structuré autour des liaisons entre Ōsaka, Kyōto et Kōbe, traduit la vitesse du rétablissement d'Ōsaka en tant que centre économique de la future mégalopole Pacifique. Ruble (2001) et Hanes (2002) pensent que c'est le pragmatisme de son personnel scientifique, politique et économique qui a aidé Ōsaka à surmonter son premier cycle de déclin causé par la suppression de son autonomie administrative et par l'abolition de ses monopoles. La période de la démocratie Taishō²⁰⁹ donne à ces personnalités l'occasion de mener des projets « avec libéralité » (Miyamoto, 1993), grâce auxquels Ōsaka devient la « Manchester de l'Orient » et un creuset d'expérimentations urbaines et sociales témoignant d'une vision avant-gardiste des relations centres-banlieues au Japon.

²⁰⁹ Il s'agit de la période couvrant le règne de l'empereur Taishō (1912-1926). En raison de sa faible santé, le pouvoir se déplace du groupe de conseillers qui l'entourent vers la Diète élue au suffrage censitaire puis universel masculin (en 1925), où se confrontent les ancêtres des partis politiques contemporains. L'ère Taishō est vue comme une période de libéralisation politique et sociale, d'afflux de culture populaire occidentale, intercalée entre l'angoisse de la découverte de la domination occidentale et la soumission à l'impératif de modernisation caractéristiques de Meiji, et la période de militarisation qui suit la Grande dépression.

I.3.1. L'industrialisation de la « Manchester de l'Orient » et ses premiers plans d'urbanisme

En raison des contraintes spatiales et foncières susmentionnées, les nouveaux conglomérats ont d'abord investi dans des industries manufacturières légères (filage de soie et de coton, transformation alimentaire) ou chimiques et pharmaceutiques à forte valeur ajoutée, en s'appuyant sur l'héritage proto-capitaliste et proto-industriel de l'ère Edo. La réforme de la taxe foncière de 1873 ayant appauvri les fermiers, les flux annuels de migrants et migrantes (*dekasegi*) vers les ateliers textiles d'Osaka triplent entre 1875 et 1885 (Tsurumi, 1982), notamment à partir du sud-ouest du Japon (Kagoshima, Okinawa). La deuxième phase d'industrialisation, tournée vers des activités plus lourdes, émerge dans les années 1880 grâce au développement du secteur bancaire et aux possibilités de lever des capitaux en bourse, ce qui incite les maisons d'Osaka ou d'anciens samouraï à miser sur le trafic ferroviaire ou à se lancer dans la construction d'usines géantes. En 1882 par exemple, Shibusawa Eiichi, entre autres fondateur du Tokyo Stock Exchange, achète plusieurs hectares de terre au sud-ouest d'Osaka, site de sa future compagnie de filage du coton contenant dix-mille fuseaux activés à la vapeur (Hirschmeier, 1965).

Ayant observé lors de leurs missions en Europe les conséquences sociales et politiques *dangereuses* d'un développement anarchique des villes industrielles, les oligarques et leurs conseillers font rédiger sous l'égide de l'expert allemand Albert Mosse un régime administratif obéissant à la nouvelle Constitution de l'Empire du Japon, promulguée en 1889 (Hanes, 2008 : 57). Le système prussien est en effet préféré pour discipliner l'échelon local (encadré 5) : il dote les villes du Japon d'équipes municipales aux pouvoirs très restreints, sauf pour les « villes spéciales » (Tōkyō, Ōsaka, Kyōto). Dans l'intérêt de la stabilisation du processus de construction de l'État-nation, l'ancienne et la nouvelle capitale sont placées sous l'autorité directe des gouverneurs nommés des préfectures. La mise sous tutelle d'Osaka est inspirée par la méfiance à l'égard de ses élites moins malléables :

« Osaka's failed bid to become capital of the new nation state only highlighted its danger to the authoritarian Meiji regime. (...) The government sent [its] message loud and clear by inscribing national power directly onto local space. Not only did they seize control of Osaka's old castle grounds, transforming the site into military headquarters, they constructed a monumental prefectural office building directly opposite the Foreign Concession. The Meiji leaders thus created (...) two key vantage points that vividly represented the panoptic gaze of the state : one overlooking the city as a whole and the other watching over international trade » (Hanes, 2008 : 58)²¹⁰

²¹⁰ La tentative malheureuse d'Osaka de devenir la capitale de l'État nation ne faisait qu'accentuer le danger qu'elle représentait pour le régime autoritaire de Meiji. (...) Le gouvernement le lui fit comprendre haut et fort en imprimant directement sa marque dans l'espace. Non seulement les autorités s'emparèrent du vieux château d'Osaka, le transformant en quartiers généraux de l'armée, elles offrirent aux bureaux de la Préfecture un bâtiment monumental juste en face des concessions étrangères. Les leaders de Meiji créèrent ainsi deux points de vue privilégiés incarnant le regard panoptique de l'État : l'un sur la ville dans son ensemble, l'autre sur le commerce international ».

Encadré 5. Evolution des lois d'urbanisme et du partage des rôles entre État et ville au Japon, jusqu'en 1945.

Résumé de l'article d'Ishida Yorifusa, « Local initiatives and the decentralization of planning power in Japan », in Pelletier P. et Hein C., *Cities, Autonomy and Decentralization in Japan*.

La Loi de 1919, en tant que premier système de planification applicable à toutes les villes japonaises, représente une tentative despotique du pouvoir central de stopper les initiatives prises par les mairies en matière d'urbanisme. Elles sont nombreuses dans le Kansai à ne pas se contenter de construire des bâtiments célébrant une modernité occidentale et à innover par des méthodes compréhensives (comités d'enquête, suivi de projets, délibérations internes), comme le projet d'extension de 11 routes à Kyōto en 1907 ou les enquêtes pour l'amélioration urbaine à Kōbe en 1914. L'initiative la plus notable vient d'Ōsaka : en 1917, la municipalité crée un comité d'amélioration urbaine (*toshi kairyō chōsa kai*). Celui-ci rend ses conclusions dans un rapport de janvier 1918 qui sert de première version à sa proposition de loi : une révision de fond en comble du système de planification local de la ville d'Ōsaka et de ses environs, dont une partie à Sakai. La figure de proue de ce comité, Seki Hajime, entame une campagne pour que ce « draft » se transforme en loi nationale. Celui-ci est à certains égards plus innovant que le futur texte de la loi de 1919 et du Code de la construction (*shigaiichi kenchikubutsu hō*). Le rapport propose de donner à Ōsaka et à son maire l'autorité exécutive sur les domaines suivants : financement des projets urbains (article 3), désignation du maître d'ouvrage des grands projets (article 4), levée des taxes sur les rentes tirées de la montée des valeurs foncières (*tochi zōka zeī*) et des prélèvements sur les plus-values (*juekisha futankin*) (article 5), superviser la réaffectation des terres (« land readjustment ») à la demande d'exécuteurs (article 12), passer un décret concernant les restrictions sur les constructions et les usages des sols (article 18). Pour Ishida, ces articles, à part le 18^e, suggèrent que Seki, le futur maire d'Ōsaka, était plus préoccupé par un financement autonome des plans urbains que par une réelle décentralisation de la planification urbaine.

L'un des points les plus controversés des débats qui ont précédé le vote de la loi de 1919 touchait aux sources de revenus attribuées aux municipalités. La notion de subvention n'a pas été spécifiée, et l'introduction de taxes sur l'augmentation des valeurs foncières ou les terres inoccupées a été repoussée à la Chambre des représentants, où siégeaient beaucoup de grands propriétaires terriens. La taxe sur les plus-values fut cependant institutionnalisée et devint une importante ressource financière pour la construction d'infrastructures en région. En réaction, les propriétaires concernés par les projets de construction de route réclamèrent un système d'évaluation des plus-values qui ne fut pas clarifié jusqu'à l'entrée en guerre avec la Chine (1937-1945). En 1922, le décret du Ministère de l'Intérieur sur la taxation des plus-values foncières à Ōsaka a pourtant inclus des procédures d'évaluation de la valeur des terrains avant et après projet par des examinateurs nommés, car Seki avait juste auparavant invité l'historien Charles Beard pour une conférence sur les méthodes d'évaluation du foncier aux États-Unis.

En 1933, la Loi de 1919 a été appliquée à toutes les villes qui ne la respectaient pas encore. Le nombre d'employés travaillant dans les secrétariats des bureaux municipaux d'urbanisme, rattachés aux bureaux des Préfectures mais agents du Ministère de l'Intérieur, augmenta considérablement. Durant la guerre, 23 plans globaux d'aménagement de ville ont été passés et se sont prolongés jusqu'aux années 1950 : les Plans urbains militaires (*gunto toshi keikaku*) et les Plans de villes industrielles émergentes (*shinkō kōgyō toshi keikaku*). Du fait de la nécessité de disperser les installations militaires pour protéger l'arsenal japonais des bombardements alliés, une décentralisation urbaine a eu lieu durant cette période. En revanche, la nécessité de simplifier les processus administratifs dans la capitale a conduit à la fusion de la ville de Tōkyō avec sa Préfecture, formant un gouvernement métropolitain de 23 arrondissements, ce qui n'a été accordé à aucune autre ville japonaise.

Après négociations, les habitants d'Ōsaka obtiennent en 1898 le droit d'élire un maire qui demeure responsable devant le gouverneur. La première équipe municipale recrute l'architecte Yamaguchi Hanroku, qui procède à des travaux de modernisation de la ville en deux volets : l'avancée sur la mer des zones portuaires, fondée sur des techniques pionnières de terres-pleins ; l'embellissement du centre-ville grâce à des aménagements qui imitent les standards haussmanniens (Sorensen, 2002 : 76-77). Ces travaux comprennent le dragage du réseau de canaux, l'ouverture de lignes de tramway en régie municipale et un premier parc urbain à Nakanoshima en 1891 (photo 13). Mais peu de réalisations sont achevées faute d'un budget municipal propre. Du fait de l'extension vers le littoral et le sud du périmètre d'Ōsaka en 1897, les zones réservées aux usages industriels selon le Code de la construction de 1919 représentent 55 % du territoire administratif de la ville en 1925, et environ 38 % à Sakai (Ueda, 2000, cité par Marmignon, 2010). La question de la pollution et de l'insalubrité devient dès lors un thème récurrent des journaux locaux²¹¹.

Photo 13 : Le parc de Nakanoshima en 1916.

Ce parc se trouve à l'extrémité ouest de l'île de Nakanoshima, souvent comparée à l'île de la Cité. A gauche, le bras de la rivière Dojima est bordé de *kurayashiki* (maisons-magasins) réaménagées en maisons de ville.



Source : musée d'histoire de la ville d'Ōsaka, 2012.

La renommée d'Ōsaka explose toutefois durant la Première guerre mondiale, lorsque le Japon devient un fournisseur d'équipements pour les puissances occidentales en guerre. Avec l'élargissement de l'empire colonial japonais, les compagnies industrielles d'Ōsaka renforcent leurs relations avec

²¹¹ Le journaliste Suzuki Shikajiro a dénoncé dès 1888 l'état de dégradation du bidonville de Nagamachi (Chūbachi et Taira, 1976). C'est à Ōsaka qu'ont été fondés les quotidiens toujours actifs *Asahi shinbun* et *Sankei shinbun*.

l'Asie en important du coton et du riz à bas prix d'Inde et de Chine (ce qui menace les ateliers des villages environnants) puis en réexportant vers la Chine et la Corée des vêtements et des aliments conditionnés. L'afflux d'immigrants coréens et chinois fait d'Ōsaka la grande ville japonaise au profil ethnique le plus diversifié, avant et après 1945 (Saga, 2015 ; Shimada, 2015), ce qui stimule les comparaisons entre Ōsaka et Chicago ou Manchester dans les comptes-rendus des journalistes étrangers (Ruble, 2001). Selon Shimada Katsuhiko (2015), une main-d'œuvre d'origine rurale pauvre ou coloniale – nommée « classe urbaine des travaux divers » dans des enquêtes des années 1960 – était recherchée dans les domaines assurant le fonctionnement des industries 24 heures sur 24 : manutention du fret portuaire et ferroviaire (débardage des balles de coton), génie civil, transport en rickshaw pour les hommes, filage du coton douze heures par jour pour les femmes.

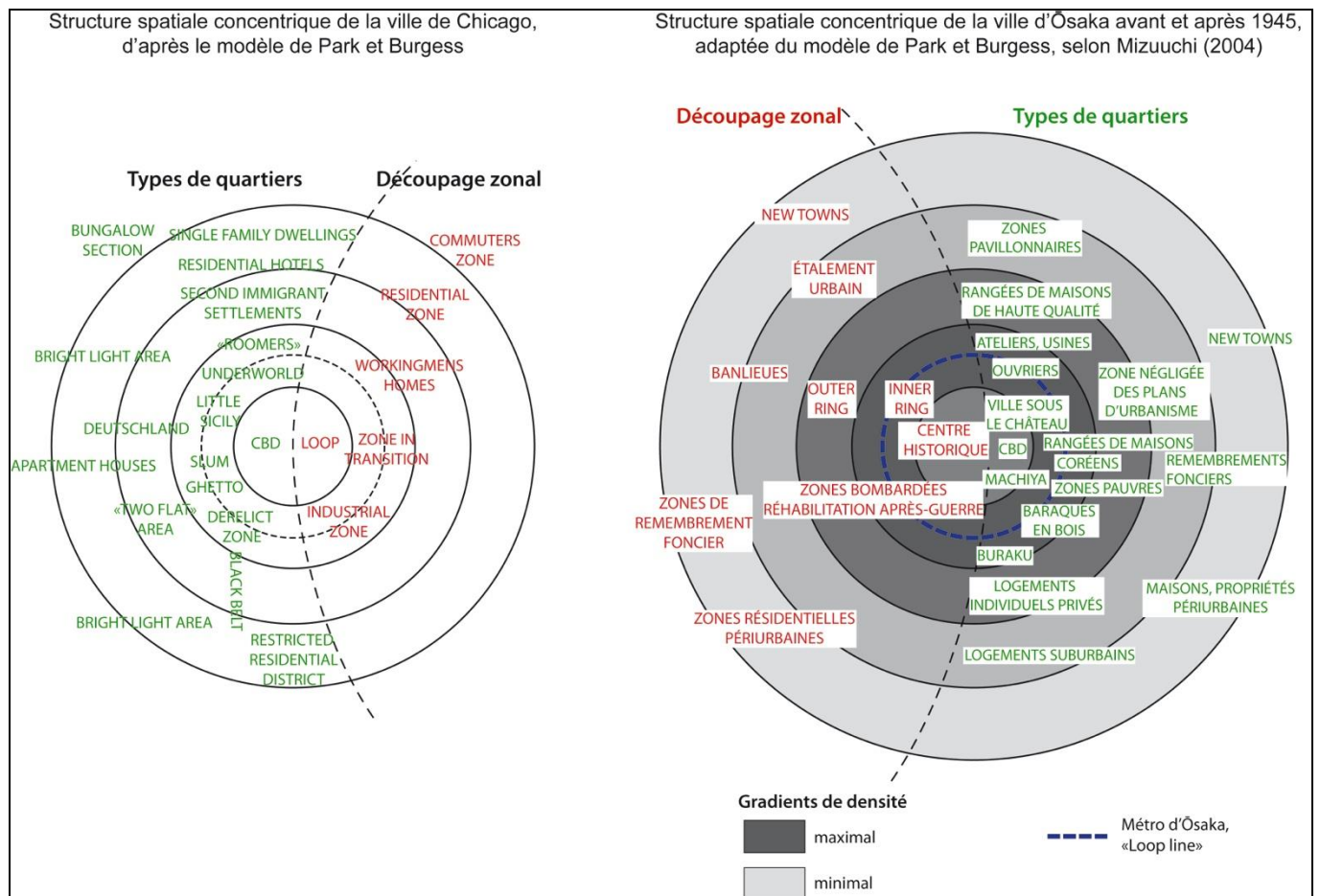
Pour ces raisons, la relation des habitants d'Ōsaka avec la bureaucratie de Meiji est d'abord ambivalente et ressemble au duopole Washington-New York pour Miyamoto (1993). Les entrepreneurs considèrent l'ouverture forcée au monde comme une opportunité de renouer avec l'âge d'or du commerce *Nanban*. La révolution industrielle et la croissance urbaine s'accompagnent cependant de processus de disqualification socio-spatiale qui stimulent des mouvements locaux en faveur d'une « autonomie métropolitaine » d'Ōsaka (*daitoshi jichi*).

I.3.2. La formation d'une agglomération à deux vitesses et la mise en place d'une « politique urbaine sociale » (années 1920-1940)

Kawano Eiji (2015) utilise l'expression d'agglomération à deux vitesses pour définir la polarisation sociale qui s'accroît à l'intérieur et à l'extérieur des limites d'Ōsaka et qui perdurera après la destruction de la ville en 1945. Dès cette époque, les chercheurs au courant des travaux de l'École de Chicago constatent qu'Ōsaka hérite de la dichotomie ville haute (des élites)/ville basse (du peuple) propre aux « villes sous le château » dont Tōkyō est le parangon, mais qu'elle s'apparente dans le même temps au modèle chicagolien. Le schéma dessiné par Mizuuchi pour son travail sur les quartiers péricentraux d'Ōsaka (2006) révèle ces similitudes (figure 26) : la transfiguration du centre historique en un « central business district » situé à l'intérieur d'une ligne de métro nommée « Loop » (*kanjō-sen*), avec des quartiers bourgeois en hauteur sur le plateau de Uemachi ; un « inner ring » à l'extérieur du Loop, où des quartiers pauvres côtoient les usines et ateliers rejetés à la lisière de la vieille ville au XIXe siècle, notamment au sud et à l'est ; un « outer ring » parsemé de banlieues résidentielles aisées puis de villes nouvelles, en particulier au nord de l'agglomération, dans l'axe du boulevard Midō-suji et du parc de Nakanoshima. Pour les sociologues de l'Université municipale d'Ōsaka (Kawano, 2015 ; Mizuuchi, 2006 ; Saga, 2007), cette polarisation résulte d'abord de la main-mise du secteur privé sur les politiques du logement, les gouvernements locaux étant trop contraints pour intervenir dans ce secteur (Hanes, 2008 ; Sorensen, 2001)²¹².

Figure 26 : L'organisation socio-spatiale d'Ōsaka selon Mizuuchi Toshio.

²¹² Entre 1931 et 1935, les taxes préfectorales et nationales représentent 80% des recettes fiscales des municipalités, dont le budget dépend donc des transferts (Mosk, 2001).



Adaptation, dessin : S. Buhnik, 2014.

A partir des années 1910 en effet, les habitudes de consommation et la demande en logement des nouvelles classes moyennes du Kansai vont constituer une aubaine pour les compagnies ferroviaires privées régionales qui ont échappé à la loi de nationalisation de 1906 (Aveline, 2003 : 42). Celles centrées sur Ōsaka ont besoin de diversifier leurs recettes d'exploitation, car elles gèrent des réseaux de taille modeste spécialisés dans le trafic de fret ou de passagers vers des sites de loisir ou de pèlerinage (ibid. : 44). Afin de rentabiliser le rachat de foncier agricole cher et morcelé, ainsi que le coût technique de l'allongement de leurs lignes au-delà de la plaine, ces compagnies vont se tourner vers l'aménagement de zones résidentielles le long de leurs emprises.

Le développement des banlieues les plus riches (en revenu par habitant) du Kansai – Ikeda, Minoo, Takarazuka et Nishinomiya entre le nord d'Ōsaka, le sud-est de Kyōto et l'ouest de Kōbe – est dû notamment à Kobayashi Ichizō (1873-1957). Ce PDG de l'ancêtre de la compagnie Hankyū a mis au point le concept « d'exploitation généraliste » caractéristique des sociétés ferroviaires privées (Aveline, 2003 : 75). Son habileté à spéculer sur la valeur des terrains, pour dégager des profits annexes au trafic de passagers, l'incite à imprimer dès 1909 « des brochures publicitaires exhortant les habitants d'Ōsaka à quitter la 'capitale des fumées' (*kemuri no miyako*) et à acquérir à la campagne des maisons payables par mensualités (ibid. : 75). Près de ces quartiers, il aménage un zoo à Minoo en 1910 et un établissement thermal à Takarazuka, puis en 1913 une école de musique et de danse pour jeunes filles

qui développe des revues extrêmement célèbres. Enfin, pour éviter aux clients de la Hankyū de ne prendre que le taxi à partir de la gare d'Umeda, Kobayashi implante le premier *department store* du Japon en 1929, un grand magasin accessible depuis les quais grâce à des corridors (ibid. : 77). Il pose ainsi les bases d'une vie « exemplaire » en cités-jardins. C'est dans ces cités-jardins à la mode qu'habitent de nombreux propriétaires des terrains occupés par des maisons mitoyennes (*nagaya*) louées à la journée au sous-prolétariat d'Ōsaka. Après une première opération de démantèlement de bidonvilles sur ordre de la préfecture en 1891, une partie de la main-d'œuvre migrante s'est ainsi déplacée vers un quartier de Nipponbashi, dont les terrains appartiennent au zaibatsu Sumimoto (Saga, 2015). En fonction de leurs origines géographiques, les populations pauvres s'entassent dans trois types de quartiers taudifiés (figure 3) : les hameaux de buraku écartés de la ville sous l'ère Edo, à Nishihama et Nishinari ; des quartiers pour Coréens à Ikuno ; des quartiers pour journaliers (*doya*) à Kamagasaki, qui acquièrent vite une sombre réputation en raison de l'appartenance fréquente des « recruteurs » (intermédiaires entre travailleurs et entreprises) au monde de la pègre. A cela s'ajoutent les « pensions » près des quais, gérées par des « fournisseurs de travail » et destinées aux manutentionnaires (Shimada, 2015).

Le plan d'extension des limites municipales de 1925 couvrant les anciens villages de buraku et d'autres ceintures de bidonvilles, Ōsaka devient alors la ville la plus peuplée du Japon avec 2,11 millions d'habitants, mais aussi celle qui compte la plus grande proportion de populations pauvres, exposées aux épidémies²¹³ et réparties dans plus de 300 « quartiers de taudis », dont les quartiers regroupant des Coréens et des familles originaires d'Okinawa (Saga, 2007). Cette incorporation répond aux plans de Seki Hajime, le père de l'urbanisme social japonais (Hanes, 2002), maire d'Ōsaka de 1923 jusqu'à sa mort en 1935. Ce chercheur renommé en économie et en sociologie s'est converti au progressisme durant son séjour en Europe (Hanes, 2008). Seki a fait procéder dès 1899 à des enquêtes pluridisciplinaires sur l'insalubrité et les conditions de travail dans Ōsaka²¹⁴. Devenu adjoint au maire en 1914, il défend une pensée urbaine appuyée sur des métaphores médicales qui va en fait bien au-delà de considérations hygiénistes ; cette pensée est organisée en deux axes que Patricia Marmignon (2010) a traduits par « thérapeutique » (*chiryō*) et « préventif » (*yobō*) :

- 1) L'urbanisme « thérapeutique » vise à lutter contre l'insalubrité non pas avec des actions cosmétiques mais grâce à la fourniture de quartiers de logements publics équipés, reliés aux réseaux d'électricité et d'assainissement. A la différence de Bismarck dont il connaît les idées, Seki estime que les politiques sociales doivent être institutionnalisées à une échelle locale, au plus près des habitants qui doivent être informés des décisions de rénovation. L'échelon local évite de soumettre les villes du Japon à des règles d'aménagement dictées par les ministères et calées sur les besoins de Tōkyō (Hanes, 2002 : 235).
- 2) L'urbanisme « préventif » a pour but de dé-densifier la ville et d'anticiper sa croissance grâce à une utilisation plus systématique de la Loi d'urbanisme de 1919 (voir encadré 3, chapitre 2) : celle-ci définit alors des « périmètres d'urbanisation » hors des cœurs urbains et autorise la

²¹³ En 1886, une vague de choléra a tué 16 000 habitants de la Préfecture d'Ōsaka.

²¹⁴ Entre 1919 et 1942, la ville d'Ōsaka a fait publier 260 rapports d'enquête sur les conditions du travail dans Ōsaka (Mizuuchi, 2004 : 18).

création de « zones d'urbanisme » sur la base de remembrements fonciers, soit à la même date que la loi Cornudet en France, qui crée les premiers plans d'urbanisme (Magri et Topalov, 1987). Seki admire les réalisations de l'homme d'affaires Kobayashi et reprend sa conception de l'articulation rail-logement pour ses projets de cités de travailleurs dans les périphéries rurales de la Préfecture d'Ōsaka. La formation de spécialistes ès *science de l'urbain* (enseignée à l'Université municipale d'Ōsaka créée par Seki) détermine la réussite de l'urbanisme préventif.

Ce qui unit ces deux axes est le souci de Seki de remplacer la posture d'emprunt sans nuance des modèles étrangers par un « transnationalisme municipal » dialectique (Ishida, 2006 ; Hanes, 2008) : c'est-à-dire une attitude de recul critique par rapport aux modèles occidentaux, grâce à la comparaison des pratiques menées dans différentes villes, et édicter des lois sensibles au palimpseste urbain d'Ōsaka, avec ses strates anciennes et modernes. L'intérêt de Seki et de son équipe pour l'urbanisme nord-américain témoigne d'une volonté de passer d'une vision statique de la ville moderne (patchwork de bâtiments plastronnés) à une reconnaissance de sa dimension cinétique (ville comme matrice de flux articulés), ce qui suppose de donner à Ōsaka les moyens spatiaux et légaux de son dynamisme²¹⁵.

Si l'atmosphère de détente au sommet de l'État autorise la diffusion de ses idées, Seki ne se heurte pas moins aux réactions frileuses ou négatives du Naimushō, le ministère de l'Intérieur d'avant-guerre, mais aussi aux membres de la Chambre des Représentants qui refusent qu'un urbanisme plus global et sensible aux spécificités locales soit financé à l'aide de taxes sur les plus-values foncières (voir encadré 5). Deux facteurs changent néanmoins les rapports de force : la crainte que le « problème social » (*shakai mondai*), dans le sillage des émeutes du riz de 1918²¹⁶ ne dégénère d'autant plus que de nombreux Japonais adhèrent à des syndicats ou au Parti communiste japonais²¹⁷; et les conséquences du tremblement de terre de 1923 à Tōkyō, confirmant la suprématie d'Ōsaka. Grâce à son lobbying auprès des maires des autres grandes villes du Japon, Seki milite pour que la résolution des problèmes urbains soit confiée aux villes mais aussi aux associations de voisinage nées sous l'ère Edo. Cela implique de revoir leur place dans l'architecture administrative du Japon (Hanes, 2008). Seki participe à la rédaction de la Loi d'urbanisme (*toshi keikaku hō*) de 1919 : combinée au code de la Construction qui renforce le contrôle des usages du sol grâce à des zones d'affectation, elle permet d'envisager un développement du « Grand Ōsaka » sur des principes de zonage. Par ailleurs, les citoyens d'Ōsaka

²¹⁵ Hanes (2008 : 66) pense toutefois que Seki manquait lui-même d'objectivité quant à son propre paternalisme : il n'attaque pas l'État lorsque celui-ci donne plus d'autorité aux maires (en 1898 et en 1911). Seki reproche en revanche à ce dernier d'être retombé dans ses travers de « copieur » (*mohō shugi*) quand il décide de renforcer le pouvoir des assemblées municipales plutôt que celui des maires en 1929 sur le modèle états-unien et non plus prussien. Selon Hanes, Seki craignait que cet amendement l'empêche de passer outre des assemblées municipales où les partis « bourgeois », conservateurs, et les élus au contraire radicaux, « immatures », s'opposent à ses réformes.

²¹⁶ Les « émeutes du riz » recouvrent plusieurs centaines de protestations contre une spirale inflationniste (et contre les marges exigées par les revendeurs des produits agricoles achetés à un prix fixé par l'État) ayant fait augmenter les prix du riz à des niveaux insoutenables pour les citadins des classes moyennes et populaires. De juillet à septembre 1918, certaines émeutes urbaines ont dégénéré en affrontements armés dans plus d'une trentaine de grandes villes.

²¹⁷ Parmi les mouvements urbains sociaux qui s'expriment à cette époque dans les rues du Kansai, les grèves des travailleurs des chantiers navals de Kawasaki et de Mitsubishi à Kōbe en 1921 (pour réclamer des conventions collectives, des hausses de salaire et une baisse des horaires de travail) sont soutenues par le *Sōdōmei* (Confédération nationale des syndicats). Créé en juillet 1922, le Parti Communiste est immédiatement déclaré hors-la-loi.

soutiennent leur maire, et au terme de négociations avec les propriétaires fonciers, les propriétaires de maison et les habitants, une loi d'amélioration des quartiers de taudis voit le jour en 1927 (Saga, 2015).

Le 1^{er} février 1928, la ville d'Ōsaka soumet un plan global approuvé par le ministère de l'Intérieur (Marmignon, 2010 : 45). Il prévoyait l'élargissement de centaines de voies, une dizaine de canaux et un métro aérien, des parcs urbains et des promenades, et des conduites d'eau souterraines. Mais la trame infrastructurelle s'est superposée pour la première fois à la planification d'équipements socio-éducatifs, en réponse aux attentes des ménages interrogés au cours des enquêtes sur l'insalubrité. En outre, il y était proposé de contrôler la pollution de la ville grâce à un « laboratoire d'hygiène » assurant une veille sanitaire (Miyamoto, 1993).

Néanmoins, Hanes (2002) et Marmignon (2010) concluent que l'idéal d'habitat de qualité pour tous (*sumigokochiyoki toshi*) dont rêvait Seki ne s'est pas concrétisé. Avant et après sa mort, des conflits avec les propriétaires fonciers ont ralenti les travaux, et les réalisations ont été disjointes faute de règlements paysagers. Ce premier plan global a donc plutôt limité des tendances au laissez-faire qu'il n'a enrayé les stratifications sociales dans la ville et ses périphéries. Mais son œuvre a conféré à Ōsaka un rôle avant-gardiste dans la conception de politiques urbaines outrepassant les frontières géographiques, les segmentations disciplinaires ainsi que les lignes de partage entre monde de la recherche, monde des affaires et société civile.

I.3.3. La reconstruction d'Ōsaka dans le système centralisé d'après-guerre

Pour Miyamoto (1993) et Edgington (2000), la militarisation de la société japonaise à partir des années 1930 et la soumission de son économie aux besoins de la guerre sino-japonaise (1937-1945) posent les conditions du déclin économique d'Ōsaka, après que celle-ci a perdu la main sur le pouvoir central mais gardé une certaine indépendance. L'état-major passant ses commandes d'armement depuis la capitale, il incite les *zaibatsu* à installer leur siège à Tōkyō. Une partie des chantiers navals de Kōbe-Ōsaka y est aussi transférée. Après la Grande dépression de 1929, la radicalisation de la vie politique mène aussi à la surveillance des personnes suspectées d'anti-patriotisme, parmi l'intelligentsia d'Ōsaka²¹⁸. Enfin, la période de guerre introduit une différence de traitement administratif aux répercussions politiques durables : sur ordre du général Tōjō, Premier ministre de 1941 à 1944, la ville de Tōkyō fusionne avec sa préfecture en 1943 et devient un gouvernement métropolitain (le GMT) régissant des mairies d'arrondissement. Malgré sa croissance périurbaine, Ōsaka n'a jamais obtenu du pouvoir central l'approbation de sa fusion avec sa préfecture.

De fait, l'action régulatrice de l'État sur l'économie (et la limitation des compétences assignées aux collectivités locales selon la loi de 1947) n'a pas diminué après la guerre, malgré la Constitution de

²¹⁸ On citera à titre d'exemple Kawada Shiro, un éminent marxiste nommé président de l'Université municipale du commerce d'Ōsaka créée en 1928, ou les professeurs des écoles de commerce et d'industrie ouvertes à Ōsaka dans les années 1920. Muramoto Fukumatsu entre autres, était le premier Japonais titulaire d'un MBA de Harvard, et militait pour l'enseignement des théories managériales américaines. Par contraste, l'enseignement dans les universités de Tōkyō s'attachait à faire découvrir des auteurs allemands (Abe *et al.*, 2005 : 232).

1946, pacifiste et démocratique. Après le revirement géopolitique des États-Unis²¹⁹, le capitalisme d'État s'articule à l'inscription dans le marbre constitutionnel de principes de respect des droits de l'homme et du travail : il en résulte la consolidation d'un système de protection sociale indirecte généralisée, où le plein emploi est garanti grâce à des commandes de travaux publics. La présence d'une élite managériale éduquée à Ōsaka accélère la renaissance des *keiretsu*²²⁰, mais la proximité avec les autorités centrales devenant une préoccupation majeure, elle conforte le système de double-siège social adopté sous la contrainte dans les années 1940 (Miyamoto, 1993).

Au sein de ce système où les dépenses de travaux publics jouent un rôle d'équivalent fonctionnel à l'État providence (cf. chapitre 1), la Préfecture d'Ōsaka et la municipalité poursuivent les options fonctionnalistes d'avant-guerre (séparation des lieux d'emploi et de logement), mais dans des proportions toutes autres, selon trois volets : la restauration portuaire, le relogement des réfugiés et des rapatriés, et l'accompagnement (plus que la possibilité d'un contrôle) d'une croissance démographique et urbaine exceptionnelle à partir des années 1950.

En octobre 1945, la production industrielle et le trafic portuaire d'Ōsaka représentent un trentième de leur niveau de 1937. Dès 1947, un plan de restauration du port sur dix ans intègre une élévation des terres-pleins pour les protéger des typhons, et sa liaison au centre-ville grâce à une extension aérienne du Loop entièrement repensé. Ce plan est révisé en 1957 afin de le relier au complexe industrialo-portuaire de Nankō (« Port sud ») à la frontière entre Ōsaka et Sakai. Le gigantisme de ces installations et le décuplement du trafic conteneurisé dans les années 1960 entraînent une demande en emplois qualifiés (ingénierie, management) et peu qualifiés (construction, manutention) qui repose la question du logement des populations migrantes à faibles revenus. Elle se conjugue à l'afflux de populations rapatriées des colonies, à tel point que la densité humaine du grand Ōsaka retrouve presque son niveau d'avant l'extension de 1925 (tableau 9). On constate d'après ce tableau que le pic de densité humaine d'Ōsaka se situe en 1965 (15 000 habitants au km² environ), date qui correspond aussi à son pic démographique historique, avant une baisse continue jusqu'en 2003. Cette augmentation est liée aux grands programmes de logements publics qui, parfois en usant de la technique du remembrement foncier, ont rénové en partie l'habitat populaire bidonvillisé dans les années 1950 et 1960.

Les conditions du logement dans Ōsaka sont en effet devenues hétéroclites en raison d'une non concordance entre les zones de réparation des dommages de guerre, et les quartiers de baraques en bois restés intacts donc exclus de ces zones, et où des « abris temporaires d'urgence » se sont multipliés. Une ordonnance nationale de 1946 a en effet autorisé les survivants à construire leur propre abri, à condition qu'il se trouve dans des périmètres d'urbanisation en loi de 1919, réservés à des projets de redéveloppement (Motoooka et Mizuuchi, 2013 : 150). Les bidonvilles étant tolérés mais pas reconnus, leur éviction ne nécessitait pas d'engager une procédure d'expropriation. Ces évictions suscitent des conflits avec les habitants : la Ligue de Défense des habitants des *doya*, créée en 1957,

²¹⁹ Pour qui l'enjeu du *containment* du communisme qui a gagné la Chine continentale et la Corée nécessite une remise en selle industrielle accélérée du Japon, d'où l'arrêt des actions d'épuration de ses élites dirigeantes.

²²⁰ Conglomérats, qui diffèrent de ceux d'avant-guerre, car leur cohésion n'est plus assurée par l'affiliation à un holding familial mais par un système complexe de participations croisées entre les entreprises membres du groupe.

passé avec succès des pétitions pour réclamer des indemnités ou un relogement. Ils sont rejoints par les mouvements de libération des *buraku* (Mizuuchi, 2006 : 116), de sorte qu'à partir de 1959, les mairies d'Ōsaka et Sakai engagent des programmes de construction de logements et d'équipements publics, en coopération avec la Préfecture et l'Agence nationale du logement public (*Nihon jūtaku kōdan*)²²¹. Puis sur la base de cités-jardins déjà existantes et des projets envisagés par Seki, l'Agence japonaise pour le logement public et la Préfecture d'Ōsaka lancent la construction des premières villes nouvelles (*nyū taun*) du Japon, mêlant des logements collectifs publics aux mêmes normes (*danchi*) et des logements en accession à la propriété, dans le but d'éviter le mitage urbain et de créer une ville « où cols blancs et cols bleus sont voisins, au lieu d'être séparés »²²². Il s'agit de Senri au nord d'Ōsaka (1958) et de Senboku (1962) au sud de Sakai (carte 22)²²³.

Tableau 9 : L'évolution de la densité moyenne et de la population d'Ōsaka au fil de ses extensions.

Année	Superficie (km ²)	Nombre d'habitants	Densité moyenne
1889	15,3	472 247	30 295
1897	55,7	758 285	16 621
1920	58,5	1 252 983	21 437
1925	181,7	2 114 804	11 641
1955	202,1	2 547 316	12 592
1965	203,4	3 156 224	15 545
1995	220,7	2 602 352	11 793
2001	221,3	2 599 499	11 746

Données : archives de la ville d'Ōsaka, citées par Marmignon (2010) ; Bureau de la Statistique japonaise.

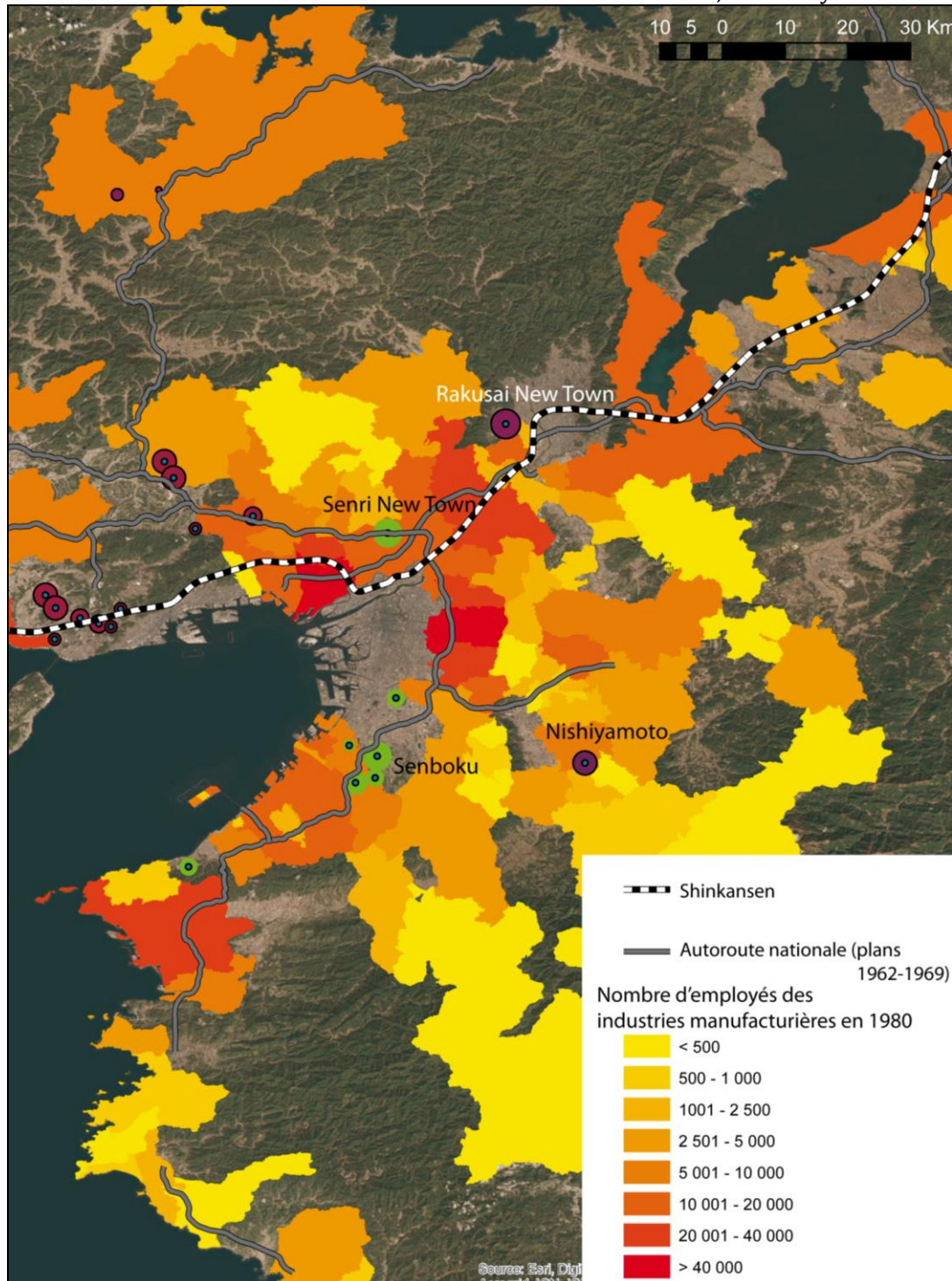
²²¹ Entre les années fiscales 1958 et 1977, le budget alloué par Ōsaka au relogement et à la tenue de programmes éducatifs spéciaux ou d'aide à l'emploi adressés aux habitants des *dōwa* passe de 131 à plus de 30 000 millions de yen (Mizuuchi, 2006), et celui de la mairie de Sakai à 15 000. Sakai contribue aussi au financement des 30 000 logements publics planifiés à Senboku (Satō, 2013).

²²² Entretien avec la maire adjointe de Sakai, Hazama Emiko, 15 septembre 2012.

²²³ Pour plus de précisions sur la conception en unités de voisinage, dite organiciste, des *nyū taun*, et leur adaptation aux mobilités quotidiennes des classes moyennes de l'après-guerre, voir les chapitres 2 et 7.

Carte 22 : Nombre d'ouvriers par commune (hors cœurs urbains), villes nouvelles et nouveaux réseaux ferrés et routiers en 1980.

Le nombre d'ouvriers dans Kyōto, Kōbe, Ōsaka et Sakai en 1980 est respectivement de 233 000, 181 000, 489 000 et 134 000. Cercles verts : villes nouvelles de la Préfecture d'Ōsaka ; violet : Kyōto et Kōbe.



Source : MLITT. Réalisation sur ArcGis : S. Buhnik, 2015. Fond de carte : photo satellitaire, ESRI Japan.

Ces actes pionniers d'aménagement n'empêchent pas un départ des classes moyennes d'Ōsaka vers les périphéries de l'agglomération (d'où la forte baisse de densité notée sur le tableau 9, entre 1965 et 1995) pour plusieurs raisons : le départ des ménages ouvriers qui suivent la relocalisation des ateliers de fabrication au-delà des limites de la Préfecture d'Ōsaka, permise par l'utilisation relâchée du Code de la Construction avant et après sa révision en 1968 (cf. chapitre 2) ; l'accès à la propriété des ménages grâce à l'embellie économique des années 1960 ; la dégradation de l'image de « l'inner ring » (figure 26) avec la médiatisation de descentes de police et d'émeutes à Kamagasaki. À partir des années 1950, l'explosion du marché intérieur japonais et la demande des ménages à s'équiper des « trois trésors » (réfrigérateur, télévision, machine à laver) pousse en effet les *keiretsu* de production²²⁴ et les PME à acquérir des terrains non bâtis dans les Préfectures de Nara et Shiga pour y édifier des ateliers plus vastes (Kamo, 2000). Ces dernières sont rendues plus accessibles par la création d'autoroutes circulaires et radiales que prévoyaient le Plan d'aménagement de la région d'Ōsaka (établi en 1962 sous contrôle allié) puis la loi d'équipement de la sphère métropolitaine du Kinki (*Kinki-ken seibi hō*) de 1963 (Marmignon, 2010 : 59) et enfin, le Plan de Développement National de 1969.

Ces plans comprennent en effet des interventions lourdes qui transforment le corridor Kyōto-Ōsaka-Kōbe « en un espace de circulation à part entière, marqué par un brutal changement d'échelle et une surconcentration d'infrastructures de transport à l'ouest de la rivière Yodo. Toutes convergent vers Ōsaka, dont le nombre de migrants journaliers ne cessent d'augmenter : en 1975, ses variations de population diurne et nocturne l'attestent (3 764 000 et 2 779 000) » (Tiry-Ono, 2008b : 178). De ce fait, l'élargissement du corridor et le desserrement des activités manufacturières n'empêche cependant une saturation du cœur de la conurbation dans sa partie nord en particulier. Corinne Tiry-Ono cite les contraintes physiques (problèmes de franchissement de la rivière Yodo et risques d'affaissement des sols ou d'érosion) qui influencent les tracés des nouvelles voies rapides :

- le *shinkansen*, train à grande vitesse géré par la compagnie JNR (nationale jusqu'en 1987) est installé le long de la rive occidentale de la Yodo, connecte à partir de 1964 la gare de Kyōto avec celles de Shin-Ōsaka et Shin-Kōbe²²⁵ à l'extérieur des centres de ces villes ;
- la première autoroute du pays, Meishin, est mise en service en 1965 et connecte Nagoya à Ōsaka, mais en passant par le sud de Kyōto et en s'écartant de la rivière Yodo ;
- l'autoroute Chūgoku, ceinture nord périphérique d'Ōsaka, est créée peu après pour desservir les équipements nouveaux à l'extrémité nord de la ville : site de l'Exposition Universelle de 1970, ville nouvelle de Senri, aéroport international d'Itami, qui est devenu un aéroport domestique après l'ouverture de l'aéroport international du Kansai au sud de la baie.

En 1956 par ailleurs, la ville d'Ōsaka devient « ville désignée » (*seirei shitei toshi*) et retrouve des compétences d'urbanisme qu'elle avait perdues pendant la guerre. Pour Kajiura Tsuneo²²⁶, l'envoi de

²²⁴ Un *keiretsu* est un conglomérat dont la cohésion, à la différence des *zaibatsu* d'avant-guerre, n'est plus assurée par l'affiliation à un holding familial mais par un système de participations croisées entre les entreprises membres du groupe. Les *keiretsu* financiers, qui associent une gamme d'activités organisée autour d'une banque, se différencient des *keiretsu* de production, spécialisés dans un secteur phare de l'industrie d'exportation (Aveline, 2003).

²²⁵ « Shin » signifie « nouveau », nouvelle gare dans le cas présent.

fonctionnaires par l'État central vers les bureaux d'urbanisme d'Ōsaka (voir chapitre 1) a accéléré son redéveloppement sur ses terres-pleins tout en contribuant à la normalisation de ses politiques urbaines et donc à l'érosion de son statut avant-gardiste, même si la ville s'est distinguée en étant l'une des premières à s'engager dès les années 1970 dans un urbanisme plus participatif, dit *machi-zukuri* (Marmignon, 2010 : 196-198)²²⁷. Le choix d'organiser au nord d'Ōsaka la première Exposition Universelle du Japon, dans la banlieue nord de Suita, est un événement majeur qui met à l'honneur l'inventivité d'architectes nés et formés à Ōsaka, comme Tange Kenzō, auteur du Master plan de l'Exposition. Cet événement représente une forme d'apogée avant le choc pétrolier de 1973. Selon Kajiuura Tsuneo, c'est à ce moment qu'il apparaît que l'idéologie du rattrapage de Tōkyō a « empoisonné les politiques urbaines » d'Ōsaka, parce que les plans de remise sur pied se sont attachés à récupérer les activités chimiques et sidérurgiques transférées du temps de la guerre et se sont concentrés sur la partie portuaire de la ville pour suivre les objectifs assignés par les Plans nationaux de croissance de la production industrielle, au lieu de soutenir la tertiarisation de l'économie régionale. Kajiuura et Edgington (2000) critiquent ainsi l'inadaptation du système d'après-guerre à la diversité économique et marchande d'Ōsaka : il dirige les investissements vers l'industrie lourde concentrée dans les zones portuaires et laisse au contraire les capitaux privés rénover les quartiers d'affaires et organiser les liaisons ferroviaires centres-banlieues, d'une manière efficace mais en faible concertation avec les associations de voisinage et les mouvements citoyens (*jūmin undō*) qui prennent de l'ampleur à la fin des années 1960.

Il en résulte que les assemblées municipales ont reconnu dès les années 1970 que le centre-ville d'Ōsaka connaissait un processus de « désurbanisation » et de vieillissement démographique dès les années 1960, aggravé par la fermeture d'industries lourdes. Cependant, l'amélioration des budgets municipaux grâce à la montée des prix fonciers dans les parties nord de la ville et de la Préfecture d'Ōsaka laissait espérer une amélioration rapide du bâti des quartiers ouvriers et des anciennes zones industrielles portuaires grâce à des projets de rénovation résidentielle axés sur une diversification des usages du sol (Mizuuchi, 2006). Le « Plan de la ville d'Ōsaka pour le XXI^e siècle » de 1983, révisé en 1990 sous le nom de « Plan global de la ville d'Ōsaka pour le XXI^e siècle » (*Ōsaka-shi sōgō keikaku*) se donne comme objectif de mettre la ville au service de l'homme et du monde (Marmignon, 2010 : 87) : il inscrit dans ses plans la création d'une ville du futur adossée à un téléport sur le front côtier, mêlant un World Trade center à une zone d'emploi spécialisée dans les nouvelles technologies, et à une zone résidentielle et de loisirs dédiée aux sports populaires auprès des habitants du Kansai. La faillite financière des plans municipaux et régionaux d'équipement du Kansai, après l'éclatement inattendu de la Bulle au début des années 1990, va au contraire conforter l'idée d'une crise multidimensionnelle du statut métropolitain d'Ōsaka.

²²⁶ Entretien avec Kajiuura Tsuneo, professeur émérite du département des sciences de la vie quotidienne (Graduate School of Human Life Science) de l'Université municipale d'Ōsaka, directeur du conseil d'administration de l'ONG pour le maintien et l'entretien des logements collectifs (*shūgō jūtaku iji kanri kikō*), 8 avril 2013.

²²⁷ C'est-à-dire que les habitants, regroupés en associations de quartier ou en ONG, participent au redéveloppement de leur quartier.

II. Les indicateurs de la crise du statut métropolitain d'Ōsaka

Il ressort de cette remontée dans le temps que les points culminants de l'histoire de la ville d'Ōsaka coïncident avec des périodes de faiblesse de l'État central, qu'il soit de type impérial ou féodal. Peut-on cependant conclure à une relation inversement proportionnelle entre la force d'un Tōkyō-centrisme et la prospérité du Kansai ? La mise en miroir des politiques d'aménagement menées avant et après la guerre met en relief l'importance de la réactivité des élites locales à la conjoncture politique. La littérature scientifique sur le déclin d'Ōsaka prononce cependant des sentences sévères contre le centralisme de l'État développeur. Celui-ci représente même pour Srinivas (2006) une « énergie désintégratrice » des points forts d'Ōsaka, avec des symptômes visibles dès les années 1970. Mais les bénéfices du système de 1955 et la taille du tissu manufacturier désormais réparti dans tout le Kansai auraient levé les doutes, et c'est à partir des années 1980 et surtout 1990, que le « problème tōkyôite » est présenté rétrospectivement comme le facteur d'érosion du rayonnement d'Ōsaka. Sa réputation allait bien au-delà des frontières étatiques dans les années 1920, ce qui ne serait plus le cas aujourd'hui malgré l'impressionnante quantité de croissance économique et humaine qu'elle a engrangée depuis cette date : en exergue à ce chapitre, l'expérience relatée par le professeur Kamo Toshio lors de son séjour à Bordeaux sur un ton mi-amusé, mi-acerbe, en est une illustration à la fois anecdotique et cinglante. Dans « Osaka In and Out of the Nation: Neoliberal Spatial Gestures for the Globally Competitive City-Region »²²⁸, Matthews note que cette indistinction est d'autant plus mal vécue que :

« In the age of global capital, the city has arguably supplanted the nation in economic significance and become the stage upon which globalized capitalism conducts power, so that even within the confines of the nation-state, the city has become the unit of measure to gauge relative success (or failure) in accumulating capital and power. [...] Devotion to pushing open the globalizing door and succumbing to neoliberal logic is the catch cry for East Asian nations unreservedly competing for the prestige of foreign investment and trade » (Matthews, 2013 : 221)²²⁹.

Le déclin d'Ōsaka est jaugé par rapport à la capitale du Japon et aux villes globales d'Asie, ce qui renforce ce sentiment que la stagnation d'Ōsaka est la fois similaire et différente de celle des grandes villes américaines en décroissance (Miyamoto, 1993) : les *shrinking cities* américaines sont des villes qui n'ont pas retrouvé le chemin de la croissance même lors des cycles ultérieurs de développement de l'économie américaine (Audirac, 2009 ; Martinez-Fernandez et al., 2012). D'un point de vue méthodologique, il est donc pertinent d'évaluer le recul d'Ōsaka en comparant ses chiffres avec ceux des métropoles japonaises qui ont « rebondi » au tournant des années 2000 : c'est-à-dire Tōkyō, Nagoya, ainsi que Fukuoka et Sendai (jusqu'en 2011), deux métropoles régionales qui ont bénéficié des programmes de rééquilibrage (comme le Plan Technopolis) des années 1980 et 1990. La

²²⁸ Chapitre 18 de l'ouvrage *City Imaging : Regeneration, Renewal and Decay* (Brabazon, 2013).

²²⁹ A l'heure de la globalisation du capitalisme, on peut avancer que la ville est un territoire plus pertinent que la nation pour l'économie, et qu'elle est la scène canalisant le pouvoir du capitalisme globalisé, de sorte qu'à l'intérieur des frontières de l'État-nation, la ville est devenue l'unité de mesure de sa réussite (ou son échec) à accumuler du capital et du pouvoir. (...) La dévotion pour une ouverture en grand de la porte de la mondialisation et l'asservissement aux logiques néolibérales est le cri de ralliement des pays d'Asie de l'Est, qui se concurrencent sans réserve pour le prestige des investissements et du business avec l'étranger.

cartographie de données compilées par le Bureau national de la Statistique (Sōmushō tōkei kyoku) nous permet d'examiner les symptômes de cette érosion de la position d'Ōsaka dans son environnement régional selon trois axes : un axe économique et industriel ; un axe sociodémographique ; et un axe idéologique qui s'intéresse à l'effacement de l'image d'avant-gardisme urbain qu'avait gagnée Ōsaka, dans un contexte où l'accentuation de la compétition inter-urbaine entraîne une saturation des « modèles urbains » que chaque ville globale d'Asie prétend incarner.

II.1. L'axe économique : la relocalisation de l'emploi régional

Le dynamisme industriel de la région d'Ōsaka et du Kansai, consubstantiel à son image de monde urbain ouvert et florissant, est une première dimension à travers laquelle appréhender les symptômes d'un déclin marqué au sein de la hiérarchie urbaine nationale.

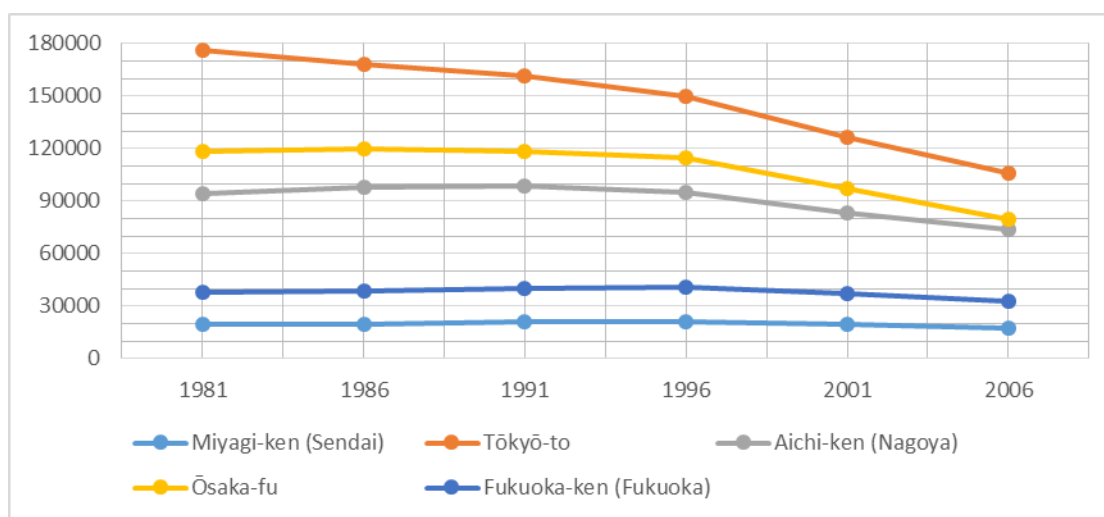
II.1.1. Un système productif territorial déstabilisé après les accords du Plaza

C'est à partir de la fin des années 1970 que la part de la région d'Ōsaka dans le produit intérieur brut total du Japon, qui était stable depuis l'après-guerre, s'effrite : elle passe de 19,3 % en 1970 à 15,6 % en 2008, principalement à cause de la faillite des petits sous-traitants des commandes passées par les *keiretsu* de l'électronique, de l'automobile et du textile. Derrière les emblématiques entreprises de l'électronique nées dans le Kansai, comme Sharp, Panasonic ou les éditeurs de jeux vidéo Capcom (originaire d'Ōsaka) et Nintendo (Kyōto), se cache en effet un tissu de PME qui en 2010, représente toujours plus de 90 % des entreprises ayant au moins un établissement dans la Préfecture d'Ōsaka. Pour les spécialistes de l'économie d'Ōsaka (Miyamoto 1993, Hirai, 2004 ; Kamo, 1999, 2000 ; Maruyama, 2013), l'internationalisation et la financiarisation de l'économie japonaise ont été le vecteur d'une reterritorialisation des chaînes de production du Kansai à ses deux extrémités : fabrication et assemblage d'une part, conception et management stratégique d'autre part.

La réévaluation du yen augmentant le coût salarial de la fabrication et de l'assemblage des produits à faible valeur ajoutée, de nombreux donneurs d'ordre vont d'abord accélérer la relocalisation des segments productifs vers des pays d'Asie du sud-est (Thaïlande, Malaisie, Indonésie) puis vers la Chine à partir des années 1990. La diminution nette des commandes passées aux PME est aussi liée à la restructuration de la gouvernance des entreprises japonaises (Matsubara, 2007), notamment du système de double-siège entretenu par les *keiretsu* du Kansai. L'élévation spectaculaire du prix des terrains à Tōkyō et Ōsaka dans les années 1980 accroît le coût du maintien physique de bureaux dans les deux villes. Combiné au souci de rester en contact physique avec le personnel des principales banques du Japon, des ministères et des filiales des entreprises étrangères qui s'établissent en premier lieu dans la capitale, le facteur du coût foncier pousse des entreprises d'Ōsaka à concentrer toutes leurs activités stratégiques (direction, finance et expertise, R&D) dans Tōkyō. Ces entreprises d'origine kansaienne prennent la décision de passer leurs commandes en pièces détachées auprès de PME du Kantō ou du Tōkai (région de Nagoya), plutôt que du Kansai pour accélérer la transmission des informations et maintenir la flexibilité du « juste à temps », conformément aux principes du toyotisme.

La diminution du nombre de PME devient grave au milieu des années 1990, car beaucoup d'entre elles se sont lancées dans des emprunts à risque afin de résister à une compétition accrue sur le marché intérieur. Les ménages japonais se tournant progressivement vers des produits importés, beaucoup de PME ont cherché à moderniser leur appareil productif pour se démarquer de la concurrence et répondre aux changements de stratégie des grandes entreprises. Puis cette stratégie de montée en qualité a été à son tour fragilisée par le développement aux Etats-Unis – et non au Japon – des nouvelles technologies du numérique, de l'information et de la communication dans les années 1990 : des multinationales nées à Ōsaka comme Sharp, Panasonic ou Sanyo entament plusieurs plans de restructuration dans les années 2000 et 2010. Les banques qui ont vu leurs prêts se transformer en créances douteuses après le retournement des marchés fonciers en 1990, restreignent les crédits qu'elles accordent aux PME et les plus endettées d'entre elles font faillite.

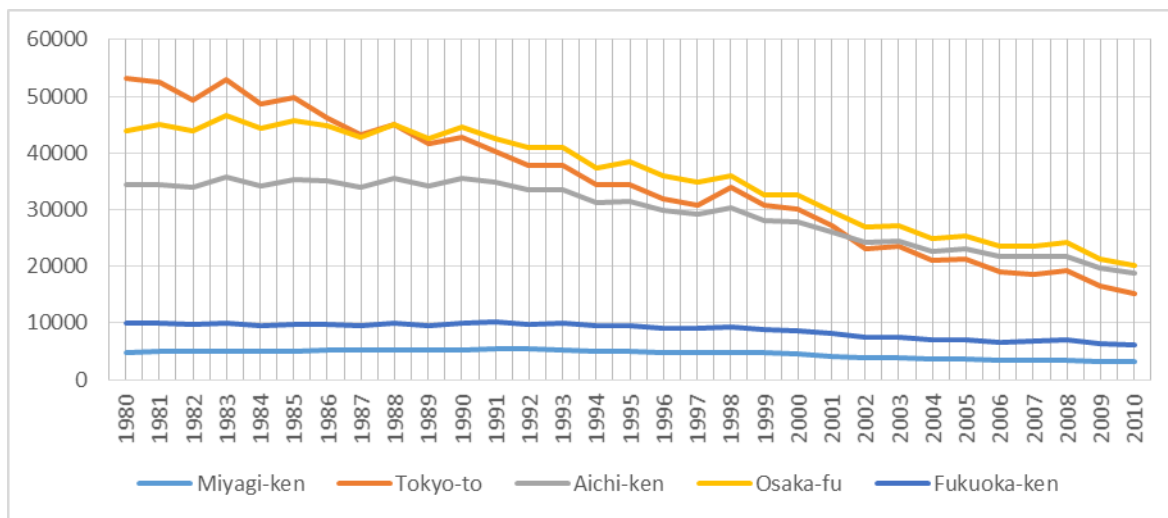
Graphique 13 : Nombre d'entreprises industrielles dans cinq Préfecture, 1981-1986.



Source : Bureau national de la Statistique, enquêtes sur les structures économiques (*keizai sensasu – kiso chōsa*).

Le graphique 13 montre ainsi que le nombre d'entreprises appartenant au secteur secondaire dans la Préfecture d'Ōsaka a chuté au même rythme que dans la Préfecture de Tōkyō, et rejoint Aichi-ken (où se trouve Nagoya). Le nombre d'entreprises industrielles situées à Fukuoka-ken (dont Fukuoka est le chef-lieu) et à Miyagi-ken (Sendai), certes beaucoup plus faible au départ, n'a pas bougé. Le second graphique met en relief la baisse continue du nombre d'entreprises manufacturières au sein du secteur secondaire dans la Préfecture d'Ōsaka, de presque 45 000 en 1980 à 20 000 en 2010. Ce déclin s'avère plus important à Tōkyō, mais la capitale a compensé ces pertes par une plus forte création de PME spécialisées dans les services et industries de pointe (Hatta, 2006).

Graphique 14 : Nombre d'entreprises manufacturières dans cinq préfectures japonaises, 1980-2010.



Source : Bureau national de la Statistique, enquêtes sur les structures économiques.

II.1.2. Des conséquences fiscales lourdes

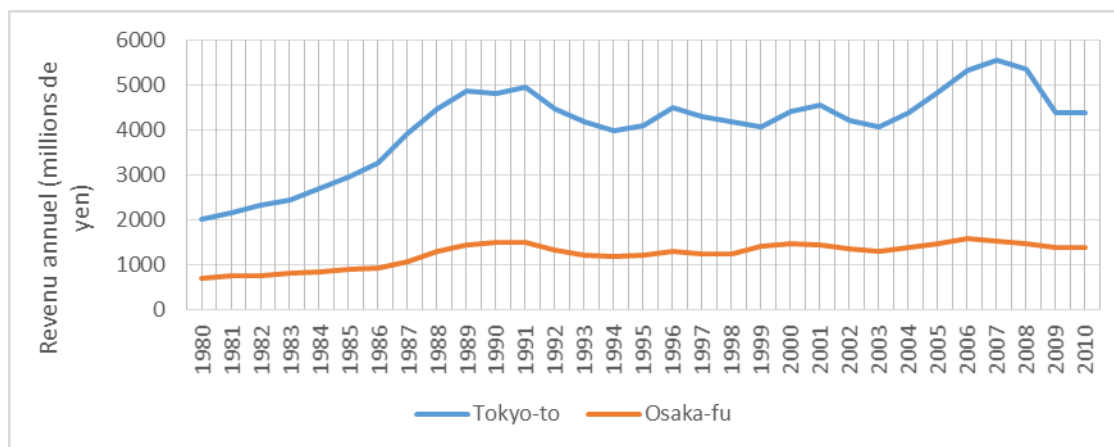
Le « siphonnage » des grandes entreprises régionales et la difficulté à attirer des entreprises étrangères pèsent sur le budget des villes du Kansai, dont les recettes reposent en partie sur la taxe sur les sociétés. Selon Maruyama (2013), les gouvernements et les assemblées des Préfectures du Kansai ont tenté de stimuler l'économie régionale en votant des subventions aux entreprises, adressées en particulier aux PME. La dégradation des finances locales a cependant conduit les Préfectures et les municipalités à limiter les prêts préférentiels aux petites entreprises : selon le graphique 15, les revenus en taxes locales et transferts de la Préfecture d'Osaka sont inférieurs en 2010 à leur apogée de 1990, tout en se révélant beaucoup moins sensibles aux effets des bulles immobilières et financières (dont la dernière en date, celle de l'année 2008) que dans la Préfecture de Tōkyō. Le graphique 16 examine quant à lui le ratio recettes/dépenses dans les cinq préfectures sélectionnées : il montre que le budget de celle d'Osaka a été plus longtemps déficitaire que Tōkyō et Aichi, jusqu'en 2008, date de l'élection de Hashimoto Tōru en tant que gouverneur (2008-2011), qui a rapidement mis en place un programme d'austérité promis durant sa campagne.

Ce climat financier n'a pas encouragé l'internationalisation des PME du Kansai, dont les dirigeants « vieillissants » (Hatta, 2006) ont hésité à s'ouvrir aux marchés étrangers par manque de capital et de canaux d'information. En 2006, 16,1 % des PME situées dans la Préfecture d'Osaka étaient actives sur les marchés étrangers (exportations, investissements ou délocalisation d'unités). En 2009, le nombre de compagnies étrangères au Japon²³⁰ est de 3 329, ce qui représente 0,2 % du total

²³⁰ Selon la définition du Bureau national de la Statistique, des entreprises créées au Japon dont le capital est composé pour au moins 50% d'actifs étrangers. Cela exclut du compte les franchises étrangères (Starbucks ou Gap par exemple) qui ont ouvert des enseignes au Japon. Source : enquêtes sur les structures économiques, 2009.

des entreprises enregistrées à cette date. La majorité d'entre elles se trouve dans la capitale, et 10 % sont installées à Ōsaka. La faible présence d'une main-d'œuvre qualifiée d'origine étrangère, par rapport à Tōkyō et d'autres villes d'Asie Pacifique, est considérée comme un facteur de déclin d'Ōsaka dans la hiérarchie urbaine des villes globales (Hatta, 2006 ; Maruyama, 2013).

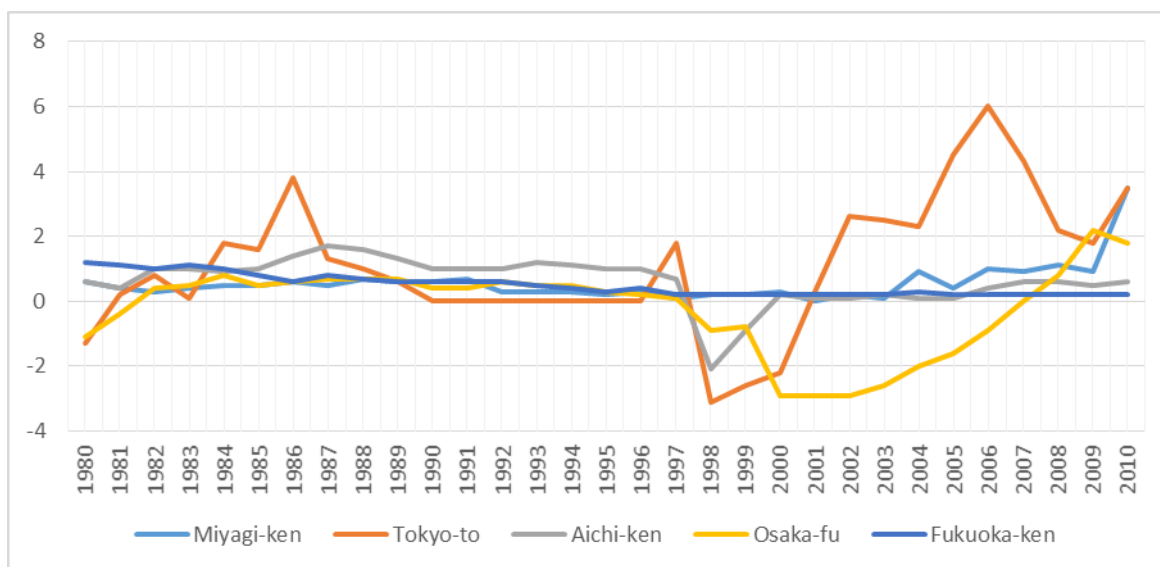
Graphique 15 : Revenu annuel des Préfectures d'Ōsaka et de Tōkyō (taxes locales et transferts).



Source : Bureau national de la Statistique, consultation de la base de données régionale.

Cependant, la cause primordiale de l'aggravation spectaculaire des déficits budgétaires d'Ōsaka et des villes du Kansai en général (Tsukamoto, 2011) n'est pas la baisse des revenus liés aux taxes sur les entreprises mais la transformation en créances douteuses des emprunts contractés par les entreprises du troisième secteur (*daisan sekutā*) : c'est-à-dire les sociétés d'économie mixte qui ont massivement investi dans des projets de construction d'infrastructures et de rénovation des fronts d'eau lors des années d'euphorie de la Bulle (1985-1990). Le Master plan de 1983 qui prévoyait la transformation du front d'eau d'Ōsaka en une « ville sur l'eau » du futur était d'un coût estimé à 2 200 milliards de yen (plus de 13 milliards d'euros) financés à 60 % par le secteur privé et à 40 % par le secteur public : soit pour la puissance publique, 900 milliards de yen avancés par la Préfecture d'Ōsaka, le Sōmushō (Ministère des Affaires intérieures et des télécommunications), la ville d'Ōsaka et le MLITT (Marmignon, 2010 : 74). A la fin de la Décennie perdue, la Préfecture d'Ōsaka accuse une dette de plus de 80 milliards de yen (447 millions d'euros). Cela porte un coup d'arrêt aux dépenses de construction, qui assuraient l'emploi journalier des travailleurs précaires logés au sud d'Ōsaka.

Graphique 16 : Le ratio recettes/dépenses de cinq préfectures japonaises, 1980-2010.



Source : Bureau national de la Statistique, consultation de la base de données régionale.

II.2. La fragilisation sociale et démographique

A partir du milieu des années 1990, les déficits budgétaires massifs de la ville d'Osaka et des périphéries industrielles du Kansai sont la conséquence de trois phénomènes qui se renforcent mutuellement : une baisse des recettes liées au départ ou à la faillite d'entreprises, l'impossibilité de rembourser les créances douteuses, la montée du nombre de ménages demandant une assistance publique ou éligibles à celle-ci. Cette dernière dimension de la crise du Kansai relance les débats sur un « problème social » (*shakai mondai*) qui paraissait s'être apaisé depuis les années 1950 du fait de la construction de logements publics, et malgré les souvenirs encore vifs des « émeutes d'Airin »²³¹ qui avaient marqué les années 1960.

II.2.1. Une montée du chômage persistante

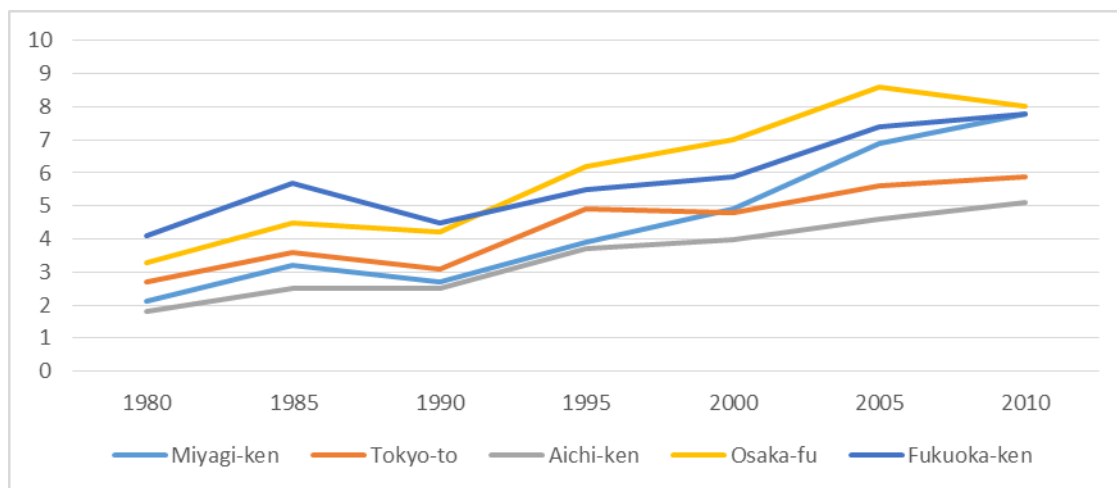
Le premier indicateur d'une situation sociale plus difficile que dans les autres métropoles du Japon est celui du chômage. La population active de l'archipel est depuis les années 1990 exposée à un phénomène de chômage de longue durée et à une précarisation du marché du travail. Néanmoins, le nombre de personnes sans emploi y demeure très inférieur à celui des pays d'Europe, même en tenant compte de biais statistiques supposés²³². Or, la Préfecture d'Osaka affiche constamment des taux de chômage deux fois plus élevés que celles de Nagoya et Tōkyō. A partir de 2005 seulement, le taux

²³¹ C'est ainsi que la zone de Kamagasaki, dans l'arrondissement de Nishinari, a été rebaptisée dans des documents officiels à la fin des années 1960, dans l'optique d'une « amélioration » de sa réputation.

²³² La définition du chômage qu'adopte le Bureau national de la Statistique au Japon suit les critères du Bureau International du Travail, mais il ne tient pas compte des emplois précaires, qui représenteraient aujourd'hui 40% du total de l'emploi (Lechevalier, 2010). Ils sont occupés au premier chef par les femmes, les jeunes, les *Nikkei burajirujin* (immigrés brésiliens d'ascendance japonaise) et les individus peu qualifiés.

moyen redescend au niveau de celui de Miyagi et de Fukuoka, dont l'attractivité auprès de jeunes diplômés de leur aire régionale respective stimule la demande en travail (graphique 17).

Graphique 17 : Taux de chômage comparé d'Osaka avec quatre autres préfectures, 1980-2010.



Source : Bureau national de la statistique, enquêtes sur la population active (*rōdō ryoku chōsa*).

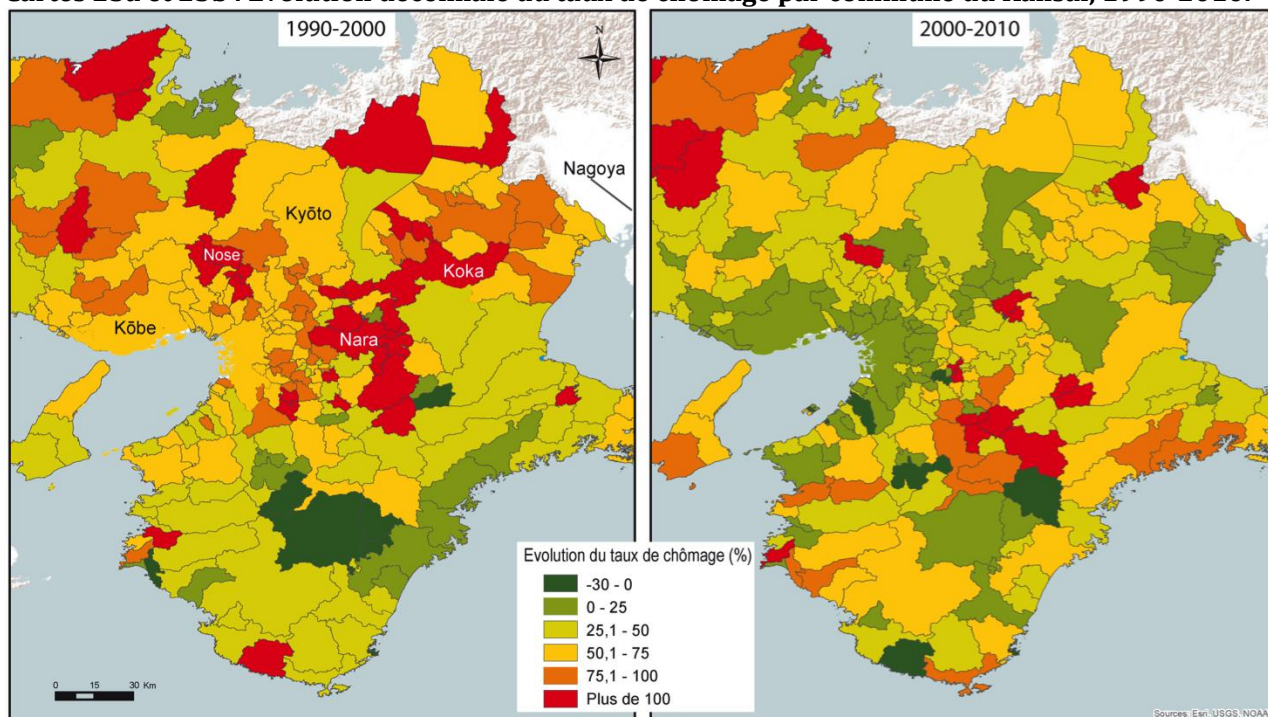
Les cartes du chômage par commune de l'aire métropolitaine d'Osaka et du Kansai indiquent qu'entre 1990 et 2010, l'évolution à la hausse du chômage est significative dans les communes où se sont implantées des entreprises sous-traitantes, au sud et à l'est d'Osaka : les taux font plus que doubler à Nara, entre Nara et Nagoya au sud du département de Shiga (carte 23a), où les entreprises sous-traitantes de Canon, Mitsubishi ou IBM Japan ont embauché de nombreux immigrés brésiliens détenteurs de visa de travail à partir des années 1980, grâce à des réformes de la loi sur l'immigration et des procédures de délivrance de visa de travail (Kondo, 2002)²³³. Les banlieues de « cols blancs » au nord d'Osaka, où le chômage était inexistant, sont touchées par le licenciement ou la mise à la retraite anticipée des cadres des établissements financiers qui ont fait faillite au début des années 1990.

Les cartes 24a et 24b représentent les taux de chômage moyens par commune en 1990 puis en 2010, selon une discrétisation basée sur la moyenne et + ou -1 écart-type, choisie pour mieux distinguer les communes plus touchées par le chômage que la moyenne régionale, d'environ 6 % en 2010. Les résultats prouvent que la première couronne de banlieues d'Osaka a une part de demandeurs d'emploi au moins une fois et demie supérieure à la moyenne des six départements du Kansai cartographiés.

La majorité des communes du Kansai voient leur taux de chômage augmenter de nouveau entre 2000 et 2010, mais avec des nuances par rapport à la décennie précédente (carte 23b). On aperçoit une baisse ou du moins un tassement dans les cœurs urbains du Keihanshin et leurs communes limitrophes : le nombre d'emplois dans les services et le bâtiment y a le plus augmenté en nombre, durant la période d'embellie économique des années 2002-2008.

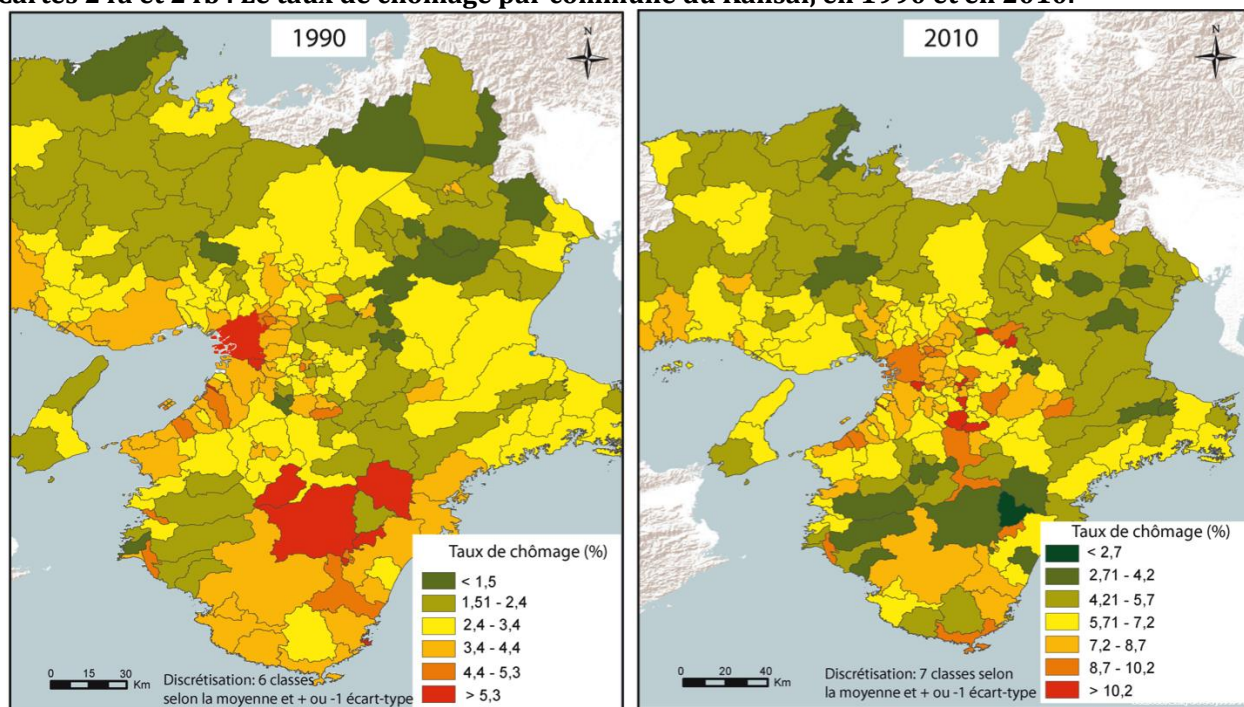
²³³ D'après les données des recensements de 2005 et 2010, la population étrangère de la Préfecture de Shiga est constituée à plus de 35% d'immigré brésiliens d'origine japonaise (*Nikkei burajiru jin*).

Cartes 23a et 23b : Evolution décennale du taux de chômage par commune du Kansai, 1990-2010.



Source : bases de données régionales détaillées des recensements quinquennaux de la population, réalisation : S.Buhnik, 2014.

Cartes 24a et 24b : Le taux de chômage par commune du Kansai, en 1990 et en 2010.



Dans les villes-centres de Kōbe et Kyōto, qui comptaient 75 % de chômeurs supplémentaires entre 1990 et 2000, la tendance s'est ainsi largement ralentie entre 2000 et 2010, et la situation de l'emploi s'est même améliorée à Ōsaka entre 2005 et 2010 (carte 24b). Les taux baissent dans les villes situées sur les infrastructures reliant Ōsaka, Kōbe et Kyōto, et à proximité de l'aéroport du Kansai. À l'inverse, le nombre de demandeurs d'emploi augmente dans beaucoup de villes petites et moyennes de la préfecture de Nara, ou aux extrémités septentrionales de la région, sur la mer du Japon, alors que la population y est structurellement plus âgée : il s'agit souvent de ménages retraités (dont le chef a pu être licencié durant les années 1990) cherchant à retravailler pour compléter les revenus de leur retraite²³⁴.

II.2.2. Les clivages socio-spatiaux à l'intérieur de l'agglomération d'Ōsaka

La montée du chômage est concomitante d'une hausse du nombre de ménages en situation de grande précarité et demandeurs d'un revenu minimum d'insertion sociale (*seikatsu hogo*)²³⁵ : en 2012, le pourcentage d'habitants de la ville d'Ōsaka touchant des allocations au titre du *seikatsu hogo* était de 5,7%, contre 1,6 % en moyenne nationale (données du Ministère de la Santé et du Travail, citées par Kobayashi, 2014 : 94). La ville d'Ōsaka et certains arrondissements limitrophes des communes voisines (nord de Sakai, ouest de Higashi-ōsaka) sont considérés comme les territoires les plus pauvres du Japon (Kawano, 2015). Takayama (2006) trouve que les ménages d'Ōsaka couverts par le *seikatsu hogo* représentent 15,63 % de la population de l'arrondissement de Nishinari et 4,99 % de celui d'Ikuno à la frontière avec la ville voisine de Higashi-ōsaka à l'est.

Si la proportion de ces ménages pauvres n'atteint pas celle des villes américaines en déclin auxquelles Miyamoto compare Ōsaka en 1993, la distribution spatiale de cette dernière réactualise les divisions socio-spatiales héritées de l'ère Edo et de l'industrialisation d'Ōsaka au début du XXe siècle. Selon Kawano (2015), les écarts entre ménages aisés et ménages en-dessous du seuil de pauvreté vivant à Ōsaka, mesurés par le calcul de taux de dissimilarité, sont aujourd'hui supérieurs à ceux de Paris intra-muros. La division sociale de l'espace à l'intérieur de la ville d'Ōsaka et de sa Préfecture s'est accentuée en deux temps depuis les années 1970 : d'abord, la conversion des arrondissements nord en quartiers d'affaires et le renchérissement des prix des terrains poussent les ménages aisés et moins aisés vers des banlieues résidentielles de deuxième couronne ; ensuite, la restructuration des secteurs de la fabrication et de la construction appauvrit les ménages modestes des quartiers sud, qui ne peuvent quitter des logements publics majoritairement situés au sud d'Ōsaka (où ils ont remplacé une partie de l'habitat précaire d'avant-guerre), au nord de Sakai, au sud de Kōbe et de Kyōto.

L'ampleur de cette fragmentation socio-spatiale est soulignée par la carte 25 : celle-ci estime la proportion de ménages au revenu inférieur à 3 millions de yen par an en 2010 (24 000 euros

²³⁴ Hypothèse évoquée lors d'un entretien avec Sakanishi Akiko, professeur à l'Université de Nara, mars 2013.

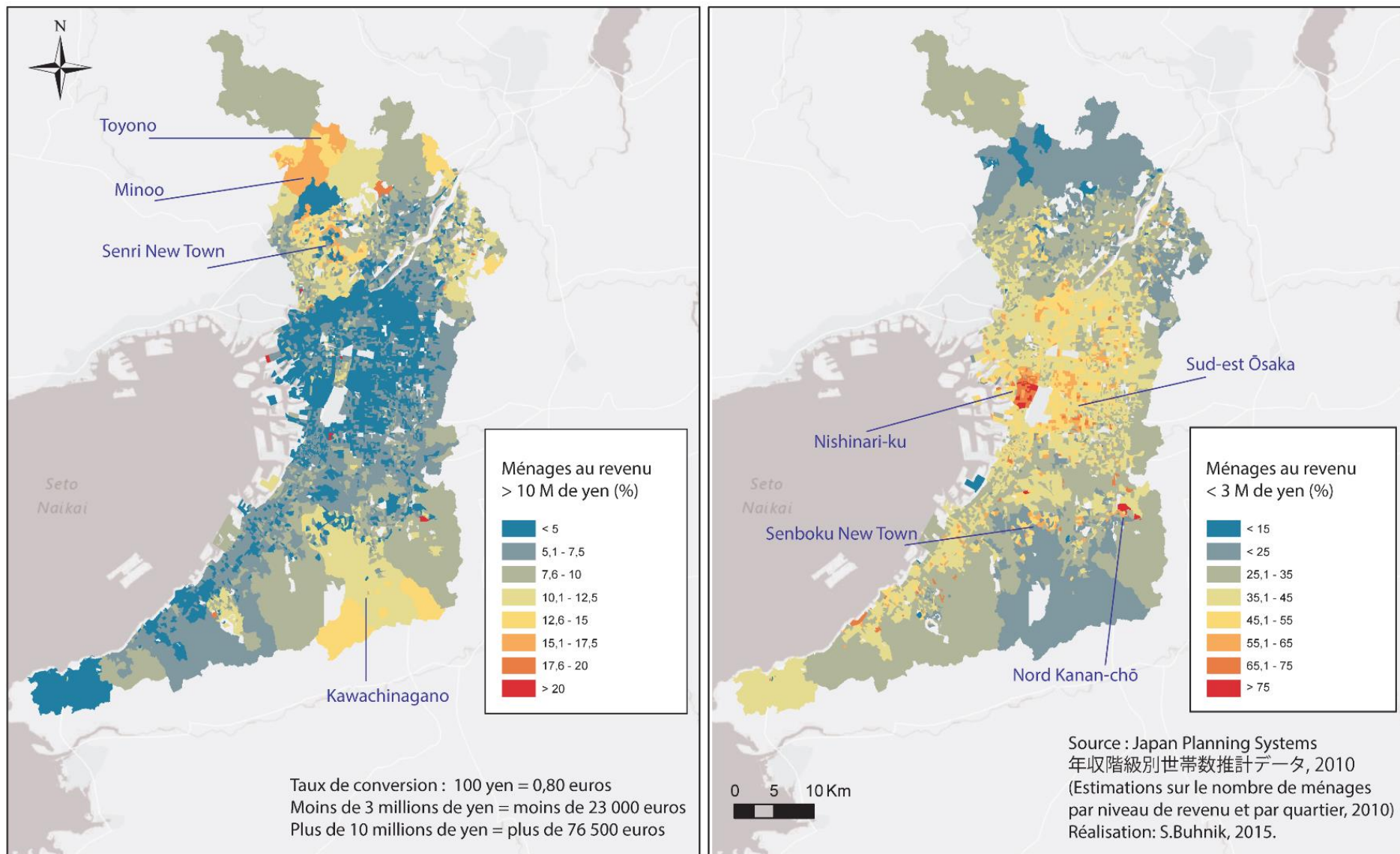
²³⁵ Le *seikatsu hogo*, que Kobayashi (2014) traduit par « public assistance » en anglais, désigne plusieurs types de prestations sociales versées sans contrepartie de cotisations, à des ménages en situation de grande précarité : personnes au chômage, handicapées, touchant une pension de retraite trop faible, foyers monoparentaux. Les dossiers de demande sont déposés auprès des services sociaux de la mairie de résidence : un ménage éligible peut percevoir en moyenne 148 000 yen (1115 euros) dans les grandes villes. En fonction des mairies, des aides au transport, aux soins de santé ou à l'éducation sont également proposés aux ménages éligibles.

environ)²³⁶ à l'intérieur de la Préfecture d'Ōsaka, à l'échelle des quartiers (*chō, azū*). En l'absence d'accès public à des données détaillées locales sur les revenus moyens des ménages, cette carte s'appuie sur des estimations que la compagnie Japan Planning Systems a produites grâce à des calculs fondés sur l'enquête du MLITT sur le logement au Japon²³⁷. Cette carte révèle qu'Ōsaka conserve une structure socio-spatiale de type chicagolien : les ménages au revenu annuel supérieur à 10 millions de yen (80 000 euros) sont importants en nombre dans les quartiers centraux de cette ville mais pas en proportion par rapport aux banlieues situées entre Ōsaka, Kyōto et Kōbe. Par contraste, les dynamiques socio-spatiales de la recentralisation à Tōkyō ont conduit à l'augmentation en nombre comme en proportion de ménages jeunes et moins jeunes appartenant aux classes moyennes et supérieures dans les 24 arrondissements centraux de cette ville (Scoccimarro, 2007). Ces arrondissements présentent ainsi des revenus moyens par ménage supérieurs au reste de l'aire métropolitaine de Tōkyō en dépit d'une diversification démographique et professionnelle du profil de leurs habitants. L'organisation socio-spatiale de la capitale nippone se rapproche davantage de celles de Paris et de Londres, deux autres villes mondiales qui dominent une hiérarchie urbaine nationale macrocéphale.

²³⁶ En 2013, le revenu moyen national est de 5,372 millions de yen (un peu plus de 40 000 euros) et le revenu median de 4,32 millions de yen (32 000 euros environ). D'après le ministère de la Santé et du travail, 60,8% de la population japonaise se situe en-dessous du revenu moyen national en 2013.

²³⁷ Voir le chapitre 4 pour plus d'explications sur l'accès restreint à certaines données socio-économiques et fiscales et l'obtention d'estimations auprès du Japan Planning System.

Carte 25 : Les écarts territoriaux de revenus dans la préfecture d'Osaka en 2010 : part des ménages au revenu annuel supérieur à 10 millions de yen et inférieur à 3 million de yen par quartier (*chō-aza*)



Pour Takayama (2006), ces divisions socio-spatiales intensifiées par la désindustrialisation du Kansai expliquent en retour la revitalisation démographique limitée de la ville d'Ōsaka, plus tardive que celle de Tōkyō (tableau 10) : les cohortes nées dans le Kansai après 1975 se dirigent autant vers Ōsaka que Kyōto, Kōbe, Nagoya et Tōkyō pour leurs études supérieures puis pour des motifs professionnels et résidentiels. En parallèle, le facteur de la qualité de vie et d'un accès aisé aux ressources urbaines, premier motif d'une mobilité résidentielle recentrée chez les actifs plus âgés et les ménages retraités (Coulmas et Lützel, 2011 ; Iwama, 2011), est la raison pour laquelle de nombreux quartiers de Kyōto, Kōbe et de plusieurs autres villes du Kansai devancent ceux d'Ōsaka dans des sondages d'opinion sur les préférences résidentielles des Japonais (Yamagami, 2015). Fujitsuka (2015), Kawano (2015) et Kirmizi (2014) constatent enfin que le « retour au centre » a avant tout bénéficié aux quartiers d'affaires du centre d'Ōsaka et embourgeoisé des portions exiguës de quartiers ouvriers connus pour leur artisanat ou leurs spécificités architecturales (maisons-boutiques anciennes), sans modifier le clivage nord aisé – sud appauvri.

Tableau 10 : L'évolution comparée de la population de la ville d'Ōsaka et de Tōkyō.

Les entités spatiales comparées sont la ville d'Ōsaka dans ses limites municipales actuelles, et les 23 arrondissements centraux de Tōkyō (plutôt que le gouvernement métropolitain, correspondant à l'ancienne préfecture de Tōkyō).

	Population d'Ōsaka		Population de Tōkyō (23 ku)	
	Nombre	Evolution quinquennale (%)	Nombre	Evolution quinquennale (%)
1965	3 156 222		8 890 221	
1970	2 980 487	-5,57	8 842 117	-0,54
1975	2 778 987	-6,76	8 657 460	-2,09
1980	2 648 180	-4,71	8 351 008	-3,54
1985	2 636 249	-0,45	8 352 078	0,01
1990	2 623 801	-0,47	8 167 482	-2,21
1995	2 602 421	-0,81	7 978 516	-2,31
2000	2 598 774	-0,14	8 133 697	1,94
2005	2 628 811	1,16	8 494 573	4,44
2010	2 666 371	1,43	8 956 324	5,44

Source : Archives des recensements nationaux.

II.3. Une réputation d'avant-gardisme à l'épreuve de la métropolisation du territoire japonais

Le caractère restreint des mouvements de « retour au centre » vers Ōsaka traduit des difficultés de repositionnement économique et social de cette ville, en tant que tête de pont du Kansai, au sein d'un environnement national et régional transformé par la métropolisation de l'Asie orientale. En réaction à la concurrence des villes globales asiatiques sur des secteurs phares

de l'économie japonaise, la tradition de fort investissement public et privé dans la recherche-développement, qui oscille entre 2,5 et 3 % du PIB annuel du Japon, s'est doublée depuis les années 2000 d'un soutien actif du gouvernement aux programmes de rénovation « durable » des cœurs des grandes villes japonaises, dans un objectif quadruple voire quintuple : rénover des tissus bâtis vulnérables aux catastrophes naturelles ; enrayer le déclin des prix immobiliers et fonciers après la Bulle ; réhabiliter des environnements urbains mettant en scène la compétitivité de l'ingénierie *made in Japan* ; attirer et retenir un capital économique et humain de haut niveau ; le tout pour réaffirmer le statut global de Tōkyō en priorité (cf. chapitres 1 et 2). Ces enjeux stratégiques énoncés par l'État et destinés à relancer le Japon dans une course à « l'économie de la connaissance », ont un effet ambigu sur l'image avant-gardiste d'Ōsaka, obtenue grâce aux initiatives d'acteurs locaux qui ont cherché à s'affranchir des contraintes imposées par la restauration de Meiji. En effet, la définition par le gouvernement de ces priorités est a priori une source opportune d'investissements pour de grandes compagnies immobilières, financières, d'ingénierie ou de services nées à Ōsaka. Mais dans le même temps, cette politique contribue à diffuser une vision standardisée des aménités urbaines dont Ōsaka va être accusée de manquer : son manque d'attractivité urbaine et ses difficultés à concentrer des emplois tertiaires de haut niveau sont ainsi deux indicateurs pertinents d'une déstabilisation durable de l'agglomération d'Ōsaka dans l'architecture métropolitaine du Japon et de l'Asie orientale.

II.3.1 Ōsaka au cœur de l'architecture métropolitaine japonaise : une place remise en jeu

A partir des indicateurs économiques et sociaux présentés, il apparaît que c'est avant tout la partie manufacturière de l'activité du Kansai qui a décliné, au sein d'une économie régionale diversifiée, quoiqu'essentiellement tournée vers le marché intérieur. Cependant, le déménagement des sièges des entreprises vers Tōkyō pèse aussi sur la reconversion de l'agglomération d'Ōsaka dans des services tertiaires de haut niveau et connectés aux réseaux de l'économie globale. Dans un système de globalisation économique à l'échelle mondiale, où les changements technologiques accélèrent le basculement du capitalisme en un système d'accumulation flexible (Harvey, 1989) et mettent en concurrence les villes pour la captation des investissements des grandes entreprises, la tertiarisation limitée d'Ōsaka est un symptôme manifeste de son recul relatif voire d'un décrochage par rapport à Tōkyō et aux villes globales d'Asie orientale (Hatta, 2006).

Hatta (2006) remarque que le choix de se tourner vers une « économie de la connaissance », et d'imiter le modèle de la Silicon Valley, s'est exprimé à un moment où le départ vers Tōkyō de nombreuses fonctions de commandement y a rendu encore plus performant le système de la « triple hélice » (c'est-à-dire des partenariats entre universités, puissance publique et entreprises), alors qu'il est peu adapté au fonctionnement de l'économie politique du Kansai (Kamo, 1999). L'évolution des cités scientifiques de Tsukuba (à Tōkyō) et du Kansai (la Keihanna, lancée après la promulgation d'un décret du Premier ministre Nakasone en 1987) en donne un exemple : selon Lambert (2000), Tsukuba avait été planifiée dès les années 1970 pour devenir une « ville nouvelle académique », dont l'État a été d'un bout à l'autre le maître d'ouvrage. A l'inverse,

les Préfectures de Kyōto, Ōsaka et Nara, plusieurs municipalités et des entreprises ont participé dès le départ à l'aménagement de la Keihanna, sous l'égide du président de la Fédération Économique du Kansai, en liaison avec les services déconcentrés du MLIT (Ministère du Territoire, des Infrastructures et des Transports) dans le Kinki²³⁸. Si chaque site a été critiqué du fait de son accès réduit aux centres de Tōkyō et d'Ōsaka ou Kyōto, Tsukuba recensait en 2000 plus de 300 établissements scientifiques contre environ 70 dans la Keihanna, spécialisée dans la robotique et attirant moins de chercheurs étrangers. Chaque cité comptait 200 000 habitants en 2000, les chercheurs formant 8 % de la population de Tsukuba et 5 % de celle du Keihanna (Lambert, *ibid.* : 5).

La restructuration de la gouvernance des entreprises japonaises a contribué à la globalisation plus soutenue de l'aire métropolitaine de Tōkyō. Le creusement de l'écart entre cette ville et Ōsaka s'illustre dans la distribution des emplois tertiaires qui définissent des « milieux urbains créatifs » (Scott, 2000). Les travaux de géographie économique de Matsubara (2007) sur les industries culturelles nippones (jeux vidéo) montrent ainsi que le duopole Tōkyō-Ōsaka, suivi de Nagoya et dominant la hiérarchie urbaine japonaise, a laissé la place à une structure plus multipolaire dominée par Tōkyō : 1) Tōkyō ; 2) Ōsaka-Kyōto-Kōbe, Nagoya, Fukuoka, Sapporo, Sendai ; 3) les autres capitales préfectorales (comme Hiroshima). D'après le travail de Matsubara (2007) sur les quotients de localisation (ou indices de concentration) des activités industrielles et tertiaires au Japon, le marché de l'emploi de Tōkyō comprend cinq à six fois plus de métiers affiliés aux services internet et à la production de logiciels, à la production de son et d'image et aux services financiers, par rapport à la composition moyenne nationale du marché de l'emploi (tableau 11). Ōsaka conserve un profil diversifié, mais qui est plus spécialisé dans la vente en gros de produits manufacturés, acheminés par conteneurs, que dans les industries culturelles ou le tourisme, où elle est devancée par Kyōto au sein de la conurbation du Keihanshin. A ce titre, Ōsaka a connu dans les années 2002-2007 un essor du volume de ses exportations de biens vers l'étranger. Mais le secteur de l'import-export s'avère aussi vulnérable à la crise de l'économie mondiale (chute en 2008-2009), à la concurrence avec les pays d'Asie et à la conjoncture géopolitique : les tensions Chine-Japon autour de la mémoire de la seconde guerre mondiale et de la possession des îles Senkaku ont abouti à des campagnes de boycott des produits japonais durant l'automne 2012.

²³⁸ Le Kinki désigne la réunion de huit Préfectures couvrant la région du Kansai (et donc la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe), identifiée par ses spécificités linguistiques et sa longue histoire, mais sans frontières administratives officielles. Le Kinki n'est pas une région dotée de compétences propres : elle sert à délimiter le pouvoir d'action des services déconcentrés de l'État dans huit régions, notamment pour la collecte de données d'enquêtes.

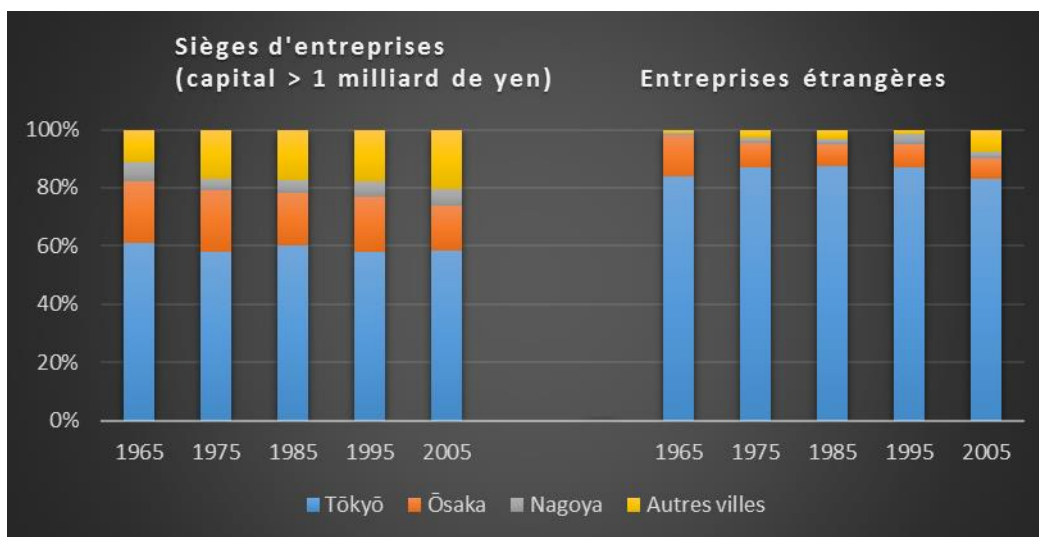
Tableau 11. Indices de concentration des différents segments de l'économie japonaise dans les villes de Tōkyō et d'Ōsaka

Quotient de localisation	Ville d'Ōsaka	Ville de Tōkyō
5 - 5,9		Services internet, production de logiciels
4 - 4,9	Vente en gros (textiles, vêtements)	Vente en gros (marchandises diverses)
		Image et son (design)
		Gestion d'actifs financiers, immobiliers
3 - 3,9	Vente en gros (marchandises diverses)	Fourniture de chaleur
	Auxiliaires financiers, conseil financier aux entreprises	Information et média
		Transport aérien
		Publicité
2 - 2,9	Information et média	Cuir, tannerie, fourrures
	Transport ferroviaire	Imprimerie et activités associées
	Vente en gros (matériaux de construction, pondéreux)	Radiodiffusion, télévision
	Vente en gros (machines outils)	Vente en gros (textiles, vêtements)
	Vente en gros (divers)	Vente en gros (machines outils)
	Crédit aux particuliers	Crédit aux particuliers
	Gestion d'actifs financiers, immobiliers	Auxiliaires financiers, conseil financier
	Location immobilière	
	Publicité	

D'après Matsubara, 2007.

A cet égard, la solidité des liens économiques et sociaux au sein du Kansai, qui s'exprime par la densité des flux quotidiens domicile-travail ou d'entreprise à entreprise empruntant les infrastructures ferroviaires et routières entre Ōsaka, Kyōto et Kōbe, évolue aussi sous l'effet de la métropolisation de l'Asie. Le Kansai et le sud du Japon étant plus proches géographiquement de la Chine et de la Corée du sud que Tōkyō, les acteurs privés et publics de ces villes cherchent à développer leurs échanges avec le reste de l'Asie, en particulier pour compenser la rétraction du marché de consommation japonais. Si l'ouverture de l'aéroport international du Kansai sur des terres-pleins au sud-ouest de Sakai a conforté le statut de « porte d'entrée » de ces deux villes, Sakai en particulier va jouer un rôle de sas plutôt que de plate-forme d'échanges. Les flux de tourisme de loisir et d'affaires, en nette augmentation avant la catastrophe de Fukushima et à nouveau depuis 2012, ont d'abord bénéficié à Fukuoka et à Kyōto puis à Ōsaka.

Graphique 18 : La distribution géographique des sièges de grandes entreprises et d'entreprises étrangères dans les villes de plus de 100 000 habitants au Japon depuis 1965.



Source : Bureau national de la Statistique, recensement économique (*kenzai sensasu*) de 2010. S. Buhnik, 2015.

La venue temporaire de visiteurs étrangers – avec l'économie présentielle (Davezies, 2004) qu'ils génèrent – constituant une solution de court et moyen terme pour compenser le déclin du volume de biens et de services achetés par une population japonaise vieillissante, l'enjeu du tourisme urbain révèle que les tentatives de redéveloppement d'Ōsaka sont prises en étau entre les stratégies de deux types de villes luttant d'une part pour attirer des emplois de service qualifiés, d'autre part pour une reconnaissance en tant que « places » incontournables de l'Asie :

- les capitales et/ou principales villes mondiales à l'intérieur des États développeurs d'Asie (Tōkyō, Séoul, Taipei, Singapour, Pékin, Shanghai),
- des métropoles spécialisées dans une activité industrielle qui agglomère des services aux entreprises de pointe : automobile à Nagoya, secteur portuaire et conteneurisation à Busan (Corée du Sud), tourisme culturel à Kyōto, échanges avec la Chine à Fukuoka. Dans ces villes, la baisse du nombre de filiales des grandes entreprises nationales est contrebalancée par une augmentation du nombre de sièges d'entreprises locales au capital supérieur à un milliard de yen ou étrangères (graphique 18).

II.3.2. Une image urbaine dépréciée

Le besoin d'internationalisation de la ville d'Ōsaka suppose, pour ses édiles, d'offrir un environnement accueillant et attractif pour les catégories de population exerçant des emplois tertiaires supérieurs, distinct des autres « places » qui l'environnent. Cet objectif, devenu prioritaire à partir des années 1980 et surtout 1990, a mené à renforcer les tâches confiées aux agences municipales du tourisme puis à créer en 2004 l'Osaka Brand Center. Son activité de mise en valeur des « beautés cachées » de la ville a reposé avec acuité la question de l'identité urbaine d'Ōsaka, à partir de critères patrimoniaux. Malgré ses audaces architecturales, qui avaient été mises en scène

lors de l'Exposition Universelle de 1970, l'agglomération d'Ōsaka souffrirait selon l'Osaka Brand Center de ne pas posséder un héritage urbain aussi identifiable que celui de Tōkyō ou de Kyōto auprès des investisseurs. La ville d'Ōsaka, dans les années 1990 en particulier, a été critiquée pour son manque d'aménités urbaines, voire pour son inconfort et sa laideur. L'Osaka Brand Center se défend de cette image en décrivant Ōsaka comme une ville versée dans une « vie nocturne » turbulente, correspondant à la métaphore de « l'extérieur dur, l'intérieur chaleureux » dont se réclament ses citoyens²³⁹.

Le reproche de laideur paysagère colle en fait à la réputation d'Ōsaka depuis les premières années de son industrialisation. Les mémoires du diplomate Algernon Bertram (1837-1916) en dressent un portrait peu flatteur dès 1866²⁴⁰. Après les opérations d'embellissement inachevées de Yamaguchi Hanroku, Seki Hajime s'est servi de cet argument pour faire voter la Loi d'amélioration des taudis de 1927 (Hanes, 2002). A partir des années 1960, les débats sur la laideur paysagère d'Ōsaka s'inscrivent dans une série de scandales écologiques : les maladies causées par le rejet intempestif de produits chimiques dans la rivière Yodo sont reconnues comme un problème de santé public majeur en 1969, de même que les cas d'asthme provoqués par la congestion permanente de l'autoroute 43 reliant Ōsaka à Kōbe (Mizuuchi, 2006). Par ailleurs, une partie des quartiers situés sur les berges occidentales de la rivière Yodo sont rendus inhabitables en raison de l'affaissement des terrains sédimentaires qui les supportent : ces quartiers s'enfoncent de plus de trois mètres entre 1935 et 1995. Après les dégâts causés par le second typhon de Muroto en 1961, des associations d'habitants parviennent à interdire les pompages d'eau souterraine dans un large rayon autour de leur quartier (Mizuuchi, 2006).

Cette résolution juridique est aussi un exemple de la reconnaissance précoce de la participation habitante à des projets urbains locaux et à l'amélioration de leur cadre de vie par les collectivités locales du Kansai d'après-guerre, notamment Ōsaka et Kōbe. Les réclamations des habitants inspirent l'intégration d'un plan d'aménités aux Master Plans de la ville d'Ōsaka dès 1985, où sont énumérées des préconisations paysagères et architecturales. Patricia Marmignon remarque que ce plan ambitionne clairement de recréer un « paysage identitaire commun » qui renforcerait le sentiment d'appartenance des citoyens d'Ōsaka à leur ville : ces décisions révèlent une inflexion précoce vers des politiques d'attractivité recentrées sur Ōsaka et l'abandon de politiques de dédensification tournées vers les périphéries de l'agglomération. Cette question des aménités (présence de places publiques, d'espaces verts, d'aires de repos...) est une des entrées par lesquelles Ōsaka semble « en retard » par rapport à la capitale, où la définition de périmètres spéciaux de renouvellement urbain deux fois plus vastes s'est accompagnée de l'aménagement d'espaces verts à l'intérieur et aux abords des complexes de grande hauteur.

²³⁹ Propos recueillis lors d'un entretien à l'Osaka Brand Center, 12 décembre 2012.

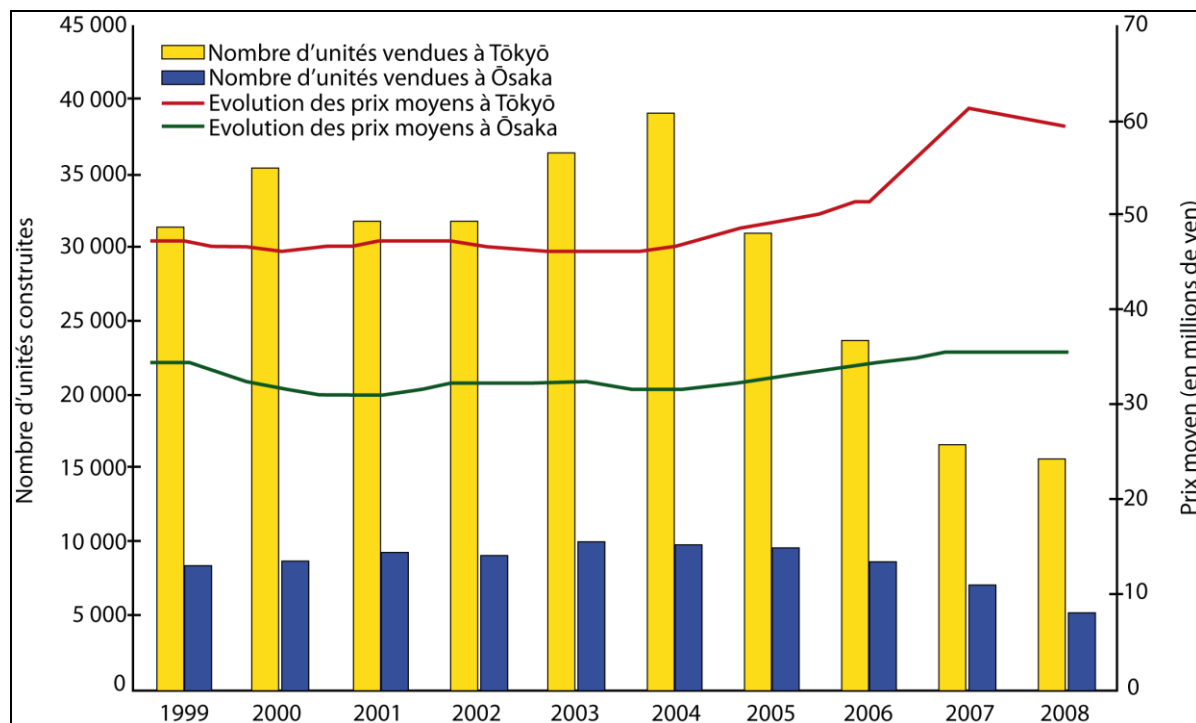
²⁴⁰ Dans son édition des mémoires d'Algernon Bertram, Hugo Cortazzi produit un extrait d'une lettre que le diplomate avait envoyée à son père en 1867 : « There can be nothing more uninteresting than a Japanese town, and Osaka is certainly almost exceptionally ugly, being entirely commercial and industrial. (...) The canals and rivers of Osaka have made some people compare it to Venice. But what a sacrilege ! We are yet quartered in some very pretty temples » (Cortazzi, 2014 : 46).

Le renversement des paradigmes d'aménagement instauré grâce à la Loi spéciale sur la Renaissance urbaine modifie subrepticement les critères de perception des faiblesses esthétiques d'Ōsaka, considérées à la fois une cause et une conséquence de sa position de « desperately globalising N°2 city-region » (Kamo, 2000). Elle possède en effet un potentiel de « recentralisation » moins exploité que celui de Tōkyō : la fermeture d'anciennes usines a laissé des réserves foncières qui pourraient être occupées par des produits immobiliers d'entreprises ou résidentiels ciblant les classes supérieures, dans l'hypothèse d'une croissance des quartiers d'affaires et d'accélération des processus de « retour au centre » des petits ménages (Hatta, 2006). Or, l'attractivité moindre d'Ōsaka, combinée à des perspectives quasiment nulles de croissance démographique au niveau national, inhibe les processus de requalification des cadres urbains pourtant très encouragés par les maires d'Ōsaka depuis les années 2000 (Kawano, 2015). Les promoteurs immobiliers interrogés par Otsuka, Dixon et Abe (2010)²⁴¹ estiment en effet que le coût de la décontamination des friches industrielles et ferroviaires inoccupées aujourd'hui dans Ōsaka est trop cher par rapport aux perspectives de retour sur investissement, car le marché immobilier de cette région est plus incertain que celui de Tōkyō.

Le graphique 18 conçu à partir des données des livres blancs du MLITT est un dernier indicateur du caractère plus restreint des processus de recentralisation dans la ville d'Ōsaka : le nombre de condominiums neufs sortis de terre entre 1999 et 2008 n'a pas dépassé le tiers de la production immobilière tōkyōïte (8 000 unités contre 24 à 40 000 dans la capitale). Le graphique ne permet cependant pas de savoir si cette production a redémarré après 2008 ou a pâti d'un excès d'offre.

²⁴¹ Un expert en dépollution rencontré par ces chercheurs suggérait qu'en 2009-2010, il était difficile de trouver un investisseur intéressé par la réhabilitation d'une friche industrielle à Ōsaka : si les mêmes conditions de prêt pour la décontamination d'un site sont appliquées, alors il est préférable d'investir dans un redéveloppement à Tōkyō, où le marché est plus actif (Otsuka, Dixon et Abe 2010 : 105).

Graphique 19 : Production annuelle de nouveaux logements en condominium et prix de vente moyen à Tôkyô et à Ôsaka, 1999-2008.



Source : Livre blanc du MLITT, 2010. Réalisation : S. Buhnik, 2015.

Ces caractéristiques du marché immobilier d'Ôsaka, et la refonte des politiques d'image de la ville d'Ôsaka autour de son identité « marchande », dès les années 1980 et 1990, ont poussé les assemblées municipales à voter en faveur de la concentration des périmètres de renaissance urbaine autour des gares terminales d'Umeda-Ôsaka, de Namba, de Tennōji et du Cosmosquare sur le front côtier. Pour Hatta (2006), les slogans du « transit-oriented development » ont d'abord eu moins d'efficacité dans la ville d'Ôsaka et ses périphéries proches, en raison des différences de gabarit des voies et des quais d'arrivée des trains appartenant aux différents opérateurs ferroviaires : les changements (*norikaeru*) à pied entre une ligne privée et la ligne de métro circulaire d'Ôsaka prendraient plus de temps et seraient plus éprouvants pour les personnes âgées que la fréquentation de la ligne Yamanote ou du métro de Kyôto²⁴².

²⁴² Il s'agit d'une remarque également faite par mes interlocuteurs à l'Osaka Brand Center et au service du renouvellement urbain de la Fédération Économique du Kansai : la pénibilité de certains changements de ligne ferroviaire, et la difficulté à se rendre à pied d'un quartier à un autre.

II.4. Les réformes des politiques urbaines du Kansai, entre régionalisation de l'État développeur et néo-localisme

Le besoin de résistance au pouvoir agglomérant de Tōkyō, couplé à la conscience d'une dépréciation de son image, a suscité des réflexions sur la question d'une réforme et d'une autonomisation de la gouvernance du Kansai dès 1955, suite à une proposition écrite de la Fédération Économique du Kansai (Tsukamoto, 2011). La critique du dirigisme de l'État développeur a, à cet égard, constitué le plus petit dénominateur commun entre les courants idéologiques néolibéraux d'une part, radicaux de gauche ou progressistes d'autre part, qui animent la vie d'Ōsaka depuis les années 1920 : pour les premiers, il a nui à l'initiative privée locale ; pour les seconds, à son statut d'avant-garde en matière de démocratie participative et de municipalisme. Le chapitre se termine par un tour d'horizon des réformes de gouvernance entreprises pour redresser le Kansai et plus précisément sa locomotive, Ōsaka. Les plans avalisés à différentes périodes par la coalition de croissance unissant la Fédération Économique du Kansai aux principales municipalités de la région (Ōsaka, mais aussi Kōbe ou d'autres villes selon le personnel élu), en particulier, ont influencé la territorialisation des programmes de relance puis de renaissance urbaine : cette territorialisation informe à son tour la concentration des poches de dynamisme régional autour des voies ferroviaires et routières rapides de la région.

II.4.1 La régionalisation de l'État développeur (années 1980)

Sous la bannière du Kankeiren, les élites du Kansai ont envisagé d'autonomiser l'aménagement de cette région dès les années 1950, grâce à la formation d'une alliance des préfectures et départements appartenant à cette région. Le leitmotiv du rattrapage de la capitale a été au cœur de la conception de programmes keynésiens associant secteur public et secteur privé à partir des années 1970.

Les réalisations du plan Subaru

Selon Tsukamoto Takashi (2011), le Kankeiren a ainsi joué un rôle de premier plan dans une médiation entre le gouvernement central et les collectivités locales, dont les huit départements du Kansai (Fukui, Shiga, Kyōto, Nara, Mie, Ōsaka, Wakayama et Hyōgo), pour formuler le très ambitieux Plan Subaru. Ce plan mêle un enjeu développementaliste de quête de nouveaux espaces pour répondre à la saturation du corridor Kyōto-Ōsaka-Kōbe, à une volonté d'internationalisation offensive de la région, afin qu'Ōsaka se préserve mieux de l'attraction exercée par Tōkyō sur les investissements directs étrangers. La principale réalisation de ce plan est l'inauguration en 1994 de l'aéroport international du Kansai sur une île artificielle²⁴³ de 520 hectares, affublé d'une ville nouvelle, conçue comme une « aéroville » vitrine de l'image nouvelle qu'Ōsaka souhaite projeter au monde (Tiry-Ono, 2008b). A l'autoroute reliant le nouvel aéroport s'adossent des « techno-parcs », le tout étant couronné de deux autres grands projets destinés à renforcer les collaborations entre

²⁴³ Qui semble aujourd'hui exposée à des risques d'enfoncement. Source : entretiens avec Kajiura Tsuneo et Daniel Youn, printemps 2013.

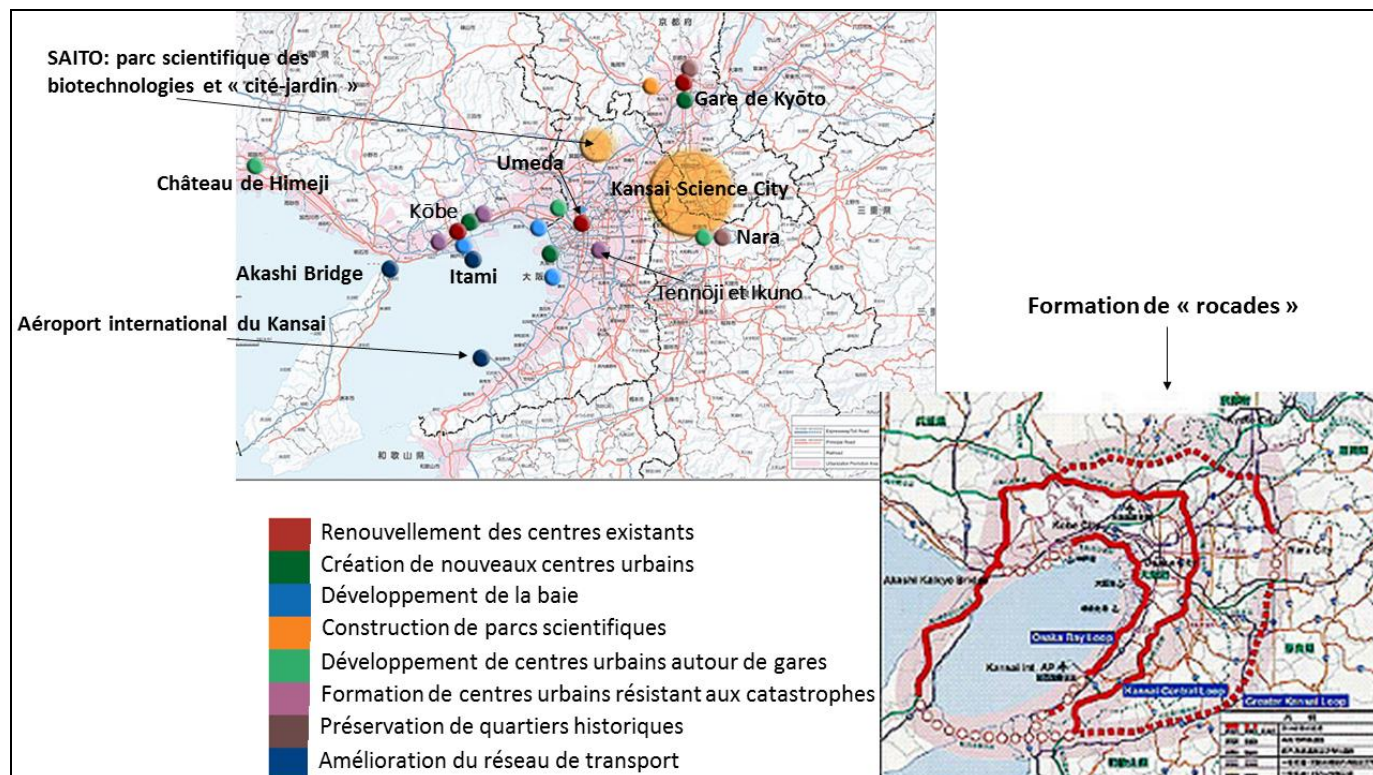
les différents pôles du corridor du Kansai, tout en décongestionnant les artères principales : un complexe « Asia Pacific Trade » dans la nouvelle zone portuaire du sud d'Ōsaka, et la Cité scientifique du Kansai, qui est à l'époque le fruit d'une coopération inédite entre les préfectures de Kyōto, Ōsaka et le département de Nara. Le plan Subaru s'est toutefois dispersé en 566 projets différemment gérés, dont 358 avaient des estimations de coûts à peu près précises, qui ont finalement été dépassées. L'extravagance de ce régionalisme sous la houlette de l'État et dans le contexte de la bulle, aurait plus relevé d'une coalition de subventionnement²⁴⁴ contre le déclin perçu d'Ōsaka : « if one member communities felt it was not receiving a fair share of state funding, it would stall the entire planning with vetoing tactics »²⁴⁵ (Tsukamoto, 2011 : 284). Ce plan ayant laissé une ardoise extrêmement lourde dans le budget des collectivités locales, il a finalement nourri le sens de crise traversant la région, et incité les acteurs locaux à repenser la question du régionalisme et de l'autonomie locale.

Or, parallèlement à une mise en question des logiques keynésiennes pour redresser Ōsaka, l'idée de mener des politiques urbaines plus compétitives grâce à une régénération du « patrimoine » historique a fait son chemin à l'intérieur de la municipalité d'Ōsaka en particulier. Les héritages du plan Subaru ont néanmoins été réactualisés dans le cadre des stratégies de renaissance urbaine et de formation de clusters scientifiques et technologiques auxquels le MLITT a donné son approbation depuis les années 2000 (carte 25 bis). Toujours selon Tsukamoto Takashi (2011 : 285), la concrétisation de ces projets relève cependant d'une appropriation de la notion de « sélection et concentration » des investissements dans une ère de « rationalisation » des investissements publics et en partenerariat avec le secteur privé. Imitant la justification donnée par les gouvernements centraux de leur favoritisme à l'égard de Tōkyō, la nouvelle Ligue Régionale du Kansai a avancé l'idée selon laquelle l'unité culturelle et la sauvegarde économique du Kansai légitimaient une représentation plus forte des villes d'Ōsaka, Kyōto et Kōbe au sein des instances appelées à diriger la région, si le système du *do-shu-sei* (formation de régions autonomes) se concrétisait à l'avenir. En réaction, les départements périphériques pouvant jouer de leur position d'entre-deux entre les villes d'Ōsaka et de Nagoya – soit les départements de Nara et de Mie – ont préféré se retirer du projet, estimant que « l'effet de ruissellement » (trickle-down effect) ne serait pas le meilleur pour eux avec une région centrée sur Ōsaka et le littoral, tandis que Kyōto peut sans crainte s'appuyer sur son tourisme et ses établissements universitaires.

²⁴⁴ Tsukamoto Takashi se réfère, dans son article intitulé « Devolution, new regionalism and economic revitalization in Japan » (2011) à une notion de « grant coalition » utilisée par Matthias Bernt (2009) à propos des politiques de démolition et de rénovation urbaine dans les villes en décroissance d'Allemagne de l'Est. Dans un contexte de déclin urbain prolongé, les coalitions public-privé performantes sont en plus difficiles à constituer et la politique locale va dépendre davantage des ressources gouvernementales que de l'investissement privé, ce qui confère une prédominance à l'acteur national et génère des « coalitions de subventionnement » plutôt que des « coalitions de croissance » (Molotch, 1976). Lambert (2000) et Edgington (2000) ainsi que Kamo (2000) rappellent toutefois que l'initiative privée a toujours tenu une place plus importante – en parts d'investissements – dans les opérations de redéveloppement du Kansai que dans la région capitale.

²⁴⁵ Si une collectivité locale membre avait l'impression de ne pas une partie équitable des subventions, elle bloquait ou retardait l'ensemble du plan par la tactique du veto.

Carte 25 bis : les projets de développement subventionnés (en partie) par le MLITT depuis la fin des années 1990.



Source : <https://www.kkr.mlit.go.jp/kensei/kansai-map.html>.

II.4.2. L'essor des politiques urbaines patrimoniales et du *city rebranding* (années 1990-2000)

Le choix précoce d'une conversion au city rebranding (renouvellement d'image)

Pour les chercheurs appartenant à l'école de géographie marxiste radicale de l'Université municipale d'Osaka, le remplacement des politiques keynésiennes « essouffées », par des politiques d'image à la fois conservatrices et libérales, est précoce. Haraguchi Takeshi (2011) par exemple la fait remonter dès l'Exposition universelle de 1970.

Selon cet auteur et Mizuuchi Toshio (2006) en effet, c'est à partir de la fin des années 1970 que différentes équipes municipales (à Osaka, mais aussi dans les villes voisines de sa partie nord) vont s'appuyer sur les équipements culturels apportés par l'Exposition Universelle, pour mener une politique « événementielle » et touristique visant à corriger le manque d'urbanité reproché à Osaka, en montrant aux visiteurs sa « vraie » identité : une capitale du négoce à l'avant-garde du capitalisme moderne et des transactions dès le XVI^e siècle. La région du Kansai est alors confrontée aux répercussions environnementales et économiques liées à ses choix d'axer son redéveloppement d'après-guerre sur l'industrie chimique et sur un redéploiement en périphérie de ses ateliers textiles ou de semi-conducteurs. Les problèmes d'affaissement des sols, de pollution

atmosphérique ou les conflits entre police et populations prolétaires font regarder avec nostalgie « l'apogée » de l'Exposition Universelle, surtout après le choc pétrolier de 1973 et la mise en évidence du déménagement vers Tōkyō des sièges des entreprises nées dans le Kansai (Miyamoto, 1993).

Haraguchi (2006) ainsi que Hasegawa et Shimizu (2014) insistent sur la figure tutélaire durable qu'occupe alors Sakaiya Taichi, l'ancien directeur de l'Exposition universelle, dans cette conversion des politiques d'Ōsaka vers une stratégie de marketing urbain régulièrement comparée à celle de Manchester (Abe et al., 2005 ; Antiroikko, 2009 ; Otsuka, Dixon et Abe, 2010). Dans son ouvrage de 1985 traduit en anglais dès 1991 (Sakaiya, 1985, 1991) :

« Sakaiya provided economic legitimacy for metropolitan culture theories. First and foremost, Sakaiya's theory defined culture as associated with the information and service industries which were newly materializing. For Sakaiya, intellectual productivity and information processing power were indispensable for these newly materializing industries and therefore, a culture to increase their potency was a source of economic growth. Thus, Sakaiya suggested a specific methodology for intensifying metropolitan culture. According to him, metropolitan policy with events as its centerpiece would gather competent people from around the world and invite mutual exchange and stimulus » (Haraguchi, 2006 : 2)²⁴⁶.

Sakaiya Taichi est devenu récemment le conseiller du maire Hashimoto Tōru et l'a initié plusieurs années auparavant aux travaux de Richard Florida sur les « classes créatives » (Florida, 2002), liant l'émergence d'une nouvelle économie urbaine dans Ōsaka avec la formation d'une classe sociale éduquée attirée par les milieux urbains denses, propices aux contacts et à l'innovation. Il a encore plus récemment rejoint le cabinet du Premier ministre Abe, dénotant une continuité dans la progression et la popularité des politiques « événementielles » et touristiques auprès des décideurs politiques.

Cette option événementielle et touristique pour redorer le blason d'Ōsaka a rapidement été contestée par les défenseurs de la philosophie du « minimum civil » issu des politiques de Seki Hajime (Matsushita, 1971). Dans une ville qui a peu d'espaces verts et où ces espaces verts ont accueilli les tentes de sans-abri au début des années 1990, l'organisation d'événements tels que la Convention mondiale de la Rose ou l'anniversaire du château d'Ōsaka s'accompagne de patrouilles policières autour des périmètres où se trouvent les sans-abri. En outre, par le truchement de l'Osaka Branding Committee, les opérations événementielles, qui visent à maintenir plus longtemps dans Ōsaka les touristes se dirigeant vers Kyōto à partir de l'aéroport du Kansai, valorisent les allusions au passé pré-moderne de la ville. En particulier, les rappels à son surnom de « cuisine de la nation » font écho au passé mercantile d'un « capitale de la gastronomie japonaise »

²⁴⁶ Sakaiya a fourni une légitimité économique aux théories de l'existence d'une culture métropolitaine. Tout d'abord, les théories de Sakaiya ont défini une culture associée aux industries de la communication et des services, qui était en train de se matérialiser. Selon Sakaiya, la productivité intellectuelle et le pouvoir de créer l'information étaient indispensables à la floraison locale de ces industries en gestation, et un environnement culturel augmentant leur potentiel était une source de croissance économique. C'est pourquoi Sakaiya a suggéré une méthodologie spécifique pour intensifier cette culture métropolitaine. Il considérait à ce titre que des politiques métropolitaines centrées sur l'organisation d'événements attireraient des personnes compétentes venues du monde entier, invitation aux échanges mutuels et stimulus économique.

et consolident une représentation des habitants d'Ōsaka en « bons vivants » amateurs de bonne chère. Les politiques de rénovation esthétique des quartiers « pittoresques » et touristiques défendues par cette stratégie événementielle ont laissé les communautés habitantes prendre l'initiative d'un certain nombre de projets (Marmignon, 2010 ; Fujitsuka, 2015), d'où une certaine reconnaissance auprès des citoyens d'Ōsaka. Les partis de gauche et les associations de défense des travailleurs pauvres n'en considèrent pas moins que cette politique répond à la définition de l'urbanisme revanchiste selon Neil Smith (1996, 2002) : la gentrification est clairement incorporée à des objectifs de politique urbaine globale (encadré 6), comme solution pour faire face à une série de défis urbains majeurs générés par le déclin relatif et absolu d'Ōsaka, et réattirer vers elle des ménages jeunes et salariés. Yang, Haraguchi et Sakurada n'hésitent pas à écrire que :

« Osaka [is] thus joining New York and Los Angeles in becoming a 'revanchist city', where 'archetypal neoliberal revanchism vis-a-vis homeless people' is expressed in active viciousness that attempts to criminalize a whole range of 'behavior' individually defined, and to blame the failure of post-68 urban policy on the populations it was supposed to assist »²⁴⁷ (Yang, Haraguchi et Sakurada, 2014 : 232).

²⁴⁷ Ōsaka rejoint donc New York et Los Angeles en tant que « ville revanchiste », où un archétype de revanchisme néolibéral à l'égard des sans-abri s'exprime par des actions cruelles qui essaient de criminaliser un ensemble « d'attitudes » définies individuellement, et de faire peser l'échec des politiques urbaines mises en œuvre après 1968 sur les populations que ces dernières avaient précisément pour objectif d'assister.

Encadré 6 : La renaissance urbaine amène-t-elle une gentrification ?

La notion de gentrification est « utilisée pour désigner un processus singulier, quoique multiforme, par lequel des quartiers populaires sont progressivement appropriés par des catégories d'habitants et d'usagers mieux positionnées dans les rapports de classes » (Van Criekingen, 2013). Il est toutefois rare que les acteurs urbains y fassent explicitement référence, préférant utiliser dans leurs documents stratégiques une terminologie lisse et dépolitisée, construite sur des suffixes en « re » (revitalisation, renaissance, redéveloppement, régénération...) (Van Criekingen, *ibid.*).

Appliquée au cas des métropoles japonaises, la notion de gentrification est débattue. D'un côté, l'attention des promoteurs privés et d'un certain nombre de représentants des collectivités locales est indéniablement fixée sur l'arrivée de populations « créatives » aisées, en tant que consommateurs et ménages imposables : jeunes actifs, couples âgés à hauts revenus... Certains fonds d'investissement immobilier ont d'abord privilégié les condominiums de classe A (Aveline-Dubach, 2008) : très élevés en hauteur, aux loyers supérieurs, bien placés, sécurisés (dits *anzen anshin*), formant ce que Hirayama nomme des *vertical gated communities* (Hirayama, 2005, 2013).

Toutefois, si la renaissance urbaine polarise et morcelle l'espace « gratte-ciel par gratte-ciel », elle a aussi permis dans les faits l'arrivée de ménages plus modestes que ceux qui vivaient encore au centre de Tôkyô ou Ôsaka depuis les années 1970 et jusqu'à la fin de la Bulle. Premièrement, les friches converties en zones résidentielles étaient des emprises ferroviaires ou des friches tertiaires plutôt que des quartiers d'habitat préexistants (Scoccimarro, 2010 : 46-47). Deuxièmement, du fait de la baisse de la population sur l'ensemble du territoire japonais, les nouveaux immeubles construits attirent la majorité de la clientèle et accentuent l'obsolescence de logements collectifs moins récents mais encore de bonne qualité, appréciés des étudiants. La sur-dépression du marché immobilier dans les « points froids » est d'ailleurs un prétexte pour résidualiser, selon Hirayama Yôsuke, les politiques de logement social. Mais les classes populaires ne seraient pas chassées en masse des centres (Hirayama, 2013).

Kubo Tomoko, Yui Yoshimichi et Sakaue Hiroaki (2014, 2015), enfin, utilisent la notion de gentrification pour décrire les effets de l'arrivée d'un grand nombre de femmes célibataires diplômées et actives (et d'hommes, aussi) dans les condominiums de centre-ville sur l'offre commerciale et culturelle : ouvertures de cafés organiques, de boutiques « vintage » dans les grands projets de renaissance urbaine, qui font ressembler les quartiers centraux des grandes villes japonaises à ceux des zones gentrifiées des villes occidentales (photo).



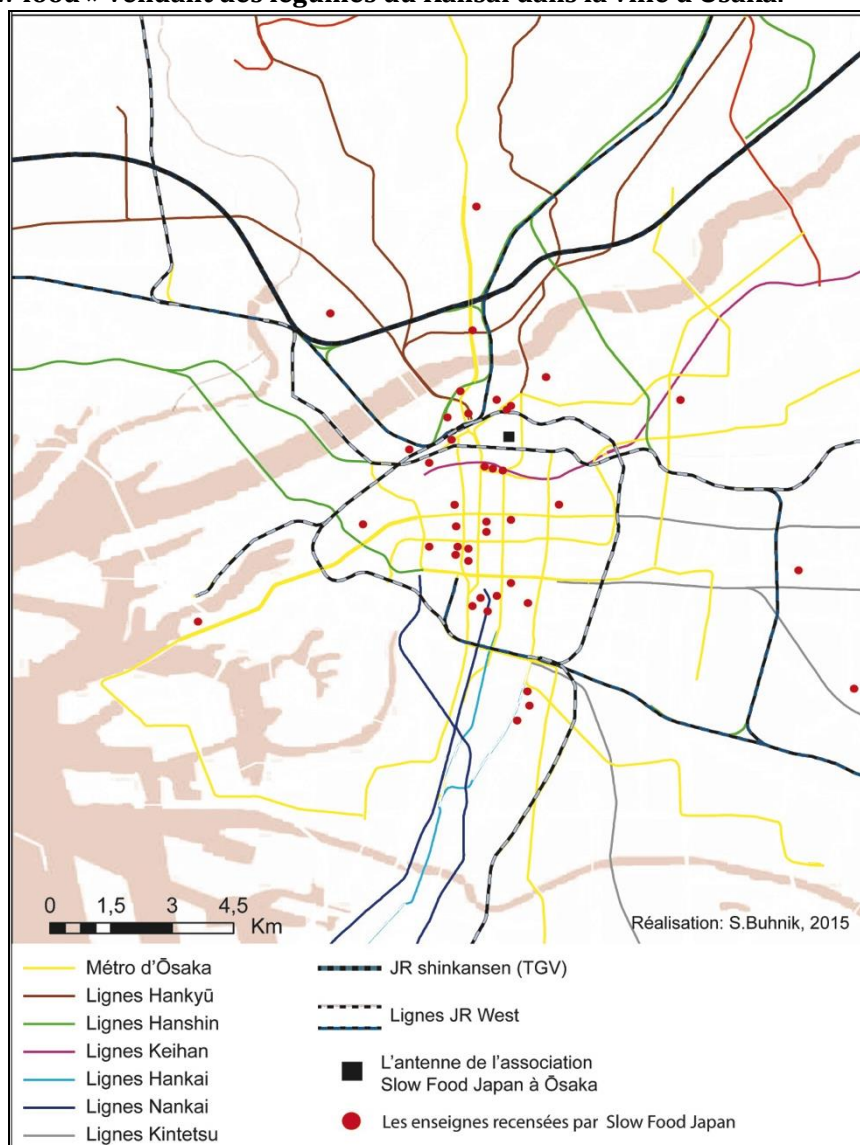
L'intérieur du café organique « Yuuki saryô » au cœur du complexe Namba Parks à Ôsaka, fréquenté majoritairement par des femmes en journée et en soirée. Photo : S. Buhnik, octobre 2012.

La territorialisation des politiques de renaissance urbaine à Ōsaka

Par rapport à cette conversion d'une partie des acteurs urbains d'Ōsaka à une stratégie d'amélioration esthétique des conditions de vie dans cette ville, dans un but de repeuplement, la politique de la renaissance urbaine a été à double tranchant. Au sein de la Préfecture, la ville a en effet récupéré la majorité des périmètres spéciaux (voir chapitre 2, figure 11) et les processus de décision attestent que le pouvoir des mairies, en collaboration avec les opérateurs ferroviaires plutôt qu'avec des sociétés immobilières, s'est nettement renforcé grâce à la décentralisation. A la différence de Tōkyō, il a été d'emblée décidé d'englober les gares terminales de la ville dans les périmètres de densification et de dérégulation des coefficients d'occupation des sols, en vue d'y redévelopper avant tout des activités commerciales célébrant une « *bustling city* » ou « ville vibrante » (Hatta, 2006). Parallèlement, le quartier d'Umeda est destiné à accueillir un complexe dédié à la robotique et aux communications, dans la continuité de l'axe menant à la Kansai Science City. Les condominiums à vocation résidentielle, beaucoup moins nombreux qu'à Tōkyō à cause d'une demande beaucoup plus faible, se situent aux abords des périmètres de renaissance urbaine et s'adressent pour partie à une clientèle étrangère (chinoise, coréenne) visitant le Kansai pour des motifs de tourisme médical (Kawano, 2015).

Chaque grand complexe commercial érigé à l'heure actuelle autour des gares d'Umeda (Grand Front Osaka), Namba (Namba Parks) et Tennōji (Abeno Harukas) a aussi, avec le soutien de l'Osaka Brand Committee, contribué à « glocaliser » la mode de la *slow life* en contenant au moins un café se revendiquant de ce courant, à l'intérieur de chaque complexe ou au voisinage. Cela est confirmé par des relevés empiriques ou les annuaires internet des mouvements *slow food* locaux, tous situés à l'intérieur du Loop d'Ōsaka et à moins de 500 mètres d'un périmètre spécial de renaissance (carte 26). L'Osaka Brand Committee en particulier se charge de mettre en contact les gérants des complexes ferroviaires avec de petits entrepreneurs innovants dans le domaine de la vente de nourriture locale et de spécialités régionales, de manière à « labelliser » Ōsaka auprès des visiteurs passant par les gares d'Umeda, Namba et Tennōji, ou visitant le château à l'est du Loop et l'aquarium sur le front de mer. Ces deux derniers endroits ont aussi été intégrés à des périmètres de renaissance urbaine, le château d'Ōsaka servant de point de repère à l'installation d'un « business park » dédié à l'organisation de conventions.

Carte 26 : La « glocalisation » d'une politique de régénération identitaire grâce à la cuisine : les lieux de « slow food » vendant des légumes du Kansai dans la ville d'Ōsaka.



Source : annuaire de www.slowfoodjapan.net, réalisation sur ArcGis par S.Buhnik, 2015.

Néanmoins, même si l'activité touristique d'Ōsaka semble avoir augmenté depuis plusieurs années, les experts du secteur immobilier ont rapidement craint un excès d'offre susceptible de générer de la vacance commerciale dans les années 2015-2020, chaque projet de rénovation d'une des gares d'Ōsaka contenant au moins 60 000 m² de surface à louer. Dès 2005, soit deux ans avant l'annonce du projet de rénovation de la gare de Tennōji au sud-est de Namba par l'opérateur Kintetsu qui dessert Nara, la Development Bank of Japan (Nihon seisaku tōshi ginkō) évoquait ses inquiétudes. Dans une note intitulée « Ōsaka : la problématique année 2011 »²⁴⁸, la banque

²⁴⁸ « Ōsaka ni sen jūichi nen mondai nitsuite », Development Bank of Japan. Voir Buhnik, 2014 et Morishita, 2014.

expliquait comment la brusque hausse des surfaces commerciales des grands magasins qui se profilait pour 2011 allait accentuer une concurrence néfaste pour les tours de bureaux et de commerce plus anciennes, avec le déménagement de sièges comme celui de Sharp vers Abeno Harukas. La renaissance urbaine a « standardisé » une politique de régénération culturelle qui pouvait sembler spécifique à Ōsaka dans les années 1980, puisque celle-ci produit des espaces patrimonialisés encore plus ostentatoires et touristiques à l'intérieur de la capitale.

II.4.3. Les projets urbains de Hashimoto Tōru : continuités et ruptures

Enfin, il est impossible de ne pas achever une analyse de l'évolution de la gouvernance du Kansai face aux défis du déclin économique et de la décroissance économique, sans évoquer les ruptures et les continuités apportées par l'arrivée triomphale, et le départ peut-être prochain, du maire Hashimoto Tōru, démissionnaire après un référendum perdu en mai 2015.

Il s'agit d'un avocat de carrière qui s'est lancé en politique locale après avoir été le présentateur d'une émission audiovisuelle célèbre. C'est sur les conseils de Sakaiya Taichi qu'il a lancé son propre parti de la restauration d'Ōsaka ou Ōsaka Ishin no Kai, le mot *Ishin* étant une référence explicite à la restauration de Meiji. Très acerbe à l'égard de la « vieille garde » du PLD qu'il a quitté, Hashimoto a fondé son parti néo-localiste en se revendiquant de l'héritage de Koizumi Jun.ichirō. Et c'est une attitude décomplexée vis-à-vis d'une néolibéralisation des politiques de gouvernance d'Ōsaka et du Kansai qui lui a valu une médiatisation supérieure à celle réservée aux gouverneurs « trublions » et populistes qui remportent des élections locales depuis les années 1990 (Seizelet, 2007).

Dans ses discours politiques, cet homme devenu gouverneur de la Préfecture d'Ōsaka en 2008 puis maire de la ville en 2011 après une démission et l'organisation expresse d'élections victorieuses (un fait extrêmement rare), attaque de façon classique l'État développeur, en reprenant par ailleurs des postures issues de l'esprit du *gekokuujō* ou « monde mis à l'envers »²⁴⁹. Il accuse ainsi les administrations centrales de favoritisme envers Tōkyō, et d'être par là-même responsables de la destitution d'Ōsaka, qui a le « pire rang » des grandes villes japonaises²⁵⁰. Cela légitime de mener une politique de détachement par rapport à l'État, dont la présence en région coûterait plus qu'elle n'amène de bénéfices depuis que les réformes de 1999 ont été réalisées.

C'est la raison pour laquelle il a proposé de faire fusionner la Préfecture d'Ōsaka avec les services de la municipalité pour réduire les dépenses publiques en doublon et fluidifier les prises de décision. Il s'agit pour lui d'une première étape vers la création d'un gouvernement métropolitain (*to*) à l'égal de celui de Tōkyō, dit *Ōsaka-to kōsō*. Il a ainsi redéfini le problème d'Ōsaka comme un problème de désorganisation administrative et spatiale nécessitant une refonte et un retrait plus rapide de l'autorité centrale dans les affaires locales (Matthews, 2013).

²⁴⁹ Extrait d'un entretien avec Daniel Youn, novembre 2012.

²⁵⁰ Ōsaka Ishin no Kai 大阪維新の会 [Parti de la restauration d'Ōsaka], 大阪維新 - チーム橋下の戦略と作戦 : 初の公式本 [Restauration d'Ōsaka, stratégie et tactique de l'équipe Hashimoto : programme formel], Tōkyō, PHP interface, 2012, p. 26.

Néanmoins, à la différence d'autres gouverneurs « indépendants » de la région, comme l'écologiste Kada Yukiko, Hashimoto n'a pas promis de réduire la présence des héritages de l'État développeur au profit du « petit » peuple, mais au contraire, pour achever une des politiques urbaines les plus ouvertement néolibérales du Japon. Le volet urbain de sa politique de « compétition inter-urbaine » (*toshikan kyōsō*) comprend entre autres les objectifs suivants :

- fermer l'aéroport d'Itami et en faire une 'English language education special zone » (comme à Incheon en Corée du sud) ;
- Faire de l'aéroport du Kansai un hub plus important en réduisant la taxation sur les atterrissages ;
- Refuser d'assumer 4 milliards de yen de dettes pour des projets et des entreprises datant de l'époque du plan Subaru ;
- Ouvrir un casino sur le modèle de Singapour ;
- Transformer l'ensemble de la Préfecture en une zone économique spéciale beaucoup plus ouverte aux investissements étrangers et à leur entrée dans le capital des entreprises du Kansai²⁵¹.

Parallèlement, il a mené des « réformes sociales » consistant à supprimer un certain nombre d'allocations et à encourager une politique de « workfare »²⁵² (Kobayashi, 2014), chose d'autant plus commentée dans les médias que Hashimoto lui-même n'a pas connu ou presque son père, d'origine burakumin et lié à la pègre d'Ōsaka (du moins se prétend-il fils de yakuza) (Haraguchi, 2011).

Les projets de Hashimoto Tōru ont d'abord reçu le soutien du Keidanren puis d'Abe Shinzō (avec la définition de zones économiques spéciales dotée d'un régime dérogatoire pour les investissements étrangers, voir chapitre 2) et d'une partie importante de la population d'Ōsaka, qui se retrouvait au centre de la scène politique nationale grâce à la personnalité iconoclaste et charismatique de son maire.

Toutefois, la multiplication de ses saillies médiatiques ratées²⁵³, et un manque de concertation avec les communes voisines qu'il voulait redécouper en mairies d'arrondissement financièrement indépendantes (après la fusion entre la Préfecture et les communes voisines d'Ōsaka), ont mis sous le boisseau son projet métropolitain. La ville de Sakai, qui venait d'acquérir

²⁵¹ Restauration d'Ōsaka, stratégie et tactique de l'équipe Hashimoto : programme formel, pp. 32-36.

²⁵² Kobayashi Hayato décrit par ce terme la convergence des politiques sociales prônées par Hashimoto Tōru, vers un « redéfinition du social » inspirée de l'expérience nord-américaine. Il s'agit à l'origine d'une réforme des prestations sociales, dont les bénéficiaires étaient principalement des mères seules pauvres et d'origine afro-américaines, obligeant à accepter du travail – souvent moins bien payé que le marché – en contrepartie des allocations perçues (Barbier, 2008).

²⁵³ Comme celles recommandant l'ouverture de maisons closes pour les soldats américains stationnant dans les bases militaires d'Okinawa afin de réduire les agressions sexuelles, choquant les représentants américains, les habitantes d'Okinawa et les défenseurs de la cause des « femmes de réconfort » : pour ces derniers, les « conseils » de Hashimoto représentent une banalisation de la politique d'esclavage sexuel que l'armée impériale japonaise a menée durant son occupation de l'Asie Pacifique (voir Tachikawa, 2013). Cependant, Hashimoto a plus récemment défendu les résidents d'origine coréenne contre les factions anti-coréennes (*zaitokukai*) qui ont mené des « actions » à Ōsaka dans les quartiers coréens comme Ikuno, au point d'avoir une altercation violente avec le leader du Zaitokukai, Sakurai Makoto. Cette défense des étrangers s'inscrit dans la logique de la stratégie d'internationalisation avancée d'Ōsaka que Hashimoto recherche.

en 2006 un statut de ville désignée à l'égal d'Ōsaka en termes de compétences d'urbanisme, et chargée du redéveloppement de la zone en déclin de Senboku, n'a pas accepté de s'imaginer privée de collaborations avec la Préfecture pour la réfection d'un certain nombre de logements (voir chapitre 6), malgré la popularité de Hashimoto parmi les quartiers de Senboku. La ville de Sakai n'a obtenu qu'un seul périmètre de renaissance urbaine autour de sa mairie au nord, le long de la ligne Nankai qui la dessert (voir chapitre 2, figure 11) : les opposants au projet de fusion ont dénoncé les risques de redéveloppement spatial encore plus inégal qui attendrait l'agglomération si le projet de fusion était concrétisé, et ils réclamaient des précisions sur la répartition des impôts locaux après fusion.

En recourant à la technique du référendum pour l'approbation de son projet métropolitain sans passer par l'autorisation du gouvernement central, Hashimoto a enfin transformé le « oui » ou « non » au projet de gouvernance métropolitaine en un plébiscite de sa personne, finalement rejeté à deux milliers de voix environ le 17 mai 2015. Les habitants d'Ōsaka ont jugé qu'ils manquaient d'informations sur la liquidation ultérieure des « minimums civils ». Hashimoto a annoncé qu'il démissionnerait après la fin de son mandat, laissant en suspens aussi une politique d'internationalisation « compétitive » que Joël Matthews (2013) qualifie de « bifurquée ». En disant qu'il souhaitait qu'Ōsaka devienne une « synapse » entre l'Asie et le Japon, il hésiterait entre des types de positionnement qui témoignent des problèmes inhérents au rang de ville seconde dans un État développeur d'Asie : « Hashimoto's aspirations of projecting Greater Osaka as a global-city region is unable to escape this ambivalence, indicating that while Tokyo competes on the global stage, Osaka may have to limit itself to being a mere regional player. While the Hashimoto and Keidanren plan to see each economic regional bloc function as if it were a nation, the dominance of the nation continues unabated²⁵⁴ » (Matthews, 2013 : 226).

On peut bien sûr arguer que l'anti-étatisme et le revanchisme des partis régionaux qui s'emparent de la théorie du « problème tōkyōite » minimisent les aspects positifs du système développementaliste à des fins électorales (Haraguchi, 2011). Mais la popularité actuelle des mouvements autonomistes incombe aux gouvernements libéraux-démocrates (et dans une moindre mesure, démocrates de 2009 à 2012) qui ont encouragé l'hybridation néolibérale de l'État développeur (Suzuki, 2014 ; Tsukamoto, 2013). L'abandon des politiques de rééquilibrage régional et la poursuite des réformes de décentralisation axées sur la responsabilité fiscale et l'introduction de l'entrepreneuriat au niveau local (Harvey, 1989, voir chapitre 1) enclenchent une demande de fédéralisation de l'État par les acteurs des grandes villes du Japon : la vieille proposition de découpage territorial en 8 à 10 blocs régionaux ou « États-Unis du Japon » est réclamée par des leaders urbains aux idées plus drastiquement néo-libérales que les membres de l'exécutif – accusés d'être des technocrates –, au premier rang desquels Hashimoto Tōru, allié au maire de Nagoya Kawamura Takashi; comme le souligne le politologue Tsukamoto :

²⁵⁴ Le désir que Hashimoto avait de voir le Grand Ōsaka devenir une ville-région globale n'a pu échapper à cette ambivalence, indiquant qu'Ōsaka doit se contenter du statut d'acteur régional, tandis que Tōkyō rivalise à un niveau mondial. Pendant que Hashimoto et le Keidanren veulent que chaque bloc régional du Japon fonctionne comme s'il s'agissait d'une nation, la prédominance de l'État national est incontestée et continue.

« Ironically, the state planning that takes advantage of state neo-liberalization is courting a backlash in further state reform politics. That is, some urban leaders have been challenging the continued state influence over local communities, by demanding higher local autonomy²⁵⁵ » (Tsukamoto, 2013 : 89).

L'évolution de la gouvernance de la région d'Ōsaka, les conflits récents que cette question a suscités, entrent en résonance avec l'analyse de Robert Beauregard sur le déclin et le renouveau des grandes villes américaines dans son ouvrage *Voices of Decline* (2003), lorsqu'il émet l'hypothèse selon laquelle le discours sur le déclin a une fonction idéologique qui consiste à donner forme à une idée cohérente du destin de la ville du XX^e siècle, et à fournir de bonnes raisons d'agir sur celle-ci. Ainsi, le discours sur le déclin peut constituer « un guide pratique d'action » lié aux stratégies des acteurs qui le produisent ou en font usage (Beauregard, 2003).

Conclusion

Ainsi, ce chapitre montre que la notion générale d'un long « déclin » (*suitai*) d'Ōsaka cache une répartition complexe et disparate des effets négatifs d'un processus de perte relative du pouvoir politique et économique détenu par les élites du Kansai. La restructuration profonde des segments manufacturiers de l'industrie régionale depuis les années 1980, et les phases de boom puis de crise du secteur du bâtiment, ont d'abord fragilisé la situation des ménages ouvriers. À l'intérieur de l'agglomération d'Ōsaka, ces derniers sont surreprésentés dans les zones péri-centrales plutôt que dans les banlieues résidentielles : cette structure socio-spatiale ajoute une couche de complexité à nos investigations sur les interactions entre décroissance urbaine, vieillissement et accès aux ressources à l'échelle d'une agglomération japonaise qui n'est pas Tōkyō. La distribution spatiale de la pauvreté et de la grande précarité révèle en outre la persistance de divisions sociales de l'espace remontant pour certaines d'entre elles au début du XVII^e siècle.

Parallèlement, le maintien du PIB d'Ōsaka à des niveaux impressionnants suggère que la partie tertiaire et de pointe de son économie s'est maintenue. Cependant, l'essor de plusieurs métropoles régionales, à côté de Tōkyō, pour la captation des investissements des grandes entreprises japonaises et étrangères risque de cantonner Ōsaka à des fonctions de « back office », plus vulnérables aux aléas de la conjoncture économique internationale. Enfin, l'État japonais a redéfini dans les années 2000 des dispositifs d'aménagement urbain qui contribuent involontairement à diluer l'originalité des politiques urbaines conçues par les édiles d'Ōsaka depuis Seki Hajime : ainsi, les choix de reconversion des fronts côtiers de la baie d'Ōsaka et de tertiarisation de son économie sont précoces, mais paraissent aujourd'hui dépassés par la qualité des grands projets de réaménagement de la baie de Tōkyō, qui a impulsé une dynamique régionale

²⁵⁵ Ironiquement, la planification étatique qui tire avantage de la néo-libéralisation de l'État s'expose en lui faisant les yeux doux à un « retour de bâton » (*backlash*) consistant dans des politiques de réforme de la décentralisation plus avancées. C'est-à-dire que des leaders urbains, en demandant encore plus d'autonomie locale, sont en train de défier l'influence continue de l'État sur les collectivités locales.

entre le Gouvernement métropolitain de Tōkyō et les départements de Chiba et Kanagawa. Alors que la ville d'Ōsaka était historiquement un creuset d'expérimentations de politiques sociales, ses « problèmes » tendent aujourd'hui à être jugés à l'aune de sa recentralisation plus lente et plus difficile que d'autres villes japonaises, et pas seulement la capitale.

La littérature scientifique japonophone et anglophone qui s'est interrogée sur le déclin du statut métropolitain d'Ōsaka sur le temps long est assez unanime – et souvent virulente – dans sa critique des effets peu à peu désintérateurs d'une bureaucratie étatique tyrannique ou bornée sur la vitalité intellectuelle, la diversité ethnique et le dynamisme entrepreneurial des habitants de la conurbation du Keihanshin. Les sommes historiques sur la formation de l'économie politique pré-moderne et moderne d'Ōsaka sont plus nuancées (Hanes, 2002 ; Hauser, 1974 ; McClain et Wakita, 1999) : elles montrent que l'accumulation excessive et inégale de capital par les élites marchandes de cette ville a généré des troubles politiques et des revendications sociales, auxquels les équipes municipales ont répondu de concert avec les services de l'État. Par contraste, les critiques les plus univoques viennent d'auteurs spécialisés dans l'application de stratégies de marketing urbain et de changement d'image pour les villes en crise (Antiroikko, 2009). La manière de présenter la confrontation de l'économie politique d'Ōsaka aux institutions de l'État central est donc pourvue d'implications politiques fortes, surtout quand elle sert à introduire des débats sur la réforme de la gouvernance urbaine d'Ōsaka et du Kansai.

Face à un sens de crise aigu, la « régionalisation de l'État développeur » n'a pu stopper le creusement de l'écart entre Ōsaka et la capitale, la logique équipementière et les options de rénovation de milieux urbains spécialisés dans les hautes technologies (robotique, biotechnologie, etc.) n'a pas disparu, mais elle a été peu à peu réinterprétée. La volonté de défendre l'économie urbaine d'Ōsaka contre son déclin et de valoriser les qualités intrinsèques de son environnement a récemment bénéficié à des mouvements politiques « néo-localistes ». Ces partis régionalistes locaux, en tête desquels se trouve aujourd'hui le Parti de la restauration d'Ōsaka dirigé par Hashimoto Tōru, estiment que la situation économique et sociale locale ne sera à nouveau épanouie que lorsqu'elle se sera vraiment affranchie des normes d'aménagement formulées par l'État central. Cet argument appuie des réformes néolibérales de la gouvernance du Kansai et notamment, des politiques d'attractivité focalisées sur l'enrichissement d'Ōsaka : les dirigeants de cette ville sont d'autant plus enclins à stimuler l'arrivée de nouveaux ménages à Ōsaka que les villes voisines comptent moins d'habitants en-dessous du seuil de pauvreté. Les processus de recentralisation démographique sont présentés comme un instrument de correction des inégalités, mais au profit ou au détriment de quelles zones résidentielles à l'échelle infra-urbaine ? Ce chapitre démontre ainsi l'intérêt de poursuivre l'analyse des processus de déclin dans le Keihanshin aux niveaux des communes et des quartiers.

Appréhender la complexité des processus de décroissance urbaine au Japon : démarche, données et outils

A partir du chapitre 5, nous proposons d’approfondir la réflexion théorique élaborée dans la première partie de ce travail, quant aux rapports entre les mutations de l’organisation socio-économique des métropoles japonaises au cours de la période post-Bulle, la diminution nationale de la population et la détérioration des conditions d’habitat dans les zones périurbaines en décroissance démographique. Nous y avons postulé que les discours de promotion de la ville compacte et « intelligente » diffusés par la puissance publique servent à légitimer et à concilier deux dimensions contraires des réformes de décentralisation engagées depuis les années 1990 : d’une part, le soutien de l’État à la compétitivité des territoires connectés aux réseaux de l’économie globale par des politiques de densification du bâti dans les cœurs urbains; d’autre part, son retrait partiel de champs d’action servant d’équivalent fonctionnel de l’État providence dans les zones en dépeuplement, par le truchement de programmes de travaux publics en particulier (Suzuki, 2014). La mise en œuvre étatique, « top-down » de politiques de densification urbaine contribue à accélérer les processus de recentralisation des mobilités résidentielles ; dans un jeu démographique à somme nulle à l’échelle nationale, elle aggrave ainsi la dévitalisation des zones périurbaines peu attractives des agglomérations et la dépendance à l’automobile des ménages qui y demeurent. Il y a donc lieu de se demander comment ce « retour au centre » de la production immobilière est le vecteur d’une plus grande injustice spatiale à l’intérieur des agglomérations japonaises, parce qu’il augmente les disparités d’accessibilité aux ressources urbaines, qui tendent à se relocaliser autour des « point chauds » de rénovation urbaine (Hirayama, 2005, 2009).

Pour répondre à ce questionnement, nous nous sommes donné comme premier objectif d’observer, de manière à la fois globale et articulée, les caractéristiques sociodémographiques et résidentielles des territoires de l’aire métropolitaine d’Osaka qui ont perdu ou au contraire gagné des habitants en enregistrant des soldes migratoires positifs ou négatifs depuis la fin des années 1990. Notre deuxième objectif consiste à observer les caractéristiques socio-résidentielles des ménages sortant et entrant des territoires périurbains particulièrement exposés à des processus de déclin : une compréhension plus fine des recompositions socio-spatiales qui en découlent est essentielle à la meilleure connaissance des mutations des modes de vie et des pratiques quotidiennes de ces ménages, au-delà de l’image d’un vieillissement généralisé des banlieues japonaises et d’un affaiblissement des aptitudes physiques et cognitives au déplacement de leurs habitants. A l’aide des données issues des recensements de la population japonaise, cette démarche se fonde sur un travail d’analyse spatiale de ces caractéristiques à deux échelles principales : celle des communes qui composent la conurbation du Keihanshin (Osaka-Kyōto-Kōbe), puis celle des quartiers situés dans les communes de Sakai et de Kawachinagano au sud d’Osaka. L’analyse pluriscale engendre ainsi deux visions complémentaires de la reconfiguration de cette région urbaine en restructuration économique et en stagnation démographique. Au niveau de la conurbation, la cartographie des dynamiques de peuplement depuis les années 1990 est conçue pour comprendre comment les politiques de relance de l’économie du Kansai, les investissements

des acteurs privés et les stratégies résidentielles des ménages ont infléchi la distribution de la décroissance urbaine, en impulsant de nouvelles articulations entre emploi, transport et logement. Ensuite, l'analyse à l'échelle infra-communale est focalisée sur l'évolution des tissus bâtis au sud d'Osaka et sur les dynamiques régressives qui les frappent, en particulier ceux de Senboku New Town (dans Sakai) et de Kawachinagano, qui incarnent chacune un archétype de « banlieue-dortoir » délaissée.

Le travail présenté ici n'a toutefois pu être mené de manière exhaustive, si l'on entend par cela la prise en compte de l'ensemble des séries statistiques issues des recensements nationaux ou d'autres sources publiques qui pourraient caractériser avec pertinence les dynamiques sociales et spatiales du déclin de l'agglomération d'Osaka et de la conurbation du Keihanshin depuis la crise de la Décennie perdue (1991-2002). La *masse* des bases de données détaillées ouvertes au téléchargement, la pluralité des producteurs d'enquêtes nationales, régionales ou locales touchant aux défis posés par le vieillissement des populations vivant au sud d'Osaka, et les difficultés inhérentes à leur traitement ne nous ont permis que d'en exploiter une faible partie. Ces difficultés tiennent au fait que le terrain, qu'il soit proche ou lointain d'un point de vue linguistique et culturel, n'obéit pas aisément à l'intention initiale de la recherche : « il a du répondant » (Frétiigny, 2013 : 111) qui se manifeste sous des formes diverses et inattendues. Remplir nos objectifs d'observation des interactions entre décroissance urbaine, vieillissement des ménages périurbains et mobilités a notamment requis une plongée dans l'univers de la statistique japonaise géolocalisée²⁵⁶ et de la construction d'enquêtes par questionnaire²⁵⁷. L'apprentissage de la langue japonaise, avant l'arrivée sur le terrain, permet de traduire le contenu d'enquêtes mais pas d'anticiper des obstacles techniques, touchant à la découverte des normes institutionnelles qui encadrent la construction et la diffusion des données géoréférencées. Les tentatives de résolution ont introduit des biais qui n'étaient pas envisagés au départ, biais qu'il convient de ne pas cacher dans un souci d'objectivation de cette recherche.

C'est pourquoi le chapitre 5 présente les fondements épistémologiques de notre démarche d'analyse du déclin urbain ; puis il explicite à la première personne du singulier le contexte de réalisation des résultats cartographiques commentés aux chapitres 6 et 7. Il expose notamment les obstacles, les tâtonnements et les recherches de solutions *ad hoc* qui ont guidé notre choix de faire de la mobilité résidentielle un axe directeur dans la sélection et la hiérarchisation des données quantitatives et qualitatives que nous avons employées dans le cadre de ce travail.

²⁵⁶ C'est-à-dire une méthode de comptage où des coordonnées spatiales ou un code sont attribués à chaque individu d'une population statistique donnée : ici, la population statistique est formée de n unités territoriales d'un même niveau (pays, communes, quartiers, bâtiments, etc.). L'attribution d'un code permet de les replacer sur une carte, et ainsi d'observer la distribution spatiale d'un phénomène entre ces unités territoriales.

²⁵⁷ Enquêtes dont la méthodologie et les conditions de réalisation seront plus amplement décrites aux chapitres 8 et 9, où elles servent de socle à l'argumentation. Ce chapitre se concentre sur les conditions d'utilisation des données statistiques en tant qu'outil de mesure de la décroissance, avec ses avantages et ses limites propres. C'est la question du recul critique par rapport à ces limites qui nous amène à parler de la nécessité de combiner des approches quantitatives et qualitatives.

I. Le déclin urbain dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka, un phénomène hautement protéiforme

Comment identifier les territoires où la décroissance est cause et conséquence d'une détérioration des conditions locales d'accès aux ressources urbaines ? Les spécificités du contexte politique, économique et social propre à l'agglomération d'Ōsaka et à la conurbation du Keihanshin, dont nous avons observé la trajectoire sur le temps long au chapitre 4, rendent extrêmement complexes les niveaux possibles de lecture de la géographie du déclin urbain qui y prend place. Le point le plus problématique concerne la concordance territoriale entre trois composantes de l'accès aux ressources urbaines, sur lesquels un processus de décroissance durable a des répercussions négatives :

- l'évolution du nombre d'habitants d'un territoire : moins il y a d'habitants sur un territoire donné, moins il y a d'usagers dans la zone de chalandise (service marchand) ou de couverture (service non-marchand) des services qui le desservent ;
- la qualité de l'environnement résidentiel, évalué par l'occupation de son bâti (vacance) et par la densité des infrastructures et des équipements qu'il contient : moins les usagers sont nombreux et plus ils sont dispersés, et plus les gestionnaires de ces ressources envisagent des mesures de rationalisation (fermeture, concentration, redéploiement, automatisation du service) ;
- la présence de populations à faible capital, physique, économique ou social de mobilité : le départ d'un territoire dévitalisé vers un territoire mieux desservi est d'abord accompli par des individus qui ont les moyens d'atténuer la perte de repères et le déracinement qu'entraînent un déménagement (Fol, Miot et Vignal, 2014). Elle est au contraire contraignante voire proscrite pour les classes populaires et notamment sous-prolétaires du Kansai (Mizuuchi, 2003), ou influencée par la configuration spatiale des réseaux d'entraide locaux (comme les réseaux de solidarité entre sans-abri : Iwata et Koji, 2007).

En nous appuyant sur les schémas d'interactions entre ces composantes à l'échelle d'un bassin de vie en déclin prolongé (cf. chapitre 3), nous avons donc supposé que la progression de la vacance résidentielle et commerciale oblige les ménages restants à parcourir des distances plus grandes pour atteindre des ressources urbaines autrefois situées plus près de leur logement. Or une tendance à la raréfaction de ces ressources est plus contraignante pour les individus peu mobiles : en perte d'autonomie, isolées, à faibles revenus, auxquelles la sortie du « désert alimentaire » pose des problèmes multiples (Iwama., 2011 ; Murayama, 2011 ; Sugita, 2008).

Cependant, si le cumul de ces phénomènes est visible dans les « villes régionales en voie d'extinction » (*shōmetsu kanōsei chihō toshi*: Masuda, 2014) ou les territoires périurbains en décroissance multidimensionnelle rapide (Iwama, 2011 ; Kubo, Yui et Sakaue, 2015 ; Miura, 2012), il est moins évident dans les banlieues où les citadins se déclarent peu incommodés, ou modérément, par les effets d'un lent déclin démographique sur leur environnement résidentiel (Matsumoto, 2011). Dans des villes régionales en décroissance où un ensemble d'initiatives publiques, privées et civiles ont activement adapté les infrastructures aux besoins d'habitants vieillissants, la majorité de ces derniers trouve que leurs conditions de vie quotidiennes se sont améliorées. C'est à ce titre que la stratégie de compacité de la municipalité de Toyama est présentée

comme une *bonne pratique* à l'échelle nationale, bien que l'évidement des couronnes de cette aire urbaine en soit sorti renforcé (Galloway, 2009), car dans ce type de ville régionale en déclin située hors de la mégalopole, les transferts démographiques d'un territoire à l'autre sont des jeux à somme nulle (Matanle et *al.*, 2011).

Cette diversité géographique et socio-économique des situations de déclin est encore plus importante et visible dans la vaste région urbaine d'Ōsaka-Kyōto-Kōbe, parce que l'organisation socio-spatiale « chicagolienne » marquée d'Ōsaka résulte de l'assignation d'individus pauvres et sans domicile fixe à des marchés de travailleurs journaliers comme Kamagasaki, au cœur d'une des villes les plus denses, les mieux connectées du Japon et du monde. En raison de sa répulsivité, Kamagasaki perd des habitants et ses travailleurs pauvres vieillissent. C'est pourquoi Hasegawa et Shimizu (2014) qualifient certains quartiers d'Ōsaka et de ses communes adjacentes de « *shrinking districts* », où l'enchaînement des facteurs de déclin est semblable à celui des quartiers centraux paupérisés des villes nord-américaines (crise de désindustrialisation, départ des populations les plus aisées, ségrégation) ; par contraste, les banlieues en déclin représentent une forme de crise spatiale plus spécifique au modèle d'économie politique japonais (Buhnik, 2014, 2015 ; Ducom, 2008 ; Kubo, Yui et Sakaue, 2015 ; Miura, 2012 ; Yoshida, 2010).

Même en se focalisant sur la seule décroissance périurbaine, l'observation empirique de deux banlieues voisines comme Senboku New Town et Kawachinagano au sud d'Ōsaka révèle très vite la pluralité des situations engendrées par ce phénomène protéiforme. Parmi les territoires périphériques de la conurbation du Keihanshin qui perdent des habitants, les ménages peu mobiles et vulnérables à l'évidement de leur territoire de vie ne sont pas systématiquement surreprésentés (Yoshida, 2010). Dans ces cas, une spécialisation ancienne dans des activités touristiques (thermalisme dans le nord du département de Kyōto, pèlerinage) et agricoles reconnues ou le profil social élevé des accédants à la propriété explique l'absence de corrélation positive entre perte démographique mesurée sur une période donnée et apparition des attributs sociaux du déclin urbain (chômage, diminution des revenus par capita) (Yahagi, 2009).

Dans ces conditions, une grille de lecture géographique satisfaisante des phénomènes de déclin suppose de tenir compte du poids respectif joué par les composantes que nous avons distinguées à l'intérieur de notre objet géographique d'étude. Passer au dénombrement empirique puis au classement des espaces en décroissance urbaine dans une région aux sols aussi diversement occupés que ceux du Keihanshin – où la densité moyenne par quartier passe de plus de 25 000 à moins de 20 habitants dans un rayon inférieur à 60 kilomètres²⁵⁸ –, suppose la construction d'une typologie à l'aide de critères objectifs, mesurables et à la définition stable dans le temps. Mais comme le remarquent Emmanuèle Cunningham-Sabot, Sylvie Fol, Claude Grasland, Hélène Roth et Gilles Van Hamme dans *Villes et régions européennes en décroissance* (2010 : 74), « si l'univers des [critères] possibles paraît infini, force est de reconnaître que les outils de mesure actuellement disponibles limitent de façon drastique la liste des concepts opérationnels ». La cartographie des territoires du Keihanshin concernés par la décroissance nous amène à simplifier et recadrer le problème de manière plus ou moins satisfaisante, car nous nous penchons sur des phénomènes évolutifs qui se jouent des limites administratives, à savoir l'urbanisation et sa (dé)croissance. Si un

²⁵⁸ Voir section II.2. de ce chapitre, la carte 27b.

territoire d'études pertinent est éventuellement « capturé, reste à [le] dompter pour lui imposer un carcan de variables » (Cunningham-Sabot et al., 2010 : 76).

II. Construire une typologie de la décroissance urbaine au Japon : quelles données et quelles délimitations ?

Ainsi, mon premier séjour de recherche au Japon, à l'été 2010 et dans le cadre d'un programme court de la Société Japonaise pour la Promotion des Sciences, s'est organisé autour de cette intention d'obtenir, dans la mesure du possible, une grille de lecture de la décroissance urbaine à l'intérieur de l'agglomération d'Ōsaka, comparable à celles réalisées par les membres du Shrinking International Research Network (SCIRN) ou de l'action COST « Cities Regrowing Smaller » pour les villes nord-américaines et européennes en décroissance (Miot, 2012 ; Nony-Davadie, 2010 ; Wolff, Fol, Roth et Cunningham-Sabot, 2013 ; Wolff et Wiechmann, 2010, 2013) . Le statut de chercheur étranger manquant de familiarité avec le terrain obligeait à modérer cette ambition. Cependant, la rencontre avec des membres japonais du réseau SCIRN, à l'occasion de conférences internationales telles que l'Association of European Schools of Planning de 2008 (comme Yahagi Hiroshi²⁵⁹ et Uemura Tetsuji²⁶⁰), ou lors d'un déplacement personnel au Japon en 2009 (comme le professeur Kamo Toshio²⁶¹, collègue de Yahagi Hiroshi), m'avait permis de recevoir de premiers conseils sur les moyens logistiques (accès physique au terrain) et humains (échanges avec des spécialistes de la cartographie des villes nippones) de mener à bien les enjeux fondamentaux de mon projet de recherche : dépasser la vision stéréotypée de « l'incredible shrinking country »²⁶², souvent assortie de considérations condescendantes ou moralisantes sur la faible natalité des Japonais, en étudiant la complexité des flux de toutes sortes qui participent à la distribution très inégale de la décroissance sur leur territoire.

II.1. Une démarche de recherche de données *in situ* influencée par la structure d'accueil

A l'issue de ces premières rencontres, dans un contexte d'échanges académiques où l'anglais était la langue de travail commune, un premier séjour à l'Université municipale d'Ōsaka fut rendu possible dans le cadre du programme d'été de la Société Japonaise pour la Promotion des Sciences (Nihon gakujutsu shinkō kai), de juin à septembre 2010. En tant qu'encadrant mis au courant de mon projet, le professeur Yahagi m'enjoignit d'aller le plus possible sur le terrain de

²⁵⁹ Professeur de science politique à l'Université municipale d'Ōsaka jusqu'en 2011, puis à l'Université Ryūkoku (Kyōto) depuis 2012.

²⁶⁰ Docteur de la London School of Economics and Political Science, auteur de la thèse « Population decline, infrastructures and sustainability » soutenue en octobre 2014 à Londres.

²⁶¹ Professeur émérite de science politique à l'Université Ritsumeikan, Graduate School of Public Policy.

²⁶² Cette expression forgée par un journaliste du *New York Times* au début des années 2010 est passée à une certaine postérité et s'est diffusée à d'autres grands quotidiens anglo-saxons, dont *The Economist*, où le Japon a reçu à plusieurs reprises le sobriquet d'« incredible shrinking country », dans la colonne Banyan consacrée à l'actualité en Asie orientale. L'expression fait allusion au film de science-fiction *The Incredible shrinking man* (1957) : il traite sur un mode dramatico-comique l'histoire d'un homme qui ne cesse de rétrécir jusqu'à l'infiniment petit, et qui devient pour cette raison une curiosité nationale. Appliquée à un pays, la référence n'est donc pas dépourvue de dédain, et dans le cas du Japon, renvoie tacitement à des stéréotypes sur la bizarrerie et l'exotisme de son peuple.

Senboku, une ville nouvelle insérée dans la municipalité de Sakai, qui représentait pour lui à la fois un modèle de décroissance périurbaine, et une zone où des démarches pionnières de recherche-action contre le déclin urbain étaient menées, grâce à des collaborations étroites entre la mairie de Sakai et plusieurs laboratoires de l'Université municipale d'Osaka – dont la Graduate School of Human Life Science, sous la direction du professeur Ikuta Eisuke. Son collègue et ami, le professeur Kamo, fut convié à me faire visiter la ville voisine de Kawachinagano dont il était alors habitant, car le déclin de celle-ci était à la fois différent et interdépendant de celui de Senboku (voir chapitre 6).

Photos 14a et 14b : Deux terrains potentiels dans la perspective d'une étude comparée, non sélectionnés.

Le vieillissement des membres des PME manufacturières dans la banlieue en déclin de Yao (gauche) et une vue des terre-pleins industriels en reconversion à Amagasaki (droite).



Source : S. Buhnik, 2010 (gauche), Amagasakihi chiiki sangyō kasseika kyōgikai (comité pour la revitalisation régionale et industrielle d'Amagasaki), 2008.

A partir de ce stade, s'est opéré un arbitrage entre d'une part le souci d'atteindre un certain niveau de généralité, d'autre part la volonté d'acquérir une connaissance intime d'un terrain encore peu balisé, dont les codes culturels ne m'étaient pas familiers, quel que fût mon intérêt pour la civilisation japonaise et mon zèle à en apprendre la langue. Mon ambition initiale était d'étudier en parallèle plusieurs communes périurbaines d'Osaka et de découvrir par ces rapprochements la variété des trajectoires suivies par ces territoires en fonction de leurs héritages économiques et sociaux. Les professeurs Nagao Kenkichi et le post-doctorant Tatemi Junya, de l'Université municipale d'Osaka, m'emmenèrent ainsi découvrir les « maisons harmonica »²⁶³ de la ville industrielle de Yao à l'est d'Osaka. Lors de mon second séjour, le professeur Yahagi fit visiter la

²⁶³ C'est la métaphore par laquelle ils décrivaient la forme compartimentée des maisons-ateliers en rang d'oignon dans les quartiers industriels spécialisés de Yao : l'atelier de fabrication de pièces détachées ou de semi-conducteurs donne sur la rue, pour maximiser l'efficacité du chargement des produits dans un véhicule utilitaire léger de type *kei car* ; en arrière-cour, se trouvent les lieux de vie des membres des PME au fonctionnement encore très familial. Cette structure des PME explique d'ailleurs pourquoi la nomenclature des recensements à l'échelle des quartiers contient, dans sa partie sur les statuts d'emploi des habitants, un indicateur « employé par sa famille », alors qu'aucun indicateur sur la durée longue ou courte des contrats de travail n'est disponible. Voir annexe 3, traduction du dossier VII, et section III.3. du chapitre.

ville industrielle d'Amagasaki au nord d'Ōsaka à plusieurs collègues du SCIRN, dans sa conviction que le déclin périurbain est intrinsèquement pluriel (photos 14a et 14b).

Toutefois, des contraintes à la fois matérielles et scientifiques (délais des séjours, coût des déplacements de banlieue à banlieue, multiplication des données à collecter) ont rapidement mis en évidence l'impossibilité d'étudier avec rigueur plusieurs études de cas et d'en extraire des enseignements robustes. Il fut donc convenu que l'analyse serait concentrée sur Senboku, et que Kawachinagano servirait de contrepoint pour vérifier ou nuancer des conclusions faites à partir de l'observation de Senboku. Mais la représentativité du terrain choisi était ainsi mise en question. Pourquoi choisir Senboku parmi une centaine de banlieues résidentielles toutes touchées à des degrés divers par les impacts du dépeuplement du Japon ? Pourquoi ne pas sélectionner une banlieue encore plus distante ou à l'inverse, une banlieue qui « réussit » à attirer des habitants dans un contexte national défavorable, pour justement en tirer des leçons sur les facteurs de la désaffection des Japonais pour les milieux périurbains ? Si les formes urbaines de Senboku et Kawachinagano résultent d'initiatives publiques et privées originales qui les rendent vraiment intéressantes, il est indéniable que la structure universitaire d'appartenance de mes encadrants (Yahagi Hiroshi et en 2012-2013, Kamo Toshio) a déterminé le choix des études de cas. L'intérêt était autant d'intensifier la fréquentation d'une banlieue proche de l'établissement universitaire où se déroula le premier séjour, que de bénéficier des liens forts (Granovetter, 1973) que ces enseignants entretenaient avec des acteurs locaux ou des membres influents de la société civile, afin de faciliter l'accès à l'information et la communication avec les habitants. L'intérêt de ce choix s'est vérifié au moment de la distribution des enquêtes de terrain : les membres des deux universités où j'ai séjourné ont assuré l'intermédiation avec les responsables d'une association de quartier (*chōnaikai*) et d'une association de parents d'élèves, qui ont informé les habitants de ma présence et « parrainé » mon enquête auprès d'eux. Ces représentants de la société civile m'ont ensuite invitée à m'impliquer dans des actions d'entraide communautaire, ouvrant ainsi la voie à une démarche de participation observante.

Ce séjour à l'Université municipale d'Ōsaka constitua aussi une initiation précieuse aux méthodes de travail des géographes japonais, à deux titres : d'abord, parce que cette faculté est dotée d'un des plus importants fonds de recherche sur les théories et les pratiques de l'aménagement des villes japonaises, comme l'avait souhaité le maire Seki Hajime (Hanes, 2002 ; Marmignon, 2010). Ensuite, cette université accueille un centre de recherche nommé l'Urban research Plaza, qui a reçu du gouvernement le label de Global Center of Excellency (GCOE). Celui-ci dispose de ses canaux de publication en anglais, notamment le magazine *City, Culture and Society* diffusé par l'éditeur Elsevier : y interviennent des chercheurs représentatifs de divers courants de la géographie urbaine et sociale japonaise, de Mizuuchi Toshio (néo-marxiste) à Sasaki Masayuki, penseur de la ville créative au Japon, et des représentants éminents de l'école des *geodemographics* du Kansai. Ces derniers ont été en majorité formés au département de géographie de l'Université municipale d'Ōsaka (et y travaillent toujours) ou à l'Institute of Disaster Mitigation for Urban Cultural Heritage de l'Université Ritsumeikan.

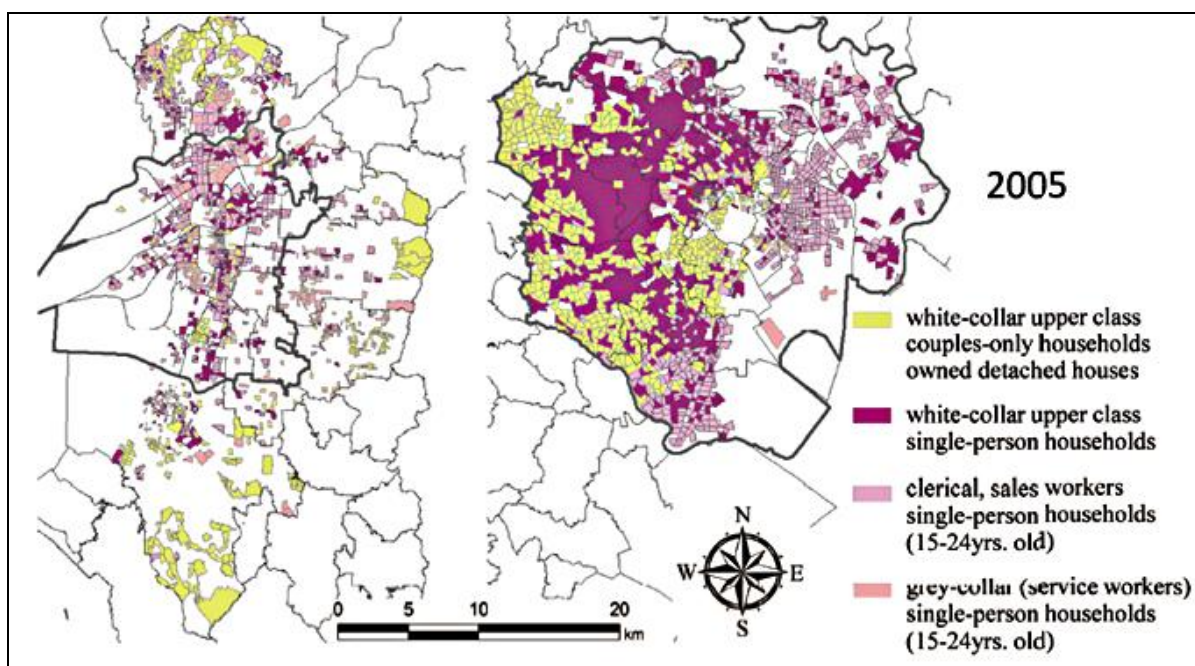
Concentrée sur des questions de géographie de la santé en milieu urbain (Kimura et al., 2011) ou des inégalités de santé et d'accès aux soins (Nakaya, 2011), l'école des *geodemographics* connaît un essor scientifique grâce à la diffusion des SIG au Japon, et un essor thématique reposant sur son analyse des transformations des structures socio-résidentielles à l'intérieur des

plus grandes villes du pays (Asai et Yano, 2001 ; Asakawa, 2006 ; Horiuchi, 2009 ; Kimura, Tomita et Fujii, 2002 ; Miyazawa et Abe, 2005). Kumagai Mika en fait état dans son analyse comparée de l'évolution socio-spatiale d'Ōsaka et de Tōkyō :

« Through the supplying of housing in city centers after the collapse of the bubble economy, the option of living in the city center was added to the previous set of choices that had been limited to leaving the city and relocating to the suburbs (Yabe: 2003). This has drastically altered the internal areas of the cities. Along with this, the nature of the urban residents is diversifying, and their situation is becoming more complicated. The approach of geodemographics, which analyzes who lives where, makes it possible to quantitatively comprehend these diverse urban residents, and additionally offers a perspective for gaining an understanding of the portrait of the city as a whole » (Kumagai, 2012 : 70)²⁶⁴.

Figure 27 : Caractéristiques sociodémographiques de différents quartiers d'Ōsaka et Tōkyō

Grâce à une analyse multivariée (classification ascendante hiérarchique), elle compare la concentration de différents groupes de résidents partageant les mêmes caractéristiques sociodémographiques et surreprésentés dans différents quartiers d'Ōsaka (à gauche) et Tōkyō (à droite). Ses résultats mettent en relief la concentration de couples exerçant un emploi tertiaire supérieur au nord et au sud d'Ōsaka, alors que ces derniers se situent dans les arrondissements occidentaux de Tōkyō.



Extrait de l'article « A Comparative Analysis of Changes in the Characteristics of Urban Residents in Tokyo and Osaka, 1995-2005 », par Kumagai Mika, p.67.

Ses analyses multi-variées à l'échelle des quartiers (figure 27), fondées sur l'utilisation d'indicateurs publiés par le Bureau de la Statistique du Japon, me confortaient dans l'intuition qu'il y avait au Japon la possibilité de savoir « who shrinks where » en-deçà du niveau des départements

²⁶⁴ « Après l'effondrement de l'économie de bulle, la construction de logements dans les centres-villes a ajouté la possibilité d'une vie dans ce type d'espace à des choix résidentiels jusque-là restreints à l'option de quitter la ville pour une banlieue (Yabe, 2003). Cela a radicalement changé la structure interne des villes [japonaises]. De ce fait, on assiste à une diversification des profils des résidents, dont la situation est aussi devenue plus compliquée. L'approche par la géodémographie, qui s'attache à savoir qui vit où, procure une connaissance quantifiée de la diversité de ces résidents. Elle offre simultanément un point de vue supplémentaire qui enrichit notre compréhension concrète et globale de ce qu'est la ville. »

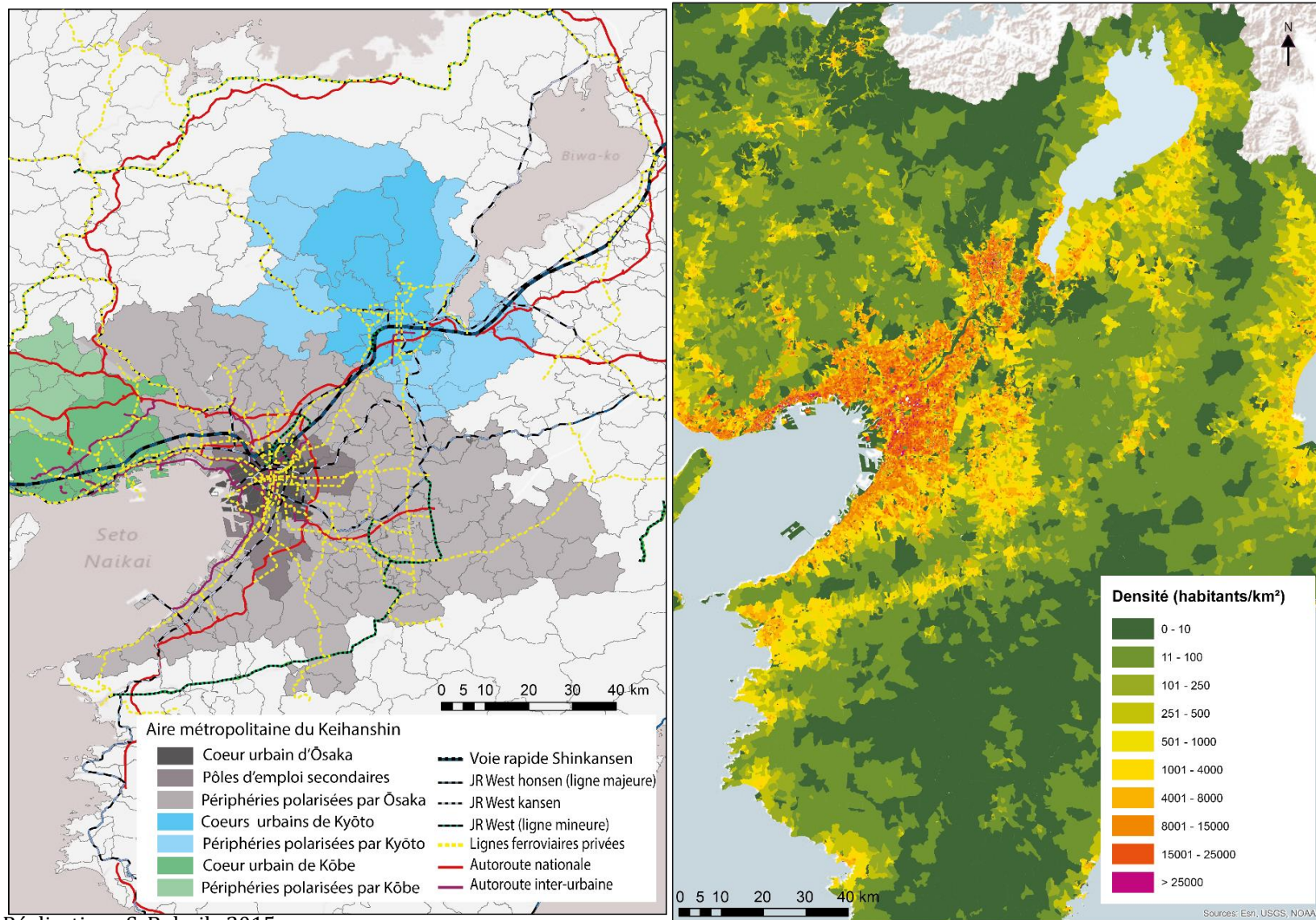
et des communes, et donc de mieux connaître la composition résidentielle des banlieues en déclin d'Ōsaka. Ce séjour aboutit donc à la consolidation des échelles d'approche de la décroissance urbaine dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka. Ces échelles correspondent à deux mailles administratives : celle des communes ou *shi-chō-son*, et celle des quartiers (*chō-aza*), au niveau desquelles sont agrégées les données des recensements nationaux.

II.2. Les aires urbaines au Japon, des délimitations sujettes à caution

L'étape suivante du travail consista en ce que les auteurs de l'ouvrage *Villes et régions européennes en décroissance* appellent la capture, jamais satisfaisante, du territoire d'étude pertinent. Le niveau de pertinence du territoire dépend des enjeux de la recherche. Dans le cas présent, il nous a semblé que ce territoire devait permettre de saisir les différentes positions que les habitants du Kansai peuvent occuper au fil de leurs trajectoires résidentielles, de façon diachronique, et au fil de leurs trajectoires quotidiennes, de façon synchronique (étendue des déplacements réalisés). Nous émettons en effet l'hypothèse que ces trajectoires sont structurées par un contexte national de stagnation démographique et économique, où les injonctions économiques et sociétales à (ré)emménager dans des quartiers centraux sont nombreuses, et que ces trajectoires participent en retour à une forte rétraction de la conurbation du Keihanshin. La délimitation de l'aire d'influence des pôles d'Ōsaka, Kyōto et Kōbe s'impose ici comme un découpage privilégié, même s'il écarte les destinations des mobilités résidentielles quittant cette région pour Tōkyō ou pour une autre sphère métropolitaine, comme Nagoya ou Fukuoka. La notion d'aire métropolitaine (*daitoshiken*) englobe les pôles urbains principaux du Kansai et les zones périurbaines qu'ils influencent, ce qui a été longtemps évalué sur des critères de densité humaine et bâtie plutôt qu'au travers des déplacements quotidiens d'une portion significative des ménages périurbains (Pelletier, 2012).

Les bibliothèques de l'Université municipale d'Ōsaka puis de celle de l'Université Ritsumeikan mettent à la disposition des lecteurs de nombreux magazines spécialisés en géographie urbaine ou en aménagement qui renseignent sur les différentes définitions des aires d'influence des grandes villes japonaises et sur les études mobilisant de tels périmètres pour appréhender leurs dynamiques. La lecture de l'article de la spécialiste d'économie des transports Sakanishi Akiko, « Commuting Patterns in the Osaka Metropolitan Area : a GIS-based Analysis of Commuter Rail Passengers » (2006) m'aiguillonna vers la définition la plus courante des aires métropolitaines japonaises, formalisée par Kanemoto Yoshitsugu et Tokuoka, dans leur article publié en 2002 pour le *Ōyō chiikigaku kenkyū* (en anglais sous le titre de *Journal of Applied Regional Science*), intitulé « Nihon no toshiken settei kijun » ou « Proposals for the Standards of Metropolitan Areas of Japan ».

Carte 27a et 27b : La définition de la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe en 1995-2000 selon Kanomoto et Tokuoka (2002) ; à droite, les densités moyennes par quartier (*chō-aza*) en 2010.



Réalisation : S. Buhnik, 2015.

Partant du constat que les instituts de statistique publique, le Bureau national de la statistique (Sōmushō tōkei kyoku)²⁶⁵ notamment, ne proposent pas de délimitation des aires urbaines japonaises comparable à celle des Consolidated Metropolitan Statistical Areas états-uniennes, ces deux chercheurs établissent une liste de critères d'inclusion ou d'exclusion des communes japonaises (*shi-chō-son*) dans l'aire d'influence d'un cœur urbain donné. Ce cœur correspond aux limites administratives d'une commune centrale, comme Ōsaka, Nagoya ou Hiroshima. Kanemoto et Tokuoka veulent ainsi évaluer l'étalement des villes japonaises sur la base de la dissociation entre lieux d'habitat et lieux d'emploi qui a crû des années 1950 à 2000. La définition n'est donc pas uniquement assise sur celle de la contiguïté du tissu bâti et la densité du peuplement en DID²⁶⁶, mais sur le pourcentage de la population active et étudiante des communes qui se rend tous les jours vers ce cœur (tableau 12). Les cartes 27 montrent que selon cette définition, des communes rurales peu denses à l'est d'Ōsaka en font partie, parce qu'une part importante de ses actifs se dirige vers cette ville ou des pôles d'emploi secondaires pour travailler (*tsūkein*) ou aller à l'école (*tsūgaku*), les étudiants étant considérés comme des actifs du fait d'un taux de travail à temps partiel très élevé dans cette population (le « job » étudiant ou *arubaito*).

Tableau 12. Les critères de définition des aires métropolitaines japonaises selon Kanemoto et Tokuoka (2002).

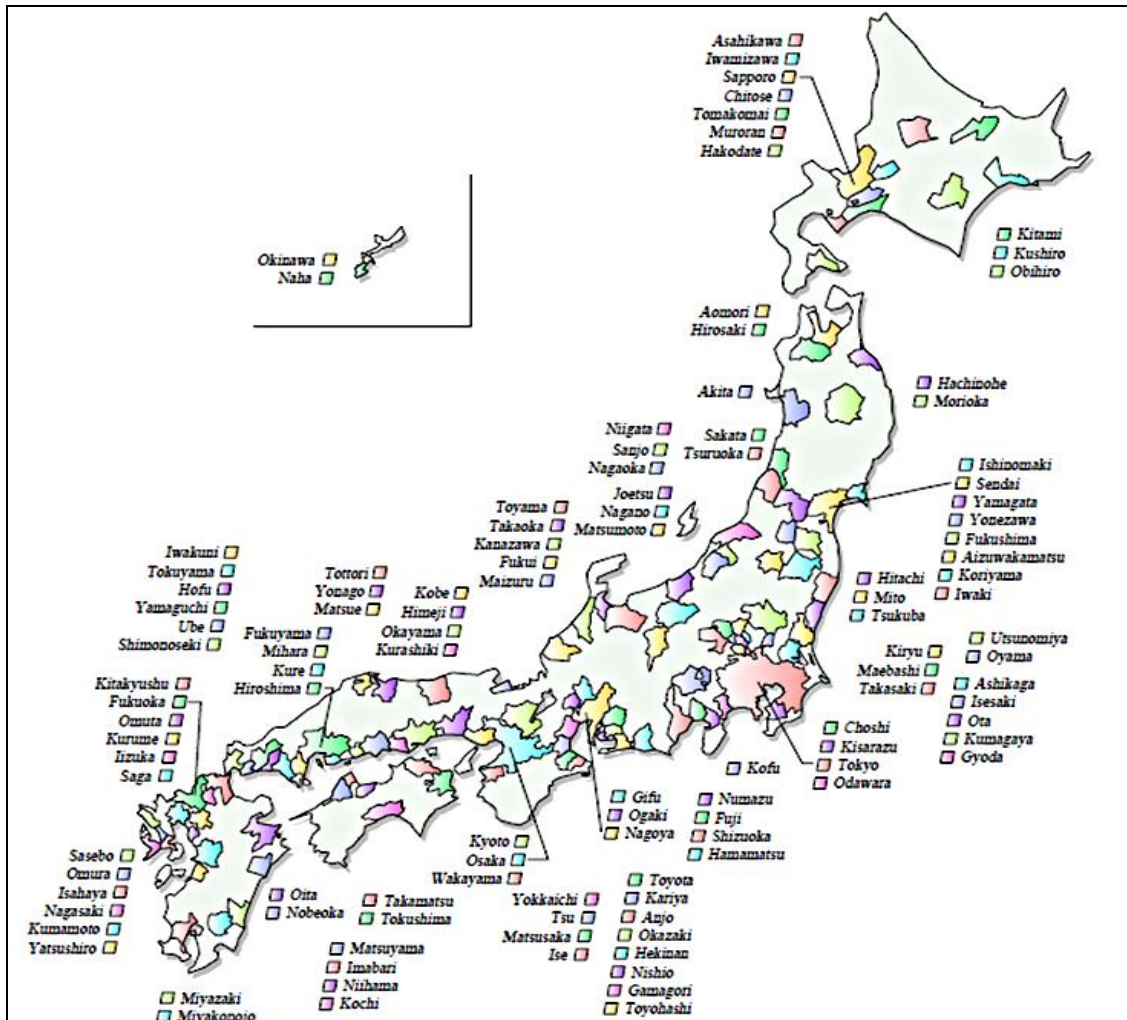
Unité spatiale	Critères de qualification requis
Aire urbaine	Aire métropolitaine: la population du cœur urbain vivant en DID est supérieure à 50 000 habitants.
Cœur urbain (chūshin shi-chō-son)	(a) Le cœur urbain ne doit pas être polarisé par un cœur plus important. (b) La population de jour excède la population de nuit. (c) Le cœur urbain des aires métropolitaines regroupe plus de 10 % mais moins d'un tiers de la totalité de la population vivant en DID. (d) Si deux ou plusieurs communes ont les critères de qualification requis pour être un cœur, celle qui attire le plus de mobilités domicile-travail au départ de l'autre est le cœur urbain, et l'autre forme un cœur secondaire.
Banlieue polarisée (kōgai shi-chō-son)	(a) Une commune est banlieue de premier rang d'un cœur urbain si au moins 10 % de sa population active et étudiante se rend tous les jours vers ce cœur. (b) Une commune est banlieue de second rang d'un cœur urbain si au moins 10 % de sa population active et étudiante se rend tous les jours vers une banlieue de premier rang et que ce taux est plus élevé que celui de la population se rendant vers un cœur urbain. Par exemple, si 16 % de la population active d'une commune A se rend dans le cœur urbain B pour travailler ou étudier, et que 17 % de celle-ci se rend dans le cœur urbain C, alors A est banlieue de premier rang de C. (c) Si une commune répond au critère (a) pour plus d'un cœur urbain, elle est banlieue de premier rang du cœur avec lequel les liens domicile-travail sont plus importants. (d) Si une commune répond au critère (b) pour plus de deux banlieues de premier rang, elle est banlieue de second rang de celle avec laquelle les liens domicile-travail sont plus importants.

²⁶⁵ La maintenance et l'actualisation du site sont sous la responsabilité du Ministère des Affaires intérieures et des communications (Sōmushō), d'où la dénomination officielle de Sōmushō tōkei kyoku, rendue en anglais par les termes de Statistics Bureau of Japan.

²⁶⁶ DID ou Densely Inhabited Districts (*jinko shūchū chiku*) : il s'agit d'unités spatiales obtenues grâce au carroyage kilométrique du territoire japonais, où la population totale dépasse les 4 000 habitants/km². Le classement en DID sépare ainsi les zones les plus occupées au sein d'ensemble urbains caractérisés par leur forte densité. Les « blocs » adjacents à ces DID qui n'atteignent pas ce seuil de 4 000 habitants/km² mais contiennent des équipements nécessaires à la reproduction de la société (hôpitaux, écoles, administrations, lieux d'emploi, lieux de loisir, temples, etc.) sont considérés comme des quasi-DID.

Carte 28 : Les aires métropolitaines en 2000 selon Kanemoto et Tokuoka (2002).

Chaque plage de couleur sur la carte correspond à la délimitation d'une aire. Ces auteurs procèdent actuellement à une révision de cette carte en raison des changements intervenus dans le dessin de beaucoup de ces aires : des périphéries aux franges de certaines aires sont désormais plus influencées par une aire voisine, comme certaines villes à l'est d'Osaka, aujourd'hui plus polarisées par Nagoya et la ville de Yokkaichi sur le littoral face à Nagoya. D'autres périphéries sont sorties d'une aire métropolitaine quand le pourcentage de leurs navetteurs a glissé sous les 10 %.



L'un des critères les plus surprenants, pour un chercheur français, concerne le seuil minimal des déplacements domicile-travail, dans cette définition reprise par le Bureau national de la statistique : 10% des actifs résidents, cela paraît très peu. En France en effet, une commune ne peut appartenir à l'aire urbaine d'un pôle d'emploi qu'à la condition qu'au moins 40 % de la population active résidente travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci²⁶⁷. La faiblesse de ce taux de « commuting »²⁶⁸ tient à l'interpénétration de ces aires à l'intérieur de la mégalopole allant de Sendai à Fukuoka, comme on peut le voir sur la carte diffusée par Kanemoto et Tokuoka, d'après le maillage communal de 2000 (carte 28). En raison de la proximité entre Ōsaka, Kyōto, Kōbe et Sakai – quatre villes dont plus de 90 % du périmètre est classé DID –, il n'est en effet pas rare que la population active

²⁶⁷ D'après la présentation du zonage en aire urbaine sur cette page de l'INSEE : http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=zonages/aires_urbaines.htm.

²⁶⁸ Terme anglais décrivant des navettes quotidiennes dans les définitions états-uniennes des Consolidated Metropolitan Statistical Areas, auquel Kanemoto et Tokuoka font référence en employant les mots *tsūkin* ou *tsūgaku* en japonais.

d'une commune périurbaine soit par exemple attirée à 25 % par Kōbe et à 28 % pour Ōsaka. Dans les franges occidentales de l'aire métropolitaine d'Ōsaka, un taux de 10 ou 11 % de navetteurs vers la ville-centre n'exclut pas des taux de 7, 8 ou 9 % vers Nagoya et les aires urbaines littorales qui lui font face.

En dépit de ces cadrages récents, les auteurs japonais continuent de s'en remettre davantage aux périmètres des départements (les *ken*, pourtant dépassés par l'extension des mobilités domicile-travail) ou à ceux des communes. Les travaux des années 2000-2010 sur l'occupation des aires métropolitaines révèlent par ailleurs que la délimitation institutionnelle de l'aire métropolitaine de Tōkyō (autrement dit, l'aire administrée par le Tokyo Metropolitan Government) est plus utilisée, et de façon plus stable, que celle d'Ōsaka : pour des mesures du vieillissement des banlieues (Kubo, Yui et Sakae, 2015 ; Miura, 2012), de la présence des population actives (Koizumi, 2015) ou des mères salariées (Yabe, 2015), le périmètre retenu est celui du gouvernement métropolitain (l'ex-Préfecture de Tōkyō) assorti de quelques modifications aux confins. Quand l'étude se situe dans les aires métropolitaines d'Ōsaka, Kyōto et Kōbe, l'objet spatial est fluctuant, ce qui fait obstacle à la comparaison des résultats obtenus²⁶⁹.

La figure 28 donne à voir trois définitions spatiales de l'aire métropolitaine d'Ōsaka mobilisées pour étudier l'évolution des flux de mobilité depuis 1990 : les deux premières viennent de chercheurs enseignant dans deux universités de la région (les universités départementales de Nara et de Wakayama), la troisième de la division régionale du Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (MLIT) pour le Kinki (Kokudō kōtsū shō, kinki chihō seibi kyoku)²⁷⁰, qui procède à de grandes enquêtes décennales sur les transports et les mouvements de population dans la conurbation du Keihanshin. Si certaines communes sont aisément reconnaissables d'une carte à l'autre, d'autres sont laborieusement reconstituées telles les pièces d'un puzzle. Sakanishi (2006) et Yamagami (2013) ont chacun suivi la définition de Kanemoto et Tokuoka, mais la première s'appuie sur le maillage communal de 1990, tandis que le second a choisi celui postérieur à 2005. Pour assurer une continuité dans la collecte de ses données, le MLIT conserve les divisions communales de 1990 ; il modifie toutefois les limites de son territoire d'enquête selon qu'il juge la présence des navetteurs significative ou pas dans les communes distantes des centres d'emploi.

²⁶⁹ Une hypothèse possible expliquant ces différences d'harmonisation géographique entre les analyses spatiales des aires métropolitaines d'Ōsaka et de Tōkyō est que le territoire de cette dernière se trouve sous la juridiction d'un gouvernement métropolitain, commanditaire de rapports d'études. Lorsque des enjeux d'aide à la décision président aux projets d'étude du déclin dans la région d'Ōsaka, ceux-ci vont d'abord être taillés pour les collectivités locales existantes, c'est-à-dire les préfectures (*fu*), les départements (*ken*) et les municipalités.

²⁷⁰ Du nom donné au groupe de huit préfectures et départements recouvrant la région du Kansai, dont les limites ne sont pas administratives mais culturelles et linguistiques. C'est à ce niveau que la division régionale du MLIT conduit et centralise de grandes enquêtes sur les déplacements ou les conditions de logement des résidents japonais.

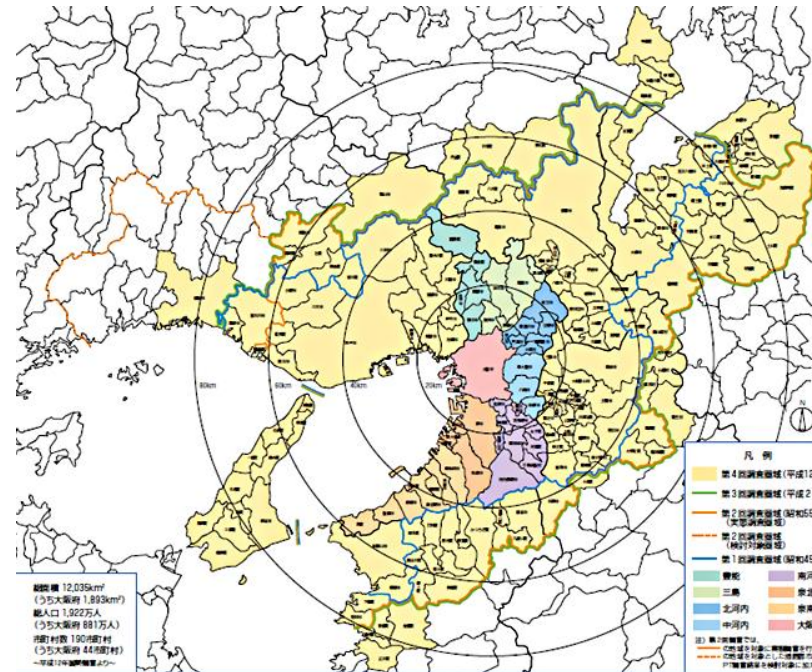
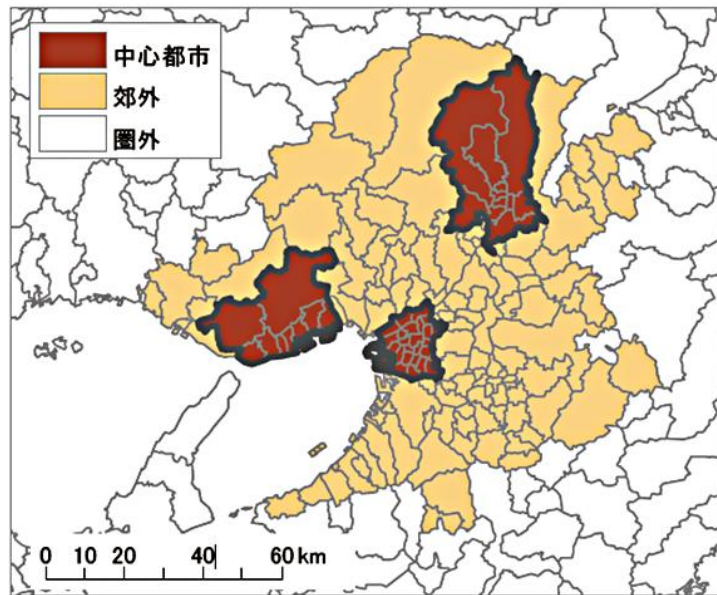
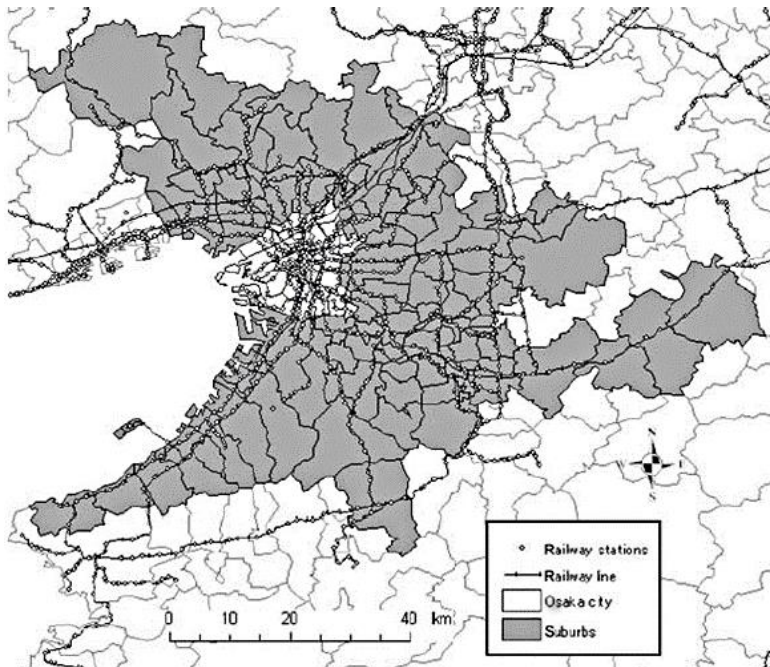


Figure 28 : L'aire métropolitaine d'Osaka et du Keihanshin, fluctuations des découpages géographiques.

Carte 1, en haut à gauche : l'aire métropolitaine d'Osaka en 2000 selon Sakanishi (2006), la ville centre et ses « suburbs ».

Carte 2, en bas à gauche : les aires métropolitaines d'Osaka, Kyōto et Kōbe (Keihanshin) selon Yamagami. Les cœurs urbains sont représentés en brun et les banlieues (*kōgai*) en beige.

Carte 3, en haut à droite : le périmètre des enquêtes sur les déplacements journaliers dans la conurbation du Keihanshin, réalisées par la division régionale du MLITT (*Kokudo kōtsū shō, Kinki chihō seibi kyoku*). La superficie de la ville d'Osaka est colorée en rose, et environnée de plusieurs bassins d'emploi secondaires colorés en différentes teintes. Le nombre des communes polarisées par ces cœurs d'emploi en 2000 est coloré en beige, et les tracés rappellent les limites des périmètres retenus pour la grande enquête de 1970 (en bleu), 1980 (en brun), 1990 (en vert). Le MLITT retient un périmètre plus large, comportant entre autres l'île d'Awaji à l'ouest de la baie d'Osaka et une plus grande partie du département de Wakayama au sud.

II.3. Comment maintenir une continuité statistique au-delà des fusions communales ?

Afin de compenser cette perte de finesse du maillage communal et résoudre les problèmes de cohésion des séries statistiques, le service d'information numérique du Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme permet de télécharger différents fonds de carte au format shapefile²⁷¹: leur maillage administratif correspond au nombre de communes existantes à la date d'un recensement donné, tous les cinq ans à partir de 1950.

Les géographes de l'Institute of Disaster Mitigation for Urban Cultural Heritage (Rekishitoshi bōsai kenkyūsho) de l'Université Ritsumeikan acceptèrent, avec l'aval de la Société Japonaise pour la Promotion des Sciences, de m'aider à construire mon projet de collecte et de traitement de données lors de mon séjour doctoral au sein de la Graduate School of Public Policy de cette université, qui dura d'avril 2012 à juin 2013. Leurs membres m'apprirent à me servir des bases de données détaillées (*chiiki chōsa*) disponibles sur le site du Bureau de la Statistique, dont le Ministère des Affaires intérieures et des communications a la responsabilité. Depuis les années 2000 en effet, celui-ci a rendu publics les résultats des recensements agrégés non plus seulement à la commune, mais aussi aux *chō* (quartiers de ville) et *aza* (sections de village), dont la superficie équivaut à celle des zones IRIS françaises²⁷². Sont aussi téléchargeables des données sur la population depuis 2000 carroyées à 250 m, 500 m ou 1 km. Ces découpages sont laissés intacts par les fusions communales.

Avec mes collègues de l'Université Ritsumeikan, j'ai décidé de cartographier des données des recensements depuis 1990 ou 1995 à la commune, et d'utiliser des données désagrégées : les dénombrements sont faits au niveau des découpages administratifs au temps t d'un recensement quinquennal antérieur et ne tiennent pas compte des fusions intervenues à $t+5$ ou $t+10$. Ces « original data » fournies pour les ex-communes (*kyū shi-chō-son*) sont le seul moyen de calculer à périmètre constant des évolutions démographiques sur une période assez longue pour être significative (plus d'un intervalle intercensitaire). Ensuite, le périmètre d'observation fut élargi à tous les départements où la conurbation du Keihanshin s'est étendue, afin de dépasser littéralement le problème d'une définition mouvante des franges des aires métropolitaines. Enfin, le travail de cartographie d'indicateurs d'abord restreint au niveau communal, s'orientait davantage vers une observation à l'échelle des quartiers (*chō-aza*)²⁷³ afin de mieux apprécier les

²⁷¹ Le shapefile ou fichier de forme est un format de stockage de données vectorielles que l'on utilise pour la cartographie sous SIG. Le fichier .shp contient des informations liées à la géométrie (points, lignes, polygones), le fichier .dbf contient des données attributaires, le .shx donne l'index de la géométrie, et le .prj stocke la projection associée. Les données attributaires sont les données associées à un objet ou une localisation, soit pour décrire un objet géographique, soit pour localiser des informations : nom d'une route, type d'un bâtiment, nombre d'habitants d'un immeuble localisé par ses coordonnées géométriques, débit d'un cours d'eau, tension d'une ligne de transport d'énergie, type d'arbres dans un verger localisé par sa parcelle, etc. (Bordin, 2002).

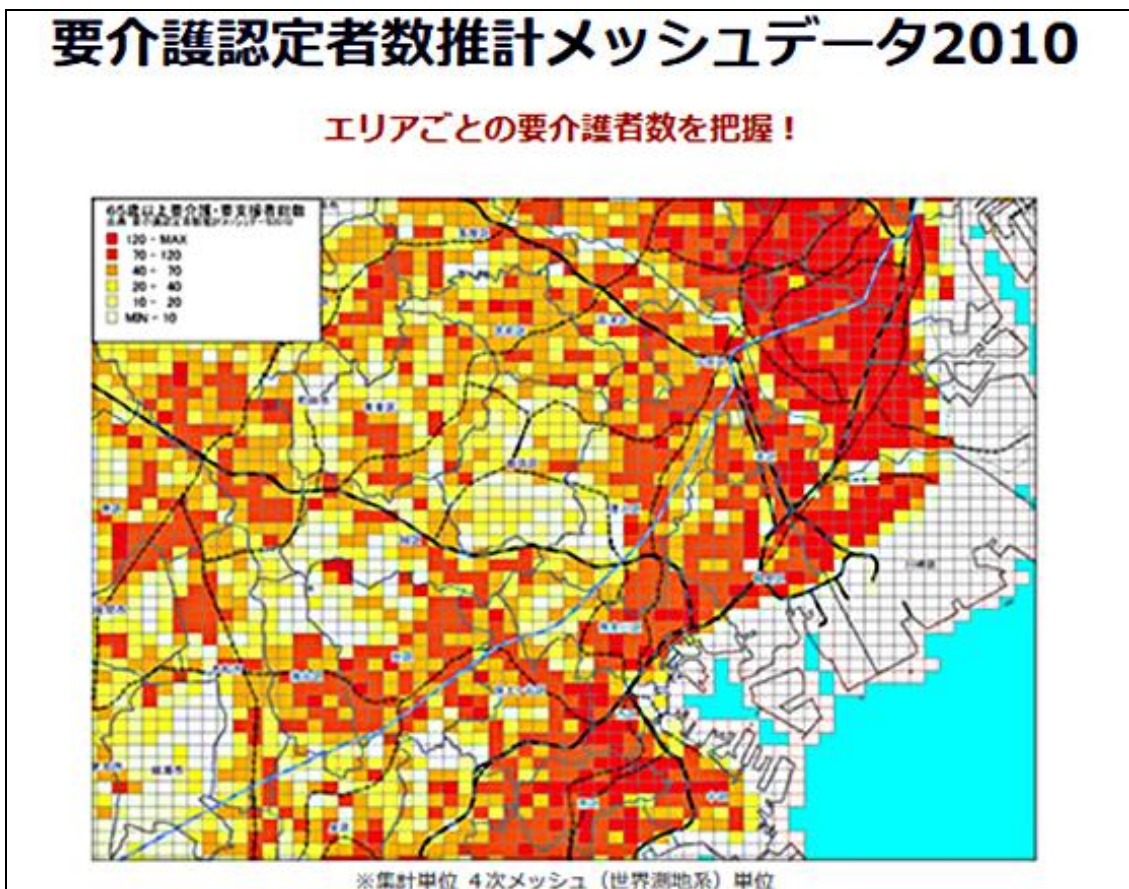
²⁷² On ajoutera que les *chō* et *aza* désignent à la fois des unités cadastrales et des unités d'un système d'adressage très ancien, plus ou moins standardisé en fonction des règlements cadastraux (Marmignon, 2014). Dans les villes comme Ōsaka et Kyōto historiquement organisées selon des plans stricts, les *chō* ont des formes carrées régulières, tandis qu'en zone rurale, les *aza* se calent sur le parcellaire agricole et ont des formes sinueuses.

²⁷³ Plutôt qu'en recourant aux données carroyées : elles sont parfaites pour mesurer des concentrations spatiales mais elles ne suivent pas les limites des quartiers, qui forment le support essentiel de constructions des identités sociales et des ancrages territoriaux dans les villes et villages japonais. Voir chapitres 7 et 8.

impacts locaux de la décroissance sur les conditions d'habitat. Les données carroyées sont en effet idéales pour mesurer des concentrations spatiales (figure 29), mais elles ne suivent pas les limites des quartiers, qui forment le support essentiel de constructions des identités sociales et des ancrages territoriaux dans les villes et villages japonais (voir chapitres 7 et 8). Le plus dur était cependant à venir.

Figure 29 : Un exemple d'utilisation de données carroyées (*messhu dēta*).

Des mesures de concentration des personnes éligibles au *kaigo hoken* (assurance de soins de long terme) dans la baie de Tōkyō, vendues par la compagnie Japanese Planning Systems. La phrase en rouge est une réclame : « Prenez connaissance du nombre de demandeurs dans chaque aire ! »



Source : Japan Planning System co. ltd, <http://www.jps-net.com/database/statistics/index.html>

III. La transparence et l'obstacle : les conséquences des fusions communales (*gappei*) sur l'organisation des données

III.1. Des données foisonnantes centralisées par le Bureau de la Statistique

De l'aveu du directeur de l'Institute of Disaster Mitigation, le portail du Bureau de la Statistique est très riche en bases de données, mais celles-ci sont mal cataloguées, de sorte que l'identification des indicateurs disponibles ou manquants est plus fastidieuse qu'il n'y paraît. Il faut scruter pendant longtemps différentes parties du site pour s'assurer qu'une donnée dite sensible (le nombre de personnes touchant des aides sociales par exemple) est indisponible au

niveau de la maille territoriale que l'on analyse²⁷⁴. Les fichiers Excel des recensements ne sont pas dotés d'une feuille de classeur présentant les méthodes d'échantillonnage des sondages et les conditions de l'extrapolation. Il faut aller chercher ces métadonnées sur une partie dédiée du site du Bureau de la Statistique. C'est la raison pour laquelle Nagata Shōhei, un mastérand de l'Institut, fut appelé pour m'aider à me familiariser avec les interfaces du portail de la Statistique nationale (photo 15), grâce à des heures de « conduite accompagnée » et des séances consacrées au nettoyage des bases de données puis à leur visualisation sous SIG (système d'information géographique). Il faut en effet être certain que le fichier Excel ne contient pas des signes alphanumériques refusés par le logiciel au moment de la jointure entre le fond de carte et les statistiques rangées dans un tableau Excel. L'enthousiasme d'un travail en binôme était mutuel, car mes connaissances en maniement des SIG, très inférieures à celle de Shōhei, étaient compensées par une pratique plus courante de l'anglais, qu'il avait pour devoir de parler avec plus d'aisance s'il souhaitait être accueilli dans le futur par un laboratoire européen.

Photo 15 : Manipuler les statistiques japonaises, apprentissage grâce à un autre doctorant.

Nagata Shōhei présente le pack Arcgis édité par ESRI Japan, dans la salle des doctorants de l'Institute of Disaster Mitigation for Urban Cultural Heritage.

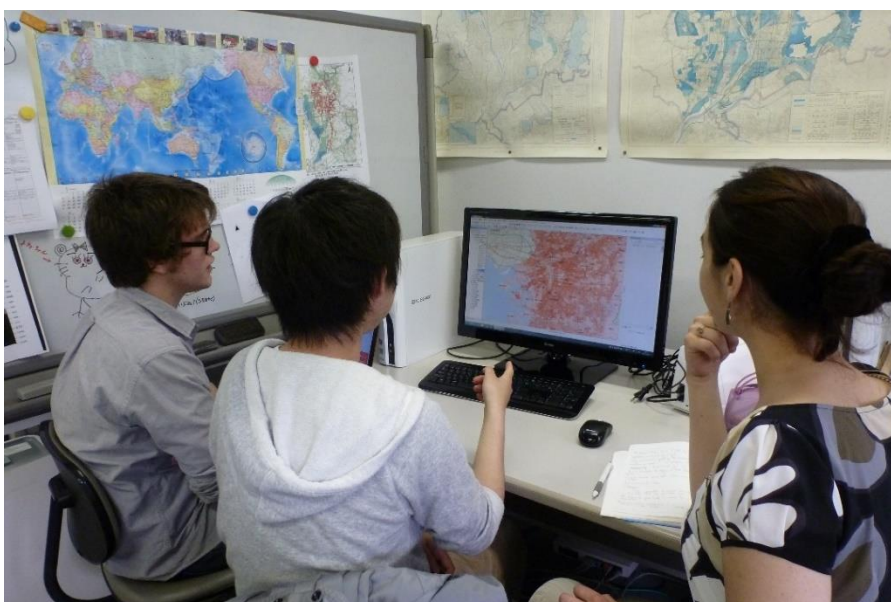


Photo : Yanagawa A. pour S. Buhnik, juin 2012.

Pour faciliter la recherche d'un indicateur, une base de données départementales et communales (*chiiki betsu tokei deta bēsu*) existe, avec sa traduction partielle en anglais (environ la

²⁷⁴ Le directeur de l'Institut en conclut que le Bureau de la Statistique était foisonnant mais qu'il « a des progrès à faire pour être aussi user-friendly que l'US Census Bureau », lors d'un entretien le 8 juillet 2012. Toutefois, une politique gouvernementale de soutien à l'Open data a été promulguée en juillet 2012, et fournit une liste des données libres en anglais sur son site : <http://www.data.go.jp>. Par ailleurs, les chercheurs qui n'obtiennent pas d'accès direct à des données sensibles ou payantes effectuent des recoupements grâce à des analyses multi-variées comportant leur marge d'erreur, d'où la méfiance des statisticiens exigeants à l'égard des données recalculées fournies sans présentation des algorithmes utilisés. D'autres louent des bases aux universités qui les possèdent. Ainsi, les chercheurs de l'Université d'Aichi travaillant sur les déserts alimentaires m'ont dit qu'ils louaient des données à l'Université de Tōkyō.

moitié, sans les métadonnées)²⁷⁵. La base stocke plus de 750 indicateurs. Sa structure générale (tableau 13) est parlante : les indicateurs relatifs à la population (nombre, âge, sexe), aux entreprises et au logement dominant, avec respectivement 124, 201 et 219 indicateurs calculés. Le Sōmushō (Ministères des Affaires Intérieures et des communications) centralise sur cette base non seulement les résultats des recensements de la population, mais aussi ceux des enquêtes du METI (Ministère de l'Économie, du commerce et de l'industrie) sur les entreprises privées, ou ceux des enquêtes sur le logement et les usages des sols du Ministère du Territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme. En parallèle, ceux touchant à l'emploi et à la sécurité sociale proviennent du Ministère de la Santé, du travail et de la sécurité sociale et sont plus en retrait, quoique loin d'être indigents.

Tableau 13 : La base régionale des indicateurs fournis par le Bureau national de la statistique (Sōmushō tōkei kyoku) en 2015, nombre de séries statistiques disponibles par domaine.

Catégorie des données	Type de donnée descriptive	
	Dénombrement	Indice
人口・世帯, population et ménages	112	12
自然環境, environnement naturel	6	2
経済基盤, base économique	199	2
行政基盤, base administrative	84	1
教育, éducation	15	3
労働 travail et emploi	64	3
文化・スポーツ, culture et sport	2	2
居住, logement	207	12
健康・医療, santé et soin	19	4
福祉・社会保障, bien-être et sécurité sociale	44	1
安全, sécurité	7	4

Calculs : S.Buhnik, 2015.

Une fois que l'utilisateur a sélectionné sur une carte interactive les unités spatiales qu'il veut examiner, il peut cliquer sur les indicateurs qui l'intéressent. Il est conduit vers un tableau téléchargeable au format CSV²⁷⁶, modulable selon ses besoins. C'est là où le bât blesse : on peut cliquer sur la fonction « données désagrégées », mais il n'est pas certain que celles-ci soient stockées²⁷⁷. Ainsi, la figure 30 montre que l'indicateur « maisons vacantes » n'existe plus qu'agrégé au niveau du maillage communal de 2010 dans le département de Kōbe, où la moitié des municipalités ont fusionné depuis 1990. En outre, si un changement de nomenclature est intervenu entre 1980 et 2010, la série statistique est rompue : c'est le cas des données sur le nombre de supermarchés par commune, divisées entre une série allant de 1981 à 2006 puis une nouvelle série commençant en 2009 et différemment décomptée.

²⁷⁵ Voir en annexe n°1 une présentation par capture d'écran des modalités de téléchargement et de visualisation des données, ainsi qu'une liste des indicateurs disponibles.

²⁷⁶ Un fichier CSV est un fichier de type texte (par opposition aux formats binaires) représentant des données tabulaires sous forme de valeurs séparées par des virgules. Il est lisible avec le logiciel Excel.

²⁷⁷ Cela dépend du type d'enquête et de la politique de publication du ministère qui a encadré son déroulement. Il faut préciser que l'absence de données désagrégées sur le moteur de recherche du Bureau de la Statistique ne préjuge pas de l'inexistence de ces données dans les archives. Souvent, une visite à l'institut producteur, une consultation sur place des archives ou une procédure de demande d'accès à des données sensibles permettent d'obtenir des bases complètes et cohérentes (entretien avec Nakaya Tomoki, 8 juillet 2012).

Figure 30 : Une série statistique délivrée partiellement : les maisons vacantes par commune depuis 2000.



Source : www.e-stat.go.jp, capture d'une consultation du site au 25 avril 2015.

III.2. Des données variablement agrégées et décomptées en fonction du producteur d'origine

Un autre problème méthodologique important surgit lorsque l'on tente de cartographier deux indicateurs et plus à l'échelle des communes : en raison de l'origine diverse des producteurs des enquêtes transférées vers le portail de la Statistique nationale (tableau 3), les temporalités et les niveaux d'agrégation des données ne se recoupent pas tout à fait. Par exemple, les données tirées des enquêtes du Ministère du Territoire (MLITT) sur le logement sont publiées à un intervalle quinquennal, en 3 ou 8 depuis 1993 (1998, 2003, 2008, etc.). Les données sur les commerces par commune proviennent quant à elles des enquêtes économiques conduites par le METI en partenariat avec le Ministère des Affaires intérieures : elles sont publiées tous les ans ou tous les cinq ans depuis 1981, 1986, 1991, etc.²⁷⁸

Ces décalages temporels sont certes mineurs et n'endommagent pas la significativité des analyses représentant l'évolution croisée de plusieurs phénomènes, comme l'évolution de la densité en magasins comparée à celle du nombre d'habitants par commune et à leur taux de vieillissement. Les décalages entre les méthodes d'agrégation des données et les unités spatiales de collecte, en fonction des producteurs, s'avèrent beaucoup plus problématiques, car ils font barrage à une analyse multivariée, c'est-à-dire une analyse s'intéressant à la distribution conjointe de plusieurs variables : par exemple, les relations entre âge, statut d'emploi, revenu, type de logement occupé et moyen de transport utilisé pour les déplacements domicile-travail. Cette

²⁷⁸ Voir en annexes n°2, les métadonnées traduites des indicateurs catalogués H11 à H61.

analyse perd son sens si les individus ne sont pas localisés de la même façon en fonction des variables. Or, la principale – et quasiment unique – source des données quantifiées sur les déplacements dans cette aire, le MLITT, préfère agréger ses données au niveau de bassins d'emploi plutôt que de communes, car cela constitue une unité spatiale plus cohérente pour une étude des mobilités professionnelles. Dans ces conditions, l'analyse des interactions entre la répartition de la décroissance urbaine et l'évolution des mobilités quotidiennes à l'échelle de l'aire métropolitaine d'Osaka s'est cantonnée à une mise en miroir de données et à la description de grandes tendances. D'une manière générale, nous avons privilégié une mise à plat de données micro-locales jusqu'ici très peu exploitées par les spécialistes non japonais des villes nippones, plutôt que de nous livrer à des modélisations sujettes à de grandes marges d'erreur, en raison de ces écarts à la fois spatiaux et temporels d'agrégation des informations par des producteurs multiples (tableau 14).

Tableau 14 : Origine et méthodes de collecte de quelques grandes enquêtes statistiques centralisées par le Ministère des Affaires intérieures et des communications.

La conjonction d'une forte centralisation (vers le Ministère des Affaires intérieures) et d'un éclatement des méthodes d'enquête est une forme de « dépendance au sentier » : elle reflète l'indépendance très forte dont les ministères ont joui jusqu'à la grande réforme administrative de janvier 2001.

(Voir page suivante)

Exemple de donnée à la commune	Source des données	Producteur – supervision	Modalités de production
A1306 - 65歳以上人口, Population des plus de 65 ans	基幹統計 (kikan tōkei, enquêtes de base)	総務省統計局統計調査部国勢統計課, Ministère des Affaires intérieures, bureau des enquêtes statistiques, section recensement national	Enquête exhaustive. Les ménages reçoivent un questionnaire par courrier; un enquêteur (900 000 au total disséminés sur le territoire) vient leur rendre visite si ce questionnaire n'a pas été remis (ils paieront alors une taxe), mal rempli ou si la personne est handicapée. La méthode d'envoi de questionnaires par Internet a été envisagée à partir de 2005; elle a été repoussée pour des motifs de fiabilité.
C210801 -事業所数 (民営) 1 ~ 4 人 Nombre d'entreprises privées de 1 à 4 salariés par commune	経済センサス - 基礎調査 (recensement économique, enquêtes de base)	総務省統計局統計調査部経済基本構造統計課, Ministère des Affaires intérieures, bureau des enquêtes statistiques, section des études sur les structures économiques, et 経済産業省大臣官構造統計室, METI, institut des statistiques sur les structures économiques	Les entreprises de 1 à 4 salariés sont tenues de remplir un questionnaire qui sera ensuite renvoyé aux enquêteurs du Ministère des affaires intérieures (pour les questions relatives aux structures des entreprises, dites enquêtes de base) et au METI (pour les enquêtes sur l'activité des entreprises).
E3101 - 中学校数, Nombre de collèges	学校基本調査 (enquêtes de base sur les écoles)	文部科学省生涯学習政策局調査企画課, Ministère de l'Éducation, de la culture, du sport, des sciences et des nouvelles technologies, section de la planification des enquêtes	Les questionnaires sont envoyés aux directeurs des établissements scolaires, qui devront ensuite les renvoyer. Les enquêteurs du Ministère de l'Éducation dépouillent les enquêtes et renvoient les résultats au Ministère des Affaires intérieures.
H1310 - 持ち家数 Nombre de maisons en propriété	住宅・土地統計調査 Enquêtes locales sur le logement	総務省統計局統計調査部国勢統計課, Ministère des Affaires intérieures, bureau des enquêtes statistiques, section recensement national, et 国土交通省住宅局住宅総合整備課, Ministère du Territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme, bureau du logement, section sur la fourniture de logements	Des questionnaires sur le nombre de logements construits et les statuts de propriété sont envoyés aux bureaux d'urbanisme des communes.
H6113 - 小売店数 Nombre de commerces de détail	経済センサス - 活動調査, enquêtes sur les activités économiques	総務省統計局統計調査部経済基本構造統計課, Ministère des Affaires intérieures, bureau des enquêtes statistiques, section des études sur les structures économiques, et 経済産業省大臣官構造 統計室, METI, institut des statistiques sur les structures économiques	Des enquêteurs assermentés rendent visite aux gérants et propriétaires des magasins de détail et remplissent en vis-à-vis les questionnaires.
J230111_養護老人ホーム数, nombre de maisons pour personnes âgées en difficulté économique	社会福祉施設等調査, enquêtes sur les établissements de soin et d'assistance sociale	厚生労働省大臣官房統計情報部人口動態・保健社会統計課社会統計室, Ministère de la Santé, du travail et des affaires sociales, département de l'information statistique, section des enquêtes sur les dynamiques démographiques et la sécurité sociale	Envoi d'un questionnaire à remplir par les directeurs des établissements de soin concernés, et renvoi obligatoire au Ministère de la Santé, qui dépouille les enquêtes et transfère les résultats au Ministère des Affaires intérieures.

Enfin, la numérisation des questionnaires remplis par les résidents ou par les responsables d'entreprises et l'accélération des modalités de leur traitement ont permis une démultiplication des séries statistiques géolocalisées. L'introduction de nouveaux dispositifs législatifs liés à la prise en charge du vieillissement ont aussi étendu les bases, dans le domaine de la santé surtout : toute une palette de différents centres de soins pour les personnes âgées depuis 2000 y est désormais recensée. Associée à la création d'une plate-forme open data, ce développement témoigne d'un souci d'améliorer la transparence de l'information statistique publique, car la manipulation de certaines données par les autorités du temps de la bulle a été vivement critiquée (Aveline, 1994, 2008)²⁷⁹. Du fait de leur création récente, toutefois, il s'agit d'indicateurs qui ne vont pas conserver les périmètres des anciennes communes. Très intéressantes pour dresser des profils communaux, les données à la commune perdent donc de leur significativité quand on veut adopter une perspective évolutive longue à l'échelle d'une aire métropolitaine. Qu'en est-il des données infra-communales ?

III.3. L'effet des fusions communales sur le géoréférencement des données micro-locales

III.3.1. La structure des données micro-locales (par quartier ou *chō-aza*)

La plate-forme de téléchargement des données micro-locales propose d'abord de choisir entre les données des recensements nationaux et celles des enquêtes du METI sur les entreprises (figure 31). Une fois la date du recensement désignée, neuf « dossiers » apparaissent, contenant au total 138 types d'indicateurs présentés de façon ergonomique. Le contenu des dossiers confirme que la structure des ménages de type conjugal et la relation des habitants à leur emploi demeurent l'élément fondamental d'appréciation des différenciations socio-économiques entre les habitants du Japon, plus que des indicateurs directs de revenu.

²⁷⁹ On pense notamment au contrôle des « prix fonciers officiels » (*chika kōji*) auquel le MLITT s'est plié pour rassurer les marchés et reculer une chute des prix des terrains, de 1989 à 1991 (Aveline, 2008 : 203). Nonobstant, j'ai pu constater que la plupart des statistiques touchant directement aux finances publiques ou à l'argent (dette par tête et par commune, prix fonciers résidentiels) ne sont pas renseignées dans la base de données détaillées locales, obligeant ainsi à additionner les sources d'information en compilant les archives annuelles et livres blancs que les Ministères publient sur leurs sites respectifs.

Figure 31 : Le catalogue des données micro-locales.



Consultation le 25 avril 2015.

La traduction en français de cette base (voir en annexes, n°2) montre par exemple que le revenu moyen par tête ou par ménage ne fait pas partie des indicateurs ouverts au téléchargement. Les données sur le nombre de ménages touchant des aides sociales comme le *seikatsu hogo* par quartier restent également confidentielles et ne figurent pas dans cette base publique. En revanche, le deuxième dossier contient des renseignements sur la répartition de la population par quartier en fonction de groupes d'âge de 5 ans, hommes ou femmes. Le dossier sur la structure conjugale et familiale des ménages permet de connaître la répartition des ménages avec un enfant ou une personne âgée de plus de 65 ans. A l'intérieur du dossier V « statut du logement » (*jūtaku no shurui – shoyū no kankeibetsu ippan setaisū*), le nombre de locataires est recensé par quartier mais la distinction entre secteur locatif public et locatif privé n'est pas faite, alors que le premier secteur est majoritaire à Senboku, fait rare au Japon (cf. chapitre 6). Le dossier VII sur le nombre d'employés de plus de 15 ans en fonction du secteur d'activité est précis, tandis que celui sur le statut d'emploi des plus de 15 ans (*jūgyōjō no chii betsu 15saiijō shūgyōsha*) classe ces employés selon les classes « salariés », « travailleurs indépendants » ou « employés par leur famille » mais pas en fonction de la durée (courte ou longue) du contrat. Enfin, le dernier dossier propose un indicateur sur les ménages inactifs, sans précision sur l'origine de cette inactivité : retraite (personne âgée) ou chômage ? Un ménage composé d'un étudiant exerçant un « job » (*arubaito*) fera-t-il partie de cette catégorie ou des « non classés » ? Sans l'adjonction d'une fiche de métadonnées, la recherche de ce type d'information passe par la consultation systématique de parties séparées des sites internet.

III.3.2. L'étape du recodage des unités statistiques à l'échelle micro

L'extraction des données micro-locales passe par le choix d'un dossier : en cliquant sur l'un d'entre eux, l'utilisateur est mené vers une interface permettant de télécharger un à un les fonds de carte communaux divisés en quartiers, et les fichiers de données en tableaux qui, grâce au logiciel de SIG ArcMap utilisé durant toute la durée de ce travail, seront ajoutés à la table attributaire du fond de carte grâce à des opérations de jointure (figure 32).

Les fusions communales ne changeant par la taille ni les coordonnées spatiales des quartiers et des sections rurales, la question de la cohérence statistique paraissait réglée. De 2000 à 2010, le nombre de fonds de carte à télécharger, avec leur fichier CSV associé, diminue car des communes sont amalgamées au fil des ans. Or, en ouvrant avec Excel les fichiers CSV d'un indicateur en 2000, puis en 2005 ou 2010, on s'aperçoit que le code postal d'un quartier appartenant autrefois à une commune indépendante est renuméroté afin que les trois chiffres communaux de son ancien code postal correspondent à ceux de la commune créée par fusion (figure 33). Or le code postal est celui du géocode attribué à chaque quartier sur les fonds de carte : cette altération du géoréférencement empêche de joindre au fond de carte de 2010, les données des recensements de 2000 ou 2005²⁸⁰. En ce qui concerne la ville de Sakai, son passage au statut de « ville désignée par ordonnance » (*seirei shitei toshi*) divisée en mairies d'arrondissements dans les années 2000 a entraîné une refonte des codes postaux. Même en restreignant l'analyse à la Préfecture d'Ōsaka, les fusions communales empêchaient la cartographie aisée des statistiques.

Figure 32 : Le téléchargement d'un tableau de données infra-communales et du fond de carte associé.

Step4: データダウンロード
市区町村名をクリックして、統計データ、境界データをダウンロードして下さい。

統計データ
統計調査結果をカンマ区切りで並べたテキストデータ及び定義書

名称	データ	定義書
男女別人口総数及び世帯総数	奈良市(11KB)	定義書

境界データ
(GIS)で利用するための境界データ及び定義書

名称	データ	定義書
日本測地系平面直角座標系・Shape形式	奈良市(648KB)	定義書
世界測地系平面直角座標系・Shape形式	奈良市(366KB)	定義書
世界測地系平面直角座標系・GML形式	奈良市(548KB)	定義書
日本測地系緯度経度・Shape形式	奈良市(570KB)	定義書
世界測地系緯度経度・Shape形式	奈良市(570KB)	定義書

La date du recensement (2000, 2005, 2010).

Le tableau de données statistiques au format CSV (ouvert avec le logiciel Excel) pour la commune sélectionnée

Le fond de carte conçu pour être utilisé avec un SIG, différents formats et projections spatiales sont disponibles.

L'ensemble des communes d'un département ou d'une préfecture (todōfuken), à la date du recensement.

Consultation le 25 avril 2015.

²⁸⁰ Le traitement d'un fichier Excel contenant des statistiques géolocalisées sur un thème spécifique (population des 15-64 ans, logements vacants par commune, etc.), avec un logiciel de SIG, nécessite en effet une opération de « jointure » : grâce à un « champ », une colonne de données commune au fichier attributaire du fond de carte et au fichier Excel, le tableau de données statistiques peut être « entré » dans le SIG. Ce champ commun est par défaut le géocode, car un code et un seul est attribué à chaque unité spatiale d'un tableau de statistiques donné.

Figure 33 : Des codes postaux altérés après fusion communale : exemple de la ville d'Iwade aux marges méridionales de l'aire métropolitaine d'Osaka.

KEY_CODE 2010	HYOSYO	CITYNAME	NAME	KEY_CODE 2005	HYOSYO	HTKSYU	CITYNAME	NAME	T000050001	T000050002	T000050003	T000050004
30209	1	岩出市		30326	1		岩出町		50834	24446	26388	17790
302090010	2	岩出市	大字岡田	303260010	2		岩出町	大字岡田	2218	1098	1120	818
302090020	2	岩出市	大字溝川	303260020	2		岩出町	大字溝川	621	311	310	244
302090030	2	岩出市	大字大町	303260030	2		岩出町	大字大町	188	88	100	68
302090040	2	岩出市	大字高塚	303260040	2		岩出町	大字高塚	1323	617	706	527
302090050	2	岩出市	大字清水	303260050	2		岩出町	大字清水	1479	676	803	589
302090060	2	岩出市	大字宮	303260060	2		岩出町	大字宮	415	203	212	172
302090070	2	岩出市	大字西野	303260070	2		岩出町	大字西野	782	374	408	307
302090080	2	岩出市	大字高瀬	303260080	2		岩出町	大字高瀬	302	137	165	121
302090090	2	岩出市	大字備前	303260090	2		岩出町	大字備前	44	19	25	13
302090100	2	岩出市	大字船戸	303260100	2		岩出町	大字船戸	437	211	226	170
302090110	2	岩出市	大字山崎	303260110	2		岩出町	大字山崎	574	254	320	204
302090120	2	岩出市	大字中黒	303260120	2		岩出町	大字中黒	1255	607	648	442
302090130	2	岩出市	大字中島	303260130	2		岩出町	大字中島	2337	1115	1222	735
302090140	2	岩出市	大字吉田	303260140	2		岩出町	大字吉田	2817	1353	1464	984
302090150	2	岩出市	大字山	303260150	2		岩出町	大字山	3112	1485	1627	1107
302090160	2	岩出市	大字境谷	303260160	2		岩出町	大字境谷	65	29	36	25
302090170	2	岩出市	大字相谷	303260170	2		岩出町	大字相谷	1326	620	706	455
302090180	2	岩出市	大字原	303260180	2		岩出町	大字原	32	14	18	8
302090190	2	岩出市	大字西安上	303260190	2		岩出町	大字西安上	307	164	163	117
302090200	2	岩出市	大字金地	303260200	2		岩出町	大字金地	307	164	163	117
302090210	2	岩出市	大字湯窪	303260210	2		岩出町	大字湯窪	307	164	163	117

Les palliatifs existants sont difficiles à maîtriser par des non experts : une solution proposée par le site du Bureau de la statistique est de télécharger des fonds de carte où les unités spatiales ont leur géocodes de 2000, 2005 et 2010 respectivement, puis de joindre ces fonds par la reconnaissance des coordonnées spatiales x et y propres à chaque quartier. Si l'on veut cartographier la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe de 2000 à 2010, cela nécessite de rentrer dans le logiciel deux ou trois fois de suite des fonds de carte pour 70 000 *chō-aza* environ, ce que la mémoire vive d'un ordinateur de moyenne puissance, même récent, supporte mal. Mon collègue Nagata Shōhei s'orienta vers la solution de l'harmonisation des géocodes grâce à des calculs automatisés pour la ville d'Ōsaka et ses banlieues sud. De retour en France en 2013, je me résolus à harmoniser manuellement les codes des quartiers restants de la Préfecture d'Ōsaka et au moins pour un indicateur (nombre d'habitants), pour l'ensemble de la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe. Ce procédé fastidieux a le mérite de faire émerger les cas où la construction de lotissements s'accompagne de remembrements fonciers, indiquant la formation d'un nouveau quartier résidentiel : dans ce genre de situations, la continuité temporelle des mailles statistiques est définitivement rompue et la zone concernée ne sera donc pas renseignée.

IV. L'agencement des sources quantitatives et qualitatives pour la saisie des mobilités dans une ville décroissante

De ce passage au crible des indicateurs proposés par les producteurs publics de statistiques géolocalisées, il ressort que la base des données micro-locales délivre une foule d'informations, mais beaucoup d'extrapolations sont nécessaires pour mesurer la concentration de populations précaires dans des quartiers en forte décroissance démographique, alors que la relation entre décroissance démographique et âge moyen des habitants est aisée à mesurer. Cette relative

« inadaptation » des indicateurs statistiques publics à une évaluation des impacts socioéconomiques de la décroissance urbaine ne doit pas être imputée à une déficience des informations délivrées sur le portail du Bureau de la Statistique, bien au contraire, même si l'accès à certaines données est contrôlé. Comme Uemura Tetsuji le regrette dans sa thèse sur les répercussions infrastructurales de la décroissance urbaine, les laboratoires et instituts d'experts n'auraient pas encore mené un *aggiornamento* épistémologique, qui conduirait à la création d'un système de statistiques spécifiquement dédié à la mesure de la décroissance. A l'heure actuelle, les tentatives de mesurer la gravité de la décroissance de manière originale, faites par exemple par des *think tanks* plus ou moins iconoclastes (Masuda, 2014), s'empilent plutôt qu'elles ne se compilent :

« In terms of data collection, we were unable to find sufficient public statistics data on this topic [la décroissance urbaine] even in Japan, where data is plentiful across all social research sectors. This is because, when this study started, there was no definition of what the real impacts of population decline are on infrastructure management. Furthermore, in many cases, the impacts are subjective matters from the perspective of the observer. Of course, the researchers should ideally provide appropriate definitions for the impacts of population decline and also give proper criteria for the impacts of population decline on infrastructure development and management. At the beginning of this research, however, it was considered too difficult to establish those clear definitions and criteria.²⁸¹ »

La perception subjective des problèmes posés par la décroissance urbaine aux collectifs comme aux individus, dont parle Uemura Tetsuji, est bien le point d'achoppement d'une étude des impacts « réels », vécus, de la décroissance urbaine, qu'on s'intéresse aux réseaux ou à leurs usagers. Ce problème met en exergue la nécessité de mener de front des investigations quantitatives et de développer un appareil méthodologique capable de saisir cette réaction subjective des individus face à la décroissance, et son influence – ou pas – sur leur ancrage à leur environnement résidentiel. Uemura Tetsuji décrit donc dans sa thèse le défi méthodologique (et la fatigue afférente) que génère une approche compréhensive des dimensions objectives et subjectives du déclin urbain, grâce à un croisement de sources appliqué uniformément à l'ensemble du territoire japonais :

« Based on these difficulties, this study adopted the strategy of discovering what has happened through empirical observation, using the same standard procedure all over Japan. The results of assessment using the same standard will help define an appropriate definition of the impacts of population decline. Specifically, we used surveys of both municipalities' officers and infrastructure users to collect data on the perceived current situation of infrastructure development and management and their usability. In addition to the survey data, secondary data such as demographic data, the amount of infrastructure, geographical situation etc., have also been collected and are used in the subsequent statistical analysis. »²⁸²

²⁸¹ « A propos de la collecte de données, nous n'avons pu trouver suffisamment de statistiques publiques sur le sujet [de la décroissance urbaine] même au Japon, où la donnée est pourtant très abondante dans tous les secteurs de recherche en science sociale. Cela tient au fait qu'au début de cette recherche, il n'existait pas de définition de ce qu'étaient les impacts réels du déclin sur la gestion des infrastructures. De plus, dans de nombreux cas, ces impacts sont définis de manière subjective, en fonction du point de vue de l'observateur. Bien sûr, les chercheurs sont idéalement tenus de donner des définitions appropriées des impacts du déclin démographiques et proposer dans le même temps des critères de mesure pertinents de ces impacts sur les infrastructures et leur gestion. Au début de cette recherche, la formulation de ces définitions et de ces critères était jugée trop difficile ».

²⁸² « Tenant compte de ces difficultés, l'étude adopte une stratégie qui cherche à découvrir ce qui se passe grâce à une observation empirique, en recourant aux mêmes standards d'observation sur tout le Japon. Les résultats de cette évaluation standardisée nous feront parvenir à une définition satisfaisante des impacts du déclin sur les infrastructures. Plus spécifiquement, nous nous sommes servis d'enquêtes auprès d'agents d'administration municipaux et d'usagers afin de collecter des données sur leur perception de la situation actuelle des infrastructures, leur entretien et leur viabilité. En complément de ces données d'enquêtes, des données secondaires

Nous faisons dès lors l'hypothèse que la saisie des impacts multi-dimensionnels du déclin urbain s'élabore dans le dialogue entre les différents résultats obtenus grâce à plusieurs méthodes d'investigation menées de front ou de manière successive, à différentes phases des journées passées sur le terrain de Senboku New Town et Kawachinagano. C'est pourquoi la fin du chapitre détaille la nature des données quantitatives, puis les méthodes de collectes de plusieurs types de données qualitatives que nous avons finalement retenues. Il s'agit ici d'explicitier la fixation des méthodes d'enquêtes et l'agencement des phases d'enquête sur le terrain, en prêtant attention aux enjeux épistémologiques, pratiques et éthiques que ces choix ont fait naître.

IV.1 Les données quantitatives sélectionnées

Grâce à ce travail de géocodage, 85 à 90 % de la superficie du Keihanshin a été couverte par une série statistique après ré-harmonisation, mais cette étape réclame environ deux à trois semaines complètes de travail par « dossier » de données infra-communales. On comprend dès lors mieux les raisons pour lesquelles certains chercheurs japonais préfèrent étudier le déclin à l'échelle de quelques communes (Matsumoto, 2011 ; Kagawa, 2015 ; Satō et Yahagi, 2013). Afin de ne pas se détourner d'un projet de cartographie du déclin urbain à l'échelle d'Osaka et de la région qu'elle influence, des sacrifices étaient nécessaires : ce n'est pas l'outil de mesures, le carcan de variables qui a limité la liste des indicateurs opérationnels (Cunningham-Sabot et al., 2010), mais le temps nécessaire pour se familiariser avec l'environnement sociotechnique qui conditionne la publication et le traitement de statistiques au Japon, supérieur à celui du temps de la recherche doctorale.

Le pas de temps retenu pour cartographier l'évolution du peuplement correspond principalement à celui des séries statistiques disponibles pour les données par quartier, soit 2000-2010, avec parfois des remontées à 1990-2000 pour certaines analyses à la commune. Il s'agit d'un intervalle trop court pour évaluer l'effet des trajectoires de vie des Japonais sur la structure démographique des territoires. Comme le soulignent les travaux sur les régions japonaises en déclin sous la direction de Peter Matanle et Anthony Rausch (2011) ou ceux de Miura Atsushi (2012) et Abe Takashi (2015) sur Tōkyō, une typologie de la décroissance axée sur les taux de fécondité, de natalité, de mortalité, de nuptialité et de divorce prend sens si on l'observe en adoptant des temporalités de plus de 20 ans. Avec un pas de temps de dix ans de recensements disponibles (2000-2010) et à l'intérieur d'une grande ville, ces comportements ne présentent pas d'écarts significatifs. Cette période couvre toutefois le vote de la Loi sur la renaissance urbaine de 2002 : elle permet d'évaluer les impacts du « retour au centre » (*toshin kaiki*) sur les mobilités résidentielles dans la conurbation du Keihanshin et de mettre en miroir l'évolution de la répartition des emplois et des logements dans les cœurs urbains et leurs banlieues.

Nous avons retenu des indicateurs différents en fonction de l'échelle cartographiée :

- Au niveau des communes, ont été retenus des indicateurs d'évolution de la population en distinguant le facteur migratoire ainsi que le taux de vieillissement. Ensuite, des indicateurs régionaux d'évolution de la densité humaine et bâtie ont retenu notre attention : ils nous informent

sur la démographie, le volume total des infrastructures, la situation géographique, etc., ont été collectées et intégrées à l'analyse statistique qui en a résulté ».

en effet sur la répartition de lieux de ressource qui structurent en particulier les mobilités d'achat, dans le cas des données sur le tissu commercial ;

- L'évolution de la population totale depuis 2000 a été cartographiée pour l'ensemble du Keihanshin, au niveau infra-communal ;

- Les indicateurs servant à mettre en évidence les caractéristiques socio-résidentielles et démographiques des territoires qui perdent ou au contraire gagnent des habitants au niveau infra-communal, sont observés uniquement au sein de la Préfecture d'Ōsaka, avec un zoom sur les banlieues de Sakai et Kawachinagano : dynamiques démographiques par groupes d'âge, catégories socio-professionnelles, âge et composition des logements par quartier.

Pour faciliter la mesure des liens entre décroissance urbaine et niveaux de revenus d'une part, pour mieux connaître la localisation des commerces et services fréquentés par la population de Senboku new Town d'autre part, des membres de l'Institute of Disaster Mitigation for Urban Cultural Heritage sont intervenus auprès de deux autres instituts producteurs de données, mais cette fois-ci payantes. Il s'agit en premier lieu de la compagnie appelée Japanese Planning Systems (*kabushiki gaisha JPS*) : ses ingénieurs effectuent grâce à de puissants algorithmes, une estimation des niveaux moyens de revenus par quartiers en croisant des données sur la composition du logement par quartier, sur les prix fonciers et les revenus moyens par type de logements issus des enquêtes du Ministère du Territoires, des Infrastructures, du Tourisme et des Transports. La carte du chapitre 4 sur la part des ménages gagnant plus de 10 millions ou moins de 2 millions de yen par an et par quartier provient de ces estimations, que le Japanese Planning System vend au prix de 85 euros environ par préfecture ou département (*todōfukēn*).

Dans un second temps, l'examen de la densité du tissu de commerces et de services de Senboku, et le repérage d'éventuelles zones peu pourvues en ressources urbaines, ont reposé sur l'acquisition d'annuaires mis à jour par la compagnie ZENRIN, au terme d'un dialogue entre mes encadrants à l'Université Ritsumeikan, mes collègues, et la Société Japonaise pour la Promotion des Sciences. Cette dernière attribue en effet à chaque « fellow » un budget réservé aux dépenses en matériel scientifique, dont les données statistiques payantes font partie. Cette bourse a couvert les frais d'acquisition d'un annuaire à l'échelle de l'arrondissement sud de Sakai, mais pas l'ensemble de la ville. Les prix affichés dans le tableau 15 parlent d'eux-mêmes et soulèvent l'enjeu non seulement de l'open data au Japon, qui constitue un sujet de recherche en soi, et l'enjeu des bourses et financements dont un doctorant étranger peut bénéficier au Japon.

Tableau 15 : le prix des ZENRIN data (annuaires sur les commerces) en 2010.

D'après les estimations de Nagata Shōhei, le prix de ces données pour la ville d'Ōsaka est d'environ 420 000 yens (3 050 euros environ), sans la carte attributaire dessinée spécialement pour ces données (elle n'est pas nécessaire).

	テレポイントのみ購入 (円) Achat des données « télépoints » sur les commerces	Zmapとの同時購入 (円) Avec la carte Zmap attitrée
堺市 Sakai	200 000 yen (1 450 euros)	600 000 yen (4 340 euros)
堺市南区 Arrondissement de Minami (où se trouve Senboku)	31 000 yen (224 euros)	93 000 yen (673 euros)
和泉市 Izumi (ville voisine)	67 000 yen (485 euros)	202 000 yen (1 460 euros)

IV.2. Les données qualitatives et leurs méthodes de construction

Les méthodes de recueil de données qualitatives, conçues pour combler ce que les jeux de données quantitatives ne peuvent dire, relèvent de trois types d'investigation : les enquêtes par questionnaire auprès d'un échantillon d'individus vivant à Senboku, les entretiens semi-directifs avec des acteurs locaux, et l'observation directe sur le terrain (assortie de quelques phases de participation observante).

IV.2.1. La préférence pour l'enquête par questionnaire

Au Japon, le recueil de la parole habitante est depuis longtemps considéré comme une condition *sine qua non* d'une meilleure appréhension des impacts de la décroissance urbaine. Un nombre croissants de chercheurs, d'institutions et d'acteurs du monde social mènent leurs propres enquêtes sur les mobilités quotidiennes dans des territoires en déclin et très vieillissants : pour la seule zone de Senboku, une grande enquête municipale, deux enquêtes achevées par des étudiants en licence des universités Poole gakuin et Tezukayama gakuin, les travaux doctoraux de deux mastérants de l'Université municipale d'Ōsaka et une enquête de l'ONG Senboku hottokenai network de 2011 menée en partenariat avec l'Université municipale d'Ōsaka auprès de 1 780 habitants²⁸³ ont été portés à ma connaissance par mes interlocuteurs. Cette diversification des sources des enquêtes habitantes s'accompagne de l'emploi de méthodes d'investigation et surtout de distribution plus ou moins sophistiquées, mobilisant ou pas l'outil internet. L'enquête habitante se pose en mode d'investigation primordial, tout en m'interrogeant sur les moyens de rencontrer ces habitants et de capter leur avis de façon adéquate et claire, dans les limites matérielles et juridiques imposées par le terrain et la durée du séjour.

La place de plus en plus centrale qu'occupe la question des mobilités dans le champ des études urbaines et au sein des sciences sociales a suscité tout un faisceau d'interrogations sur

²⁸³ Et intitulée *Jūmin nizu anketto chōsa* (enquête sur les besoins des habitants de Senboku).

l'aptitude des techniques conventionnelles d'enquête à capturer des corps en mouvement, ainsi que l'ensemble des éléments matériels et immatériels qui accompagnent le déplacement (*inter alia*, Buscher et al., 2010 ; Dupuy, 2013 ; Fincham et al., 2009 ; Fréteigny, 2013 ; Thrift, 2007 ; Kaufmann, 2002). Parallèlement, les recherches francophones et anglophones sur le vieillissement en milieu urbain se distinguent par leur utilisation de techniques originales, destinées à faire émerger la spécificité de l'expérience du vieillissement en milieu urbain et périurbain, en fonction des caractéristiques médicales, sociales et psychologiques des enquêtés : suivi grâce à des traceurs GPS, enquêtes par entretien associées à des dépistages médicaux des personnes âgées (Chapon et al., 2011), démarche participative ascendante²⁸⁴ (Chaudet et Péribois, 2014), approche interactionniste dans l'analyse du choix modal des personnes âgées (Tillous, 2012), font partie de ces démarches qui cherchent à corriger des défaillances inhérentes à l'entretien semi-directif ou par questionnaire en vis-à-vis²⁸⁵.

Un certain nombre de ces travaux critiques s'inscrit dans le courant du *new mobilities paradigm*, qui, comme nous l'avons vu, s'est construit à partir d'une vision européenne-centrée et a fait peu cas du Japon. Et réciproquement, la sociologie japonaise s'intéresse aux tournants paradigmatiques qui agitent le monde académique hors du Japon (Brumann, Schulz et al., 2012), mais les auteurs en pointe dans l'étude des déserts alimentaires et des territorialités des *kaimono nanmin* (« sinistrés du shopping ») ont jusqu'à présent peu engagé de débats théoriques sur la validité des méthodes d'enquêtes conventionnelles ou sur la représentativité des échantillons enquêtés²⁸⁶. Toutefois, les laboratoires et les chercheurs à l'origine de l'importation du concept de *food desert* au Japon (Iwama, 2011) contribuent régulièrement à des discussions sur la rigueur des modèles qu'ils construisent pour estimer l'étendue objective d'un désert alimentaire et confronter cette mesure au ressenti des habitants (Iwama, 2011 ; Komaki, 2013). Les auteurs d'enquêtes longitudinales sur les mobilités des personnes âgées dans des territoires très vieillissants se soucient de leur côté de justifier leurs protocoles d'enquête puis leurs modèles d'analyse des enquêtes dépouillées (Ishikawa et Fukushige, 2015 ; Matsumoto, 2011). Beaucoup de chercheurs enfin, dans le cadre de projets collaboratifs à l'intérieur de leur laboratoire ou avec d'autres partenaires institutionnels, sont très attentifs à l'intégration de nouveaux corpus de données ou de nouveaux outils tels que le suivi par GPS, afin de retracer le plus fidèlement possible les expériences habitantes. Au Japon comme en Europe, la meilleure connaissance des comportements résidentiels des retraités apparaît comme le levier d'action qui permettra de construire à moyen terme un habitat mieux pensé par et pour les personnes âgées (Akashi, 2011 ; Chapon, Viriot-Durandal et Pihet, 2012 ; Ikuta, 2009 ; Kudo et al., 2012 ; Murayama, 2011 ; Yoshida, 2010).

²⁸⁴ C'est-à-dire une démarche où l'enquêté – en l'espèce, la personne âgée – est productrice du matériau qui sera ensuite analysé par les chercheurs. L'enquête géo-photographique de Béatrice Chaudet et Carine Péribois (2014) par exemple a laissé une vingtaine de seniors tourangeaux photographier eux-mêmes leurs espaces de vie parallèlement à des entretiens, ces photos servant de « support de parole ».

²⁸⁵ Pour Chapon *et al.* (2011) notamment, l'enquête par questionnaire pose trop de questions exigeant de l'individu une estimation chiffrée qu'il ne peut pas toujours bien évaluer, tandis qu'avec les cartes mentales, « les notions d'espaces 'connus' et 'maîtrisés' sont discutables dès lors que la compétence testée repose sur une représentation dans un espace euclidien » (p.320). Il s'agit dès lors pour ces auteurs d'employer des outils tenant mieux compte de l'influence objective des facteurs médicaux et sociaux sur les territorialités des aînés.

²⁸⁶ Cette représentativité pose justement question, puisque que la focalisation sur les plus de 65 ans dans les villes en décroissance détermine a priori l'identité des « victimes » de ce phénomène. Voir chapitre 3.

Dans le contexte d'une recherche sur un terrain japonais, j'ai décidé de m'en remettre malgré tout à la technique éprouvée de l'enquête par questionnaire pour plusieurs raisons.

1) Si elle est menée en vis-à-vis et de façon rigoureuse, elle garde toute sa pertinence pour « entendre » l'appréciation de problèmes d'aménagement du territoire de vie pas les personnes concernées. Les erreurs d'estimation de l'enquêté(e) sur sa fréquentation de l'espace local peuvent être atténuées à l'aide de questions sur l'adresse des lieux fréquentés mais aussi sur le jugement que la personne porte sur son environnement. Sans préjuger de la capacité cognitive de l'enquêté(e), il est intéressant de voir comment celui-ci juge l'intensité de ses mobilités. Le discours que l'individu tient à propos de son environnement a une valeur intrinsèque et peut être remis en perspective grâce à sa mise en miroir avec d'autres techniques d'observation servant de support à la parole.

2) La seconde raison est triviale : il est périlleux de se lancer dans une veine trop innovante d'un point de vue théorique ou technique, sur un terrain dont on apprend la langue en parallèle. De plus, l'emploi d'outils aussi coûteux que des traceurs GPS dans un pays étranger exige des autorisations légales et des moyens techniques qui ne s'improvisent pas ; or ils n'étaient pas prévus dans le projet scientifique à l'origine de l'obtention de la bourse doctorale de la JSPS à partir d'avril 2012. C'est en juillet 2012 que le directeur de la Graduate School of Human Life Science de l'Université municipale d'Osaka, à qui je revenais rendre visite depuis l'Université Ritsumeikan, me fit découvrir les résultats obtenus par ses étudiants grâce à un programme de suivi des personnes âgées de Senboku par GPS depuis 2007. L'intégration à un tel projet aurait requis que je sois doctorante à part entière de ce laboratoire, ce qui n'a pourtant pas dissuadé leurs membres de me communiquer très généreusement des résultats encore non publiés de leurs « traçages », et de me conseiller dans la construction de mon questionnaire, la formulation de mes questions et sa distribution, forts de leur longue expérience de ce type d'investigation sur le terrain de Senboku.

3) Mon niveau de japonais m'a enfin dissuadée de me lancer dans l'entretien semi-directif au domicile des habitants de quartiers en déclin prononcé. Outre la nécessité d'obtenir des bailleurs sociaux l'autorisation de frapper à la porte des habitants des immeubles publics de Senboku, et l'approbation des associations de quartier dans les zones pavillonnaires, la saisie des éléments extra-verbaux des conversations posait aussi problème. Les habitants du sud d'Osaka s'expriment avec des tournures idiomatiques et un accent caractéristiques des dialectes du Kansai (l'Osakaben), modulés par leurs origines sociales ou leur milieu professionnel, qui influencent leur usage des registres de politesse. Lorsque l'on veut connaître les variantes régionales du monde urbain japonais ordinaire, écouter les habitants de Senboku constitue une opportunité exceptionnelle, mais la traduction de cet univers linguistique unique met à l'épreuve même les détenteurs du plus haut niveau du *Nihongo nōryoku shiken* (test international de japonais). Il était certain qu'un ensemble d'éléments linguistiques ou infra-linguistiques (gestuelle, tournures proverbiales, pronoms employés) m'échapperaient au moment de la transcription des entretiens. De là, l'obligation d'être accompagnée par un(e) interprète local modifie la situation d'observation et de rencontre. Même si elle (ou il) effectue l'interprétation simultanée de la manière la plus professionnelle possible, il/elle peut incarner à son corps défendant le représentant d'une autorité locale susceptible d'inhiber l'enquêté(e), lorsque sont abordés des sujets potentiellement embarrassants (insatisfaction à l'égard des élus, aveu de difficultés financières, aveu de faiblesse physique). Le questionnaire rempli en vis-à-vis avec l'enquêteur est non seulement familier des Japonais, mais encore laisse-t-il une trace écrite plus facile à synthétiser et à comparer pour un chercheur travaillant en langue étrangère.

Sur ce point et de manière souvent fortuite, l'altérité conférée par le statut d'étrangère a peut-être été un avantage pour le recueil d'opinions ou de remarques sortant des bornes du consensuel : comme l'a remarqué Nagata Shōhei lorsqu'il venait sur le terrain, des acteurs et habitants ont été enclins à me donner des informations qu'il n'aurait pu obtenir, du moins le croyait-il. L'enjeu diplomatique de la diffusion d'une image positive, ou la conscience du caractère ponctuel et temporaire de ma présence, a sans doute incité des interlocuteurs à faire des confidences car ils avaient l'assurance de ma discrétion (l'improbable transmission des propos compromettants à un autre membre du voisinage). La réception de l'enquête sur le terrain tend à confirmer cette hypothèse, si l'on compare les deux modalités de sa distribution.

IV.2.2. La réception de l'enquête auprès du monde social et scientifique local

Les autorisations de distribution : des formes de contrôles différenciées

J'ai d'abord privilégié autant que possible la réalisation en vis-à-vis des questionnaires, dans deux espaces publics où se nouent un grand nombre de sociabilités à Senboku New Town, mais qui sont en fait des espaces privés d'après leur régime de propriété juridique : la sortie de la gare d'Izumigaoka gérée par une filiale de la compagnie chargée de la gestion de la ligne rapide Senboku, nommée Panjo et responsable de la gestion des locaux commerciaux ; les espaces couverts à l'interface entre la place du centre de voisinage de Harumidai et le supermarché Peacock store, à l'époque un magasin appartenant à la franchise Daimaru (photos 16). Le choix de ces lieux de distribution a été motivé par le souci de lier la réalisation des enquêtes à de longs temps d'observation de deux zones très fréquentées par la population du quartier « mixte » de Harumidai : il s'agit d'un quartier composé à parts à peu près égales de logements collectifs publics et de logements pavillonnaires construits à des dates différentes. Je présumais ainsi que les répondants aux questionnaires auraient des profils sociodémographiques variés et donc des expériences contrastées vis-à-vis de la progression des marqueurs spatiaux du déclin (maisons vides, etc.) ou du redéveloppement (ouverture de cafés communautaires, construction d'un éco-quartier écologique) de cette partie de la ville nouvelle. Les gestionnaires de ces espaces ont réagi positivement à ma demande et m'ont même prodigué des conseils pour améliorer la faisabilité de mon enquête, en s'inspirant des retours d'expérience d'étudiants qui avaient distribué des questionnaires à ces mêmes endroits quelques mois ou quelques années auparavant²⁸⁷. La société Panjo conditionnait néanmoins son autorisation au respect de règles strictes, dont celle de ne pas s'éloigner d'un rayon désigné sur une carte, de laisser les passants venir vers l'enquêteur muni d'une pancarte indiquant les raisons de son enquête, et d'avoir comme garant un professeur d'université vers lequel se tourneraient les gérants si des passants se plaignaient de mon attitude.

²⁸⁷ Les gérants de la société Panjo en charge de l'émission d'autorisations officielles à enquêter m'ont notamment conseillé de me renseigner sur la location d'anciens locaux commerciaux réaffectés pour des activités communautaires et d'y organiser une « pause gourmande » pour les personnes acceptant de répondre à l'enquête. L'indisponibilité des locaux communautaires et la cherté de la location des locaux privés à l'intérieur du centre commercial d'Izumigaoka, où se trouve le *department store* Takashimaya, m'ont fait pencher pour la proposition d'offrir un café dans les cafeterias voisines du lieu de distribution, selon les préférences personnelles des individus acceptant de nous parler (le fast-food Lotteria ou la boulangerie DONQ).

Photos 16a et 16b : Deux lieux de déroulement des enquêtes en vis-à-vis : *eki mae* (place de la gare) d'Izumigaoka et le Peacock store de Harumidai, dans le centre de voisinage « Sun Plaza ».

Le grand nombre de véhicules garés dans ce centre de voisinage donne une idée du rôle de mini-centralité commerciale qu'il conserve. Au-delà du supermarché cependant, près de la moitié des locaux commerciaux ont fermé, tandis qu'un café communautaire a ouvert ses portes. En arrière-plan du Peacock store, on aperçoit des logements collectifs publics gérés par une corporation parapublique (immeuble haut) et des logements préfectoraux, ainsi que le « Harumidai kindergarten » (à droite). Photos : S.Buhnik, 2013.



Grâce au budget de recherche alloué par la JSPS, j'ai pu demander à Matthew d'Elia²⁸⁸ de m'aider à distribuer mes questionnaires devant la gare d'Izumigaoka. Le remplissage des questionnaires avec les enquêtés durait en général une demi-heure à quarante minutes, et c'est presque toujours au bout de la 15^e à 20^e minutes que certains enquêtés proposaient par eux-mêmes des représentations graphiques de leurs mobilités ou que beaucoup de langues se déliaient, pour notre plus grand bonheur, tant certaines anecdotes sur le passé des habitants étaient savoureuses, ponctuées de souvenirs remontant parfois à la fin de la Seconde guerre mondiale et à la destruction du *furusato* (village d'origine). Dans plusieurs cas, l'envie de parler aux étudiants en échange universitaire s'enracinait peut-être dans une animadversion contre la pression de courants politiques ou sociaux opposés à leurs convictions :

« Les personnes qui distribuent des tracts là-bas sont bien des membres du parti *Ishin no kai* [le parti de Hashimoto Tōru, maire d'Ōsaka]. Ils sont populaires ici, donc attention quand vous en dites du mal. Mais moi je vous le dis, je ne les aime pas » [Enquête n°51, homme, 73 ans].

Toutefois, le nombre d'enquêtes accomplies à la gare d'Izumigaoka a rarement dépassé quatre par journée de terrain, alors qu'un objectif de 150 réponses avait été fixé au moment de la rédaction de l'enquête, afin que l'échantillon soit suffisamment large pour recouvrir la pluralité des réactions habitantes face au déclin. La nécessité d'augmenter le taux de réponse en un temps limité m'a conduite, sur les conseils de collègues, à faire transmettre par courrier une seconde moitié des questionnaires distribués (375 au total) par le biais de l'association de quartier de Harumidai, sous la condition que cet envoi respecte un mode de distribution aléatoire (un numéro d'appartement sur deux dans les ensembles collectifs, un numéro de pavillon sur trois dans les rues pavillonnaires). En mars 2013, une présentation de mon projet et de ma personne à une réunion de bienvenue (*keangeikai*) organisée par l'association des parents d'élèves de l'école élémentaire de Harumidai, entourée du responsable de l'association de voisinage et du directeur de cette école (lui-même américano-japonais), a inspiré la déférence et l'admiration (« Une étudiante de la Ritsumeikan ! La JSPS ! Et elle habite à Paris, elle étudie à la Sorbonne »). Cette présentation visait à encourager les potentiels récepteurs de l'enquête à me répondre, mais elle me plaçait tacitement du côté d'une relation de contrôle exercée par les responsables des associations de voisinage. Dès lors, j'ai reçu beaucoup de réponses de résidents globalement contents de leur situation à Senboku, déclarant une satisfaction sincère (ou une insatisfaction rentrée ?) à l'égard de leur environnement. Certains étaient avides de connaître les résultats et ont, suivant le souhait exprimé en introduction à l'enquête, communiqué une adresse électronique grâce à laquelle nous pourrions continuer à communiquer sur Senboku (voir annexes 8 et 9).

Ensuite, le premier samedi d'avril 2013, j'ai été conviée à participer à la distribution de petits déjeuners quasiment gratuits organisés par l'association de quartier de Harumidai : cette action a attiré des personnes âgées souvent accompagnés de leurs enfants et petits-enfants, en général communicatifs et curieux de s'adresser à une personne venue d'Europe (« C'est inhabituel de rencontrer une personne française ! Je suis contente ! ») (photos 17). Ces visiteurs ont instantanément accepté de recevoir un questionnaire. Apprendre que les enfants adultes habitent Kawachinagano et rendent visite à leurs parents vivant à Senboku, a été un déclic sur ma compréhension du fonctionnement des flux résidentiels et quotidiens qui influencent les

²⁸⁸ A l'époque étudiant de l'Université Rutgers en échange à l'Université Ritsumeikan et titulaire du niveau 2 du *Nihongo nōryoku shiken* (test international de japonais), devenu ambassadeur culturel du New Jersey auprès de la ville de Fukui en 2014.

recompositions des territoires périurbains du sud d'Ōsaka. Néanmoins, cette appétence à communiquer, et avec aisance, dans un lieu public communautaire, atteste que les personnes ayant accepté de répondre à cette occasion ont un ancrage solide au territoire, signalé par leur bonne insertion aux réseaux d'entraide locale, même s'ils se sont dits inquiets ou incommodés par le déclin en cours ou attendu des ressources urbaines à Senboku et Kawachinagano.

Photo 17a et 17b : « Oasis » (オアシス), nom du local de l'association de quartier de Harumidai, attendant à un bureau de poste et face au Peacock store.

A droite, l'intérieur du local et en arrière-plan, l'une des familles venues de Kawachinagano pour rendre visite au père du jeune père.



S. Buhnik, avril 2013.

Le recours aux intermédiaires tels que les représentants d'associations de voisinage ou d'ONG est une pratique courante pour augmenter le taux de réponse aux enquêtes par questionnaire envoyées par courrier au Japon, qui dépasse rarement les 25 % sans cet appui (Wissink et Hazelzet, 2012). Il n'est donc pas surprenant que cette technique de dissémination de l'enquête apparaisse incontournable lorsque l'enquêteur manque de moyens financiers pour distribuer plus de 500 questionnaires par courrier ou sur internet par une compagnie spécialisée²⁸⁹. En revanche, je m'attendais moins à ce que des membres de la société civile comme des sphères académiques me conseillent de joindre un *petit cadeau* au questionnaire pour m'assurer un taux de réponse significatif : un geste symbolique pour remercier l'enquêté de sacrifier un peu de son temps, et que vous êtes son obligé. Un doctorant de l'Université municipale d'Ōsaka expliqua par exemple que son enquête sur la perception du risque incendie par les personnes âgées avait atteint un taux de réponse de plus de 70 % grâce à l'utilité du cadeau offert avec le questionnaire : un tube étanche à l'intérieur duquel les seniors glissent des informations sur leur santé (groupe sanguin, allergie, etc.), consultable par les pompiers en cas d'intervention.

Cette convention pose aux chercheurs invités quelques enjeux financiers et éthiques non négligeables (qui paie de tels cadeaux dans ce cadre scientifique ? Et jusqu'à quel montant ?), et elle est critiquée par une partie de la communauté scientifique, pas seulement parce qu'elle déclenche des scandales de corruption aux niveaux élevés du pouvoir politique (Mellet, 2014). En acceptant

²⁸⁹ Entretien avec le professeur Ikuta, février 2013.

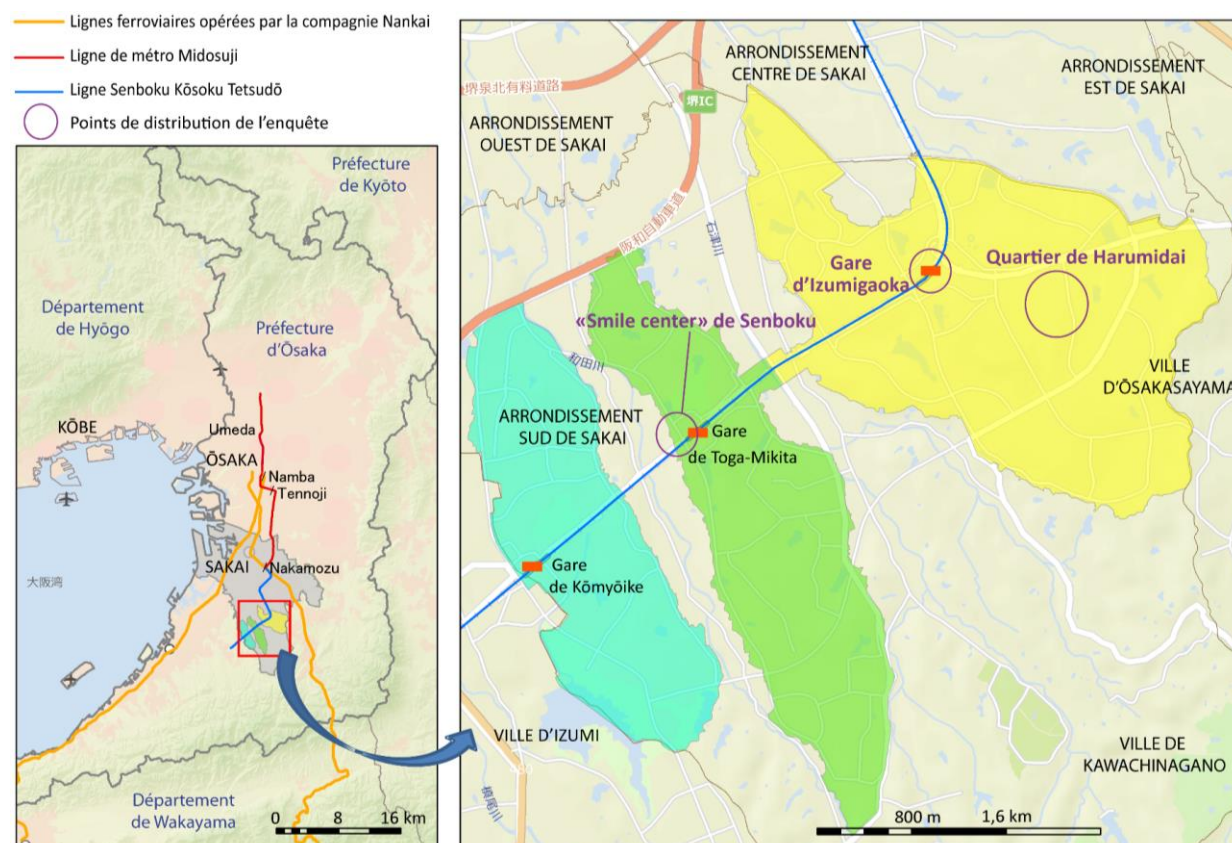
de s'y soumettre, le chercheur invité perpétue une pratique instigatrice d'inégalités entre les titulaires de bourses prestigieuses et élevées comme celle de la JSPS, et des boursiers moins bien dotés qui ne peuvent en assurer les frais²⁹⁰. Ce souci déontologique s'est heurté aux conseils d'interlocuteurs locaux, qui ont remarqué la longueur inhabituelle l'enquête : un cadeau de remerciement serait donc d'autant plus appréciable si je voulais un taux de réponse de plus de 15 %. Dans ces conditions, je me suis résolue à glisser dans le questionnaire un item strictement nécessaire à son remplissage : un stylo bi-couleur à l'effigie de l'Université Ritsumeikan à laquelle j'étais rattachée, et une vue peinte de Paris que je reproduisais chez moi au format d'une carte postale, sur laquelle j'exprimais ma reconnaissance envers l'enquête.

Ce qui a atténué les effets de grappe causés par une distribution trop intermédiée du questionnaire, a été la diversification des lieux de réalisation en vis-à-vis. En particulier, des entretiens semi-directifs avec l'ONG Senboku hottokenai network ont été le prélude à des liens d'amitié avec les créateurs de cette association, membres d'une même famille. Ces derniers ont non seulement accepté d'accueillir, sur la proposition des universités Ritsumeikan et municipale d'Osaka, une phase de test de la première version du questionnaire auprès des personnes fréquentant leur local appelé « smile center », mais encore m'ont-ils laissée avec Matthew interroger au local, en journée, des personnes promptes à s'entretenir avec nous. La moyenne d'âge de ces répondants était plus élevée que celle de Senboku (64 ans en moyenne, contre un âge médian de 44 ans à Sakai). Enfin, les professeurs Morisada (Université Poole Gakuin) et Ikuta (Université municipale d'Osaka) ont proposé de distribuer le questionnaire à des catégories de résidents qui se sont révélés beaucoup plus difficiles à atteindre que les personnes âgées, soit les habitants de moins de 30 ans.

J'ai finalement récolté 153 questionnaires (soit un taux de retour de 40,8 %), dont 100 questionnaires complètement remplis, agrémentés de mes notes ou de celle de Matthew d'Elia. Cela représente en moyenne 0,8 à 2 % de la population d'un quartier de Senboku, même si cette population est éclatée entre plusieurs quartiers et pour une minorité, résidente de localités voisines de Senboku (carte 29). L'enquête par questionnaire a permis de dialoguer avec des habitants aux ressentis contrastés du fait même de ces différences dans les modalités de sa distribution. Ainsi, l'enquête en vis-à-vis a mieux réussi auprès d'habitants assez mobiles (d'où leur présence) mais ne cachant pas un certain mécontentement à l'égard des jeux de pouvoir qui structurent certaines formes de sociabilité à Senboku ; l'enquête par courrier a marché auprès d'individus moins désapprobateurs vis-à-vis de ces structures mais critiques sur leur accès à la ville.

²⁹⁰ Entretien avec Anne Gonon, 11 mai 2013. On soulignera toutefois que le budget de recherche alloué à chaque boursier pour la JSPS ne peut être dépensé que pour l'achat de matériaux scientifiques (livres, articles), leur location (microscope, par exemple) ou la dissémination des résultats de recherche (organisation de conférences, publication, photocopies, etc.), dont les cadeaux ne font assurément pas partie.

Carte 29 : Lieux de distribution de l'enquête par questionnaire.



Réalisation : S. Buhnik et Nagata S., 2013. Cette carte est reproduite en annexes.

Toucher une population plurigénérationnelle : une tâche plus difficile qu'il n'y paraît

La structure de l'enquête elle-même est l'aboutissement d'une rencontre entre l'intention originelle d'une recherche envisagée avec mes directrices de thèse, et les normes éthiques ainsi que les protocoles auxquels se plient les chercheurs japonais, avec leurs similitudes et leurs différences par rapport aux protocoles français.

J'ai souhaité dès le départ que l'enquête habitante ne soit pas restreinte à une sous-population âgée, afin de ne pas faire l'impasse sur une interrogation, qu'on formulera prosaïquement de la manière suivante : comment être jeune et continuer à vivre dans une banlieue de plus en plus pensée par et pour les besoins des vieux ? L'enjeu de la conservation d'une population démographiquement diverse est un objectif de politique publique fondamental fixé par la municipalité de Sakai pour Senboku, et le socle d'une concurrence de plus en plus rude entre communes pour la captation des mobilités résidentielles des jeunes adultes (voir chapitre 6). Il m'a donc paru primordial de récolter l'avis des résidents âgés de 16 à 30 ans. C'est cet aspect de mon enquête qui s'est avéré délicat à mettre en œuvre, tant pour la prise de contact avec ces jeunes que pour la légitimité du questionnaire auprès des enseignants qui se dévouaient pour m'aider.

Durant la première phase de construction de l'enquête, de nombreux enseignants et collègues ont prodigué des conseils similaires à ceux dispensés par les ateliers doctoraux de formation aux techniques d'enquête en France : limiter la taille du questionnaire, limiter le plus possible les réponses ouvertes, éviter toute référence à des notions abstraites ou révélant les

intentions de l'enquête, supprimer les tournures négatives, se poser à voix haute les questions et effectuer son propre remplissage de l'enquête. De nouveau, l'échange permanent avec des enseignants et étudiants a levé des confusions lexicales (par exemple sur la traduction du mot « restaurant » en japonais et les établissements qu'il recouvre). J'ai pu rédiger grâce à eux, dans une langue appropriée, des questions sensibles (comme la question 26, sur les conditions économiques), ou trouver des chemins de traverse pour obtenir des informations sur le budget des ménages (comme la question 5 sur le montant hebdomadaire des courses alimentaires). Enfin, la lecture d'articles scientifiques (Narahara, 2012 ; Matsumoto, 2011) furent des sources d'inspiration dans la rédaction des questions.

Au vu de l'assistance hors du commun reçue des membres des universités qui m'ont accueillie, il me tenait à cœur que ma démarche d'analyse semble ultérieurement utile à ces enseignants-chercheurs, et du moins, que cette enquête apparaisse comme complémentaire des recherches déjà menées ou en cours à Senboku, et non rivale ou irrévérencieuse. A cet égard, la volonté de toucher un public plus large que celui des *kōreisha* (personnes âgées) vivant à Senboku a suscité d'abord des incompréhensions liées au fait que j'avais plus de mal à définir en japonais les notions d'ancrage et d'attachement au territoire, plutôt que celles d'accès aux ressources urbaines, d'autant plus que mes collègues connaissaient mon intérêt pour la question des *kaimono nanmin* (« sinistrés du shopping »)²⁹¹. Dans la ville de Senboku encore très bien desservie (voir chapitre 7), associer les jeunes à la question des *kaimono nanmin* avait une résonance bizarre et suggérait que je plaquais sur les banlieues japonaises, des représentations de la vie en banlieue nourries de mon expérience française²⁹².

Au fil des échanges, ce malentendu s'est dissipé, et j'ai reçu des conseils pour réussir à intégrer des questions ciblant différents segments de la population locale, sans que le questionnaire atteigne une longueur décourageante : 35 questions au total, dont une dizaine peut être à chaque fois sautée en fonction de l'âge de l'enquêté(e), car elles ne les concernent pas. Cette enquête est divisée en quatre thèmes :

- 1) L'énumération et la localisation des lieux fréquentés par l'enquêté au cours de ses déplacements quotidiens, ouvrent la possibilité d'une cartographie située de ces lieux de ressources et de leurs moyens d'accès ;
- 2) Une évaluation par la personne de ses difficultés éventuelles à atteindre des ressources, et sur ce qui pourrait selon elle y remédier ;
- 3) Des questions conçues pour savoir comment l'enquêté se projette dans l'avenir et envisage de rester à Senboku ;
- 4) Des informations sur le statut de l'enquêté (âge, sexe, lieu de résidence, statut socio-professionnel) et ses capacités matérielles ou cognitives de déplacement (détenition d'un permis, d'une voiture, évaluation de sa santé).

Malgré tout, la mise en contact avec des catégories de population sous-représentées dans la fréquentation des structures associatives locales (étudiants, adultes célibataires) a rarement

²⁹¹ J'ai constaté par la suite que l'enquête du Senboku hottokenai network est aussi plurigénérationnelle et contient le terme anglais « needs » (*nīzu*). Le « need » fait référence à la relation des individus aux ressources existantes, tandis que la transcription phonétique d'« accessibility » (*akusheshibiriti*) désigne avant tout les éléments matériels de support aux mobilités (transports, aménagements, etc.).

²⁹² Entretien avec Satō Yumi, septembre 2012.

abouti. En conséquence, la part des personnes de moins de 30 ans parmi le total des réponses reçues est encore plus faible que sa part réelle dans la population (7 % des enquêtés, plus de 20 % de la population). Par contraste, les 40-59 ans représentent 48 % des répondants (voir chapitre 7). A cela s'ajoute l'absence de réponse de la part des plus de 80 ans. Toutefois, cette déformation du profil des enquêtés, qui existe aussi dans les enquêtes locales (voir chapitre 7), s'est révélée à son tour riche d'enseignements sur les signes d'un ancrage faible ou d'un manque d'engagement des plus jeunes dans les banlieues en déclin.

En effet, contrairement à mes prévisions initiales, les jeunes empruntant la sortie de la gare d'Izumigaoka ont eu des réactions de surprise en voyant des étudiants étrangers dans un lieu de passage usuel, et ont marqué un temps d'arrêt. Mais ils ont en général évité une conversation directe, quels que fussent leur sexe et l'identité de l'enquêteur (Matthew ou moi). Seules deux personnes de moins de 30 ans sont venues de leur plein gré, en exprimant d'emblée une connivence estudiantine : la vision de la pancarte affichant les motifs de l'enquête les ramenait à des souvenirs d'étude plus ou moins plaisants, ce qui était aussi le cas d'adultes plus âgés.

Devant notre déconvenue, les gérants de l'espace Panjo auprès desquels nous devions nous signaler au préalable avant le démarrage d'une distribution, ont émis des doutes sur le lieu choisi : si je voulais toucher des jeunes « qui fréquentent avant tout Senboku pour ses universités », alors il valait mieux distribuer l'enquête au centre d'Ōsaka à Namba ! J'ai dès lors tenté d'approcher des habitants de 16 à 25 ans en recourant à la pratique de la distribution intermédiée, sur le modèle de celle mise en place avec le responsable de quartier de Harumidai, mais en m'adressant à des acteurs locaux en contact avec des étudiants ou parents d'étudiants. Je me suis d'abord tournée vers le directeur de l'école élémentaire de Harumidai, qui connaissait des parents de jeunes enfants et d'étudiants scolarisés ou non à Senboku. D'abord reçue positivement, ma requête s'est soldée par une fin de non-recevoir : le directeur ne s'était pas rendu compte de la profondeur de l'enquête et n'envisageait pas de faire peser ce fardeau (« burden ») sur les enfants des parents d'élèves. Si je raccourcissais l'enquête à une page, ce refus pourrait être reconsidéré et des membres de la Parent-Teacher Association locale²⁹³ impliqués dans la promotion d'activités scolaires et extra-scolaires y répondraient. Cet échec m'a néanmoins permis d'expérimenter un avatar des pressions que la PTA peut exercer, et dont j'avais jusque-là une connaissance uniquement légendaire²⁹⁴.

Très désolé de ne pouvoir m'aider, le directeur d'école m'a conseillé de contacter le service des relations internationales de l'Université préfectorale d'Ōsaka (Ōsakafu daigaku), située près de la gare de Nakamozu juste avant celle d'Izumigaoka : une fois encore, mes sollicitations n'ont pas abouti, mais cette fois-ci pour des motifs légaux. La signature d'un garant, suffisante pour distribuer mon enquête sur la place d'Izumigaoka ou devant le supermarché Peacock, ne convenait pas ici. Ma demande était assimilée à une expérience scientifique, et pour cette raison, mon professeur encadrant à l'université Ritsumeikan était tenu d'organiser un comité collégial, *kenkyū rinri shinsa*²⁹⁵, dont les conclusions prouveraient que mon enquête respectait les normes éthiques en

²⁹³ Les Japonais utilisent directement les initiales PTA transcrites en katakana, cette organisation calquée sur le modèle américain ayant été introduite durant la période d'occupation par les forces alliées.

²⁹⁴ Voir Louise George Kittaka, « The PTA : a survival guide for foreign parents », *Japan Times*, 23 septembre 2013, online : <http://www.japantimes.co.jp/community/2013/09/23/issues/the-pta-a-survival-guide-for-foreign-parents/#.VdsPP5erHJp>

²⁹⁵ Littéralement, inspection de la moralité ou de l'éthique de la recherche.

vigueur au Japon. Comme nous étions déjà en mai 2013, il a fallu abandonner. Il faut souligner que l'établissement universitaire visé était public et assujéti à des mesures de rigueur budgétaire par la mairie d'Ōsaka, ferment de conflits, d'où une tendance à éviter tout motif d'accusation de mauvaise gestion (voir chapitre 4). La collègue du Professeur Ikuta enseignant à l'université chrétienne privée de Poole Gakuin n'a pas émis ces réserves sur la dimension éthique de l'enquête, mais elle a douté de sa capacité à trouver des jeunes vivant à Senboku, étudiant à la Poole et intéressés par ce questionnaire. Trois réponses ont ainsi été obtenues. Le contraste avec les modalités de l'enquête auprès des catégories âgées était d'autant plus saisissant qu'au local de l'ONG Senboku hottokenai network, il a suffi que mon questionnaire soit lu une fois et commenté très pertinemment par des membres présents, pour que sa diffusion à l'envi se concrétise. Faisant part de ce souci à la directrice de l'ONG, celle-ci me dit qu'au « Smile center », les gens avaient tout le loisir de répondre, alors que les jeunes adultes avaient des emplois du temps trop contraints et avaient déjà trop de choses à faire dans une journée.

Ces barrières institutionnelles et symboliques à la communication avec les plus jeunes m'ont convaincue qu'il était intéressant de réexaminer les cadres de l'identification des individus isolés en banlieue. Les catégories de populations les plus sous-documentées des études sur la décroissance périurbaine (jeunes adultes célibataires) sont aussi les plus susceptibles d'alimenter les processus de « retour au centre » (*toshin kaiki*) qui aggravent l'enfoncement des banlieues dans leur déclin et leur fort vieillissement. Il s'agit simultanément des populations les plus difficiles à atteindre et celles dont on attend qu'elles contribuent aux actions bénévoles de maintien des ressources locales, mais qui se mêlent rarement aux bénéficiaires (Takamura, 2009) lorsque des opérations sortant du quotidien sont organisées, comme les petits déjeuners de Harumidai²⁹⁶. Faut-il pour autant les ranger dans une catégorie réifiée de « victimes » de la décroissance des banlieues ? Pour éviter les caricatures, le recueil de la parole des acteurs et de leur opinion apportait une couche supplémentaire à l'analyse de l'adaptation de l'action publique locale au phénomène de la décroissance périurbaine.

IV.2.3. Les entretiens semi-directifs avec les acteurs institutionnels publics et privés

Conduits parallèlement à l'enquête et de manière interdépendante, les entretiens semi-directifs avec 33 acteurs locaux se déroulaient en suivant un canevas de questions, structuré pour répondre à deux faisceaux d'interrogation majeurs :

- Comment se représentent-ils les problèmes liés à la décroissance et comment identifient-ils les personnes ayant besoin d'aide ?
- Comment cherchent-ils à contrer la décroissance ? Quel est leur objectif de stabilisation de la décroissance ? Comment l'enjeu du maintien d'une population jeune les conduit-ils à envisager l'intensification des concurrences entre villes pour la captation de migrations résidentielles ? Comment le renforcement volontaire de la force polarisante exercé par la ville d'Ōsaka est-il perçu ? Des formes de gouvernance de la décroissance sont-elles imaginées ?

Les acteurs demandant presque toujours que j'envoie au préalable mes questions, l'un des objectifs de la grille d'entretien était quelque peu neutralisé : celui de ne pas aborder de manière frontale la question de la décroissance pour ne pas braquer l'entretien sur l'enjeu de l'acceptation du déclin. En contrepartie, les interlocuteurs avaient le temps de préparer leurs réponses et

²⁹⁶ Voir l'analyse des dispositifs d'organisation du petit déjeuner communautaire à Harumidai, chapitre 7.

veillaient à m'accueillir avec un abondant corpus de littérature grise (documents, rapports d'activité, coupures de journaux...) adapté à mes questions. Sauf lors de meetings réunissant plus d'un chercheur²⁹⁷, j'ai décidé de ne pas enregistrer mes interlocuteurs, qui étaient parfois réticents et risquaient de réitérer discours déjà couchés dans leurs documents officiels s'ils se savaient enregistrés. La traduction de leurs propos par un accompagnant bilingue (comme la professeur Sakanishi Akiko qui me fit rencontrer la compagnie Nankai) me laissait en outre le temps de prendre des notes d'entretien et de les confronter aux informations contenues dans les brochures.

Les principales difficultés méthodologiques concernaient ici mon aptitude à identifier un acteur voire un système d'acteurs local. Les concepts génériques d'acteur et de gouvernance sont depuis longtemps transposés dans la littérature anglo-saxonne et japonaise sur les politiques d'aménagement du Japon (*inter alia*, Maruyama, 2013 ; Tsukamoto, 2011). Sur le terrain cependant, leur validité reste contestée, soit pour mettre en garde contre les décalages sémantiques entre les usages français et japonais de la gouvernance/*gabanansu*, soit pour constater l'absence d'outil de coordination collective des stratégies territoriales d'adaptation à la décroissance urbaine.

J'ai défini comme système d'acteurs local l'ensemble des agents individuels ou collectifs (institutions, agences, associations) ayant, directement ou indirectement, un pouvoir d'action sur le fonctionnement des territoires étudiés et les formes qu'ils prennent. Ils ont leurs représentations, leurs pratiques du territoire, leurs intérêts et leurs objectifs propres qui modulent leur stratégie et les amènent à s'allier ou à s'opposer à d'autres acteurs en fonction d'évolutions politiques de long terme (comme les réformes de la décentralisation et la montée en puissance de l'urbanisme participatif ou *machi-zukuri*) ou de changements plus contingents (changement de la composition du personnel au sein d'une institution donnée, ce qui modifie les affinités idéologiques ou amicales que ce groupe entretient avec d'autres acteurs). Le concept de système définit le caractère dynamique et interactif de ces jeux d'acteurs. Certains d'entre eux peuvent entrer ou sortir de ce système (création ou disparition d'une association, restructuration d'une entreprise, fusion de deux institutions...), ce qui affecte en retour le dessin général de leurs interrelations. Enfin, la conscience d'un individu d'avoir un pouvoir d'action est elle aussi changeante.

A partir de là, le problème n'était pas l'idéal d'une connaissance exhaustive des acteurs impliqués dans le traitement de la décroissance : il est irréalisable, mais le séjour était suffisamment long pour laisser le temps de rencontrer des acteurs jouant un rôle prépondérant. Les enseignants qui m'ont reçue pour un entretien m'ont orientée vers des institutions qui leur paraissaient incontournables. De fil en aiguille, ces institutions mentionnaient l'existence d'autres acteurs : si elle était réitérée, cette mention indiquait l'importance du rôle qu'ils jouaient et me conduisait à rechercher un entretien avec eux. Le dessin du système d'acteurs filtrait peu à peu. Je craignais en revanche de ne pas bien comprendre ni décrire fidèlement un processus d'organisation territoriale qui peut s'analyser à deux niveaux (Raffestin, 1986) : au niveau matériel et technique, ce qui résulte de l'action des acteurs, qui disposent très variablement d'outils législatifs, juridiques ou financiers pour défendre leurs intérêts; au niveau idéal, ce qui relève de la « sémiosphère » (Raffestin, *ibid.*), c'est-à-dire des systèmes de représentations qui « guident les sociétés dans l'appréhension qu'elles ont de leur 'environnement' » (Moine, 2006 : 118). C'est-à-dire que les acteurs du Kansai font

²⁹⁷ Par exemple, lors de rencontre à la mairie de Sakai entre la maire adjointe et plusieurs membres de SCIRN, dont les professeurs Thorsten Wiechmann et Yahagi Hiroshi.

valoir leurs points de vue à travers des filtres de représentations mentales du territoire qu'ils s'approprient, représentations imprégnées d'héritages culturels et linguistiques spécifiques. Tout le travail d'Augustin Berque, depuis ses premiers ouvrages sur la maîtrise de la ville et l'urbanité à ceux sur la médiance et la mésologie en tant que science du milieu, se structure précisément autour d'une phénoménologie herméneutique qui a abouti à une connaissance intime de penseurs japonais (comme Watsuji Tetsurō ou Nishida Kitarō) et de termes tels que le *ma* ou entrelieu, permettant de saisir les spécificités de la conception japonaise des espaces et des milieux urbains.

Les phases d'entretiens avec des acteurs locaux s'intercalaient avec des périodes de lectures de références bibliographiques qui explicitaient ces systèmes de représentation selon une approche phénoménologique (Berque, 1976, 1982, 1986, 2010) ou qui traitaient des effets du « rééchelonnement » de l'État développeur (Brenner et Theodore, 2002) sur les ententes entre acteurs du Kansai, d'Ōsaka en particulier (Tsukamoto, 2011, 2012). Je ne me suis cependant pas libérée de la crainte de sous-estimer ou au contraire de sur-interpréter l'influence de ces spécificités culturelles sur les rapports de force entre acteurs et leurs interrelations ou leurs socialités, faute d'une connaissance suffisante de ce *contextu* ou *kanjin* (Hamaguchi, 2003). C'est pourquoi j'ai préféré poser « à plat » les confrontations entre les discours des acteurs, ceux des habitants et le dévoilement de conflits, en m'appuyant sur les corpus documentaires, la fréquentation des sites internet de ces acteurs et les traces écrites de mes enquêtes. J'espère néanmoins compenser à terme ce déficit herméneutique de mon analyse des dynamiques actantielles, par un projet de donner un libre accès aux données brutes de mes travaux avec l'autorisation des acteurs concernés. Peut-être pourront-ils servir ainsi de matériau pour des spécialistes de l'espace japonais ou de futurs doctorants adoptant une approche culturelle de ces jeux d'acteurs.

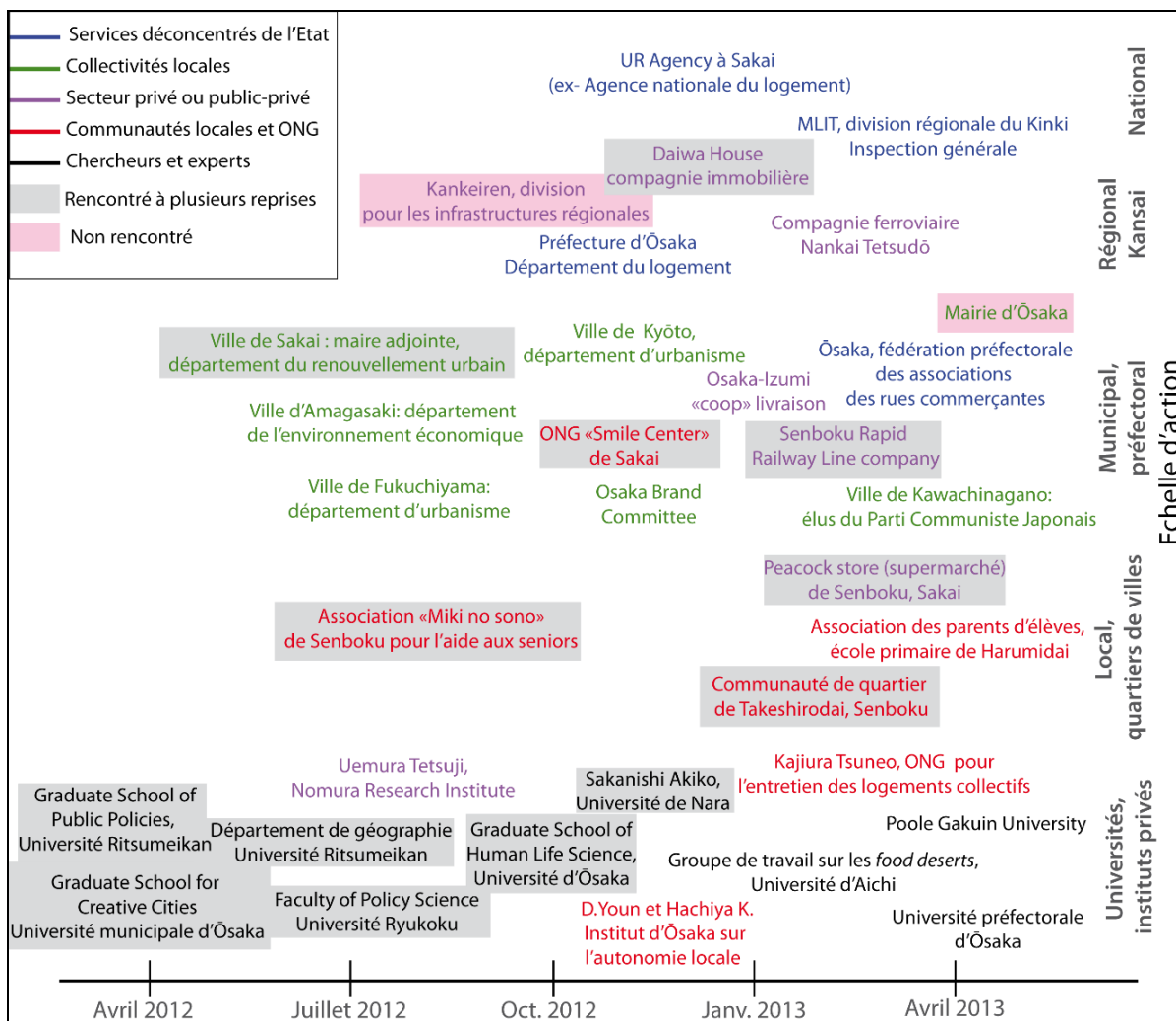
Cinq catégories d'acteurs locaux ont finalement été cernées (figure 34) :

- 1) L'État et ses services déconcentrés dans la région du Kinki (pendant administratif de la région culturelle du Kansai) ;
- 2) Les collectivités locales, préfectures et municipalités au sein desquelles sont formulés le plus explicitement les désirs d'autonomisation fiscale et administrative, et auxquelles s'adjoignent les agences (du tourisme, de la promotion culturelle par exemple) établies pour réaliser ou valoriser leurs objectifs de redéveloppement ;
- 3) Les membres de la société civile participant aux activités des communautés de quartier (*chōnainikai*), ou bien à celles des associations à but non lucratif reconnues par la loi de 1998 sur les NPO (voir chapitre 7) ;
- 4) Les entreprises privées et les associations défendant leurs intérêts (Nankai, Kankeiren, etc.) ;
- 5) Les enseignants-chercheurs employés par des universités ou des instituts de recherche privés, engagés dans la réalisation ou l'évaluation de projets d'aménagement situés au sein du Keihanshin.

Figure 34 : Le système d'acteurs du Kansai, acteurs interrogés.

Axe horizontal : date du premier entretien ; axe vertical : échelle d'action.

Lorsque plusieurs représentants d'une institution ont accepté un entretien, seul le nom de l'institution est précisé. L'identité de tous les individus rencontrés figure en annexes. Le placement de la catégorie des chercheurs et experts ne reflète pas leur champ d'action (leur rayonnement peut être international) mais leur rôle de tutelle scientifique et de socle pour l'interprétation des entretiens avec les acteurs du monde social.



Réalisation : S. Buhnik, 2014.

Leur nombre important sur notre terrain d'étude hérite de la tradition « d'interactionnisme science-société » (Hanes, 2002) initié par le maire d'Osaka Seki Hajime.

Les frontières entre ces groupes sont poreuses, dans la mesure où un acteur (individuel ou collectif) peut collaborer plus ou moins étroitement avec un autre acteur, ou tout simplement appartenir à deux catégories voire davantage : ce serait le cas d'un membre d'une assemblée municipale qui participerait aux actions de l'association du quartier dont il est résident. C'est la multiplicité, la régularité et la qualité (positive ou négative) de ces interrelations qui influencent en retour le sentiment d'appartenance des acteurs à un système territorial aux limites nécessairement floues, composé de sous-systèmes dynamiques (traditions de relations plus fortes entre certains acteurs qu'avec d'autres).

J'ai rencontré des représentants de chacun de ces groupes entre avril 2012 et juin 2013; dans deux cas, la lecture du manifeste du Parti de la restauration d'Ōsaka et des livres blancs du Kankeiren (Fédération économique du Kansai) s'est substituée à l'entretien physique avec des élus de ce parti, avec lesquels mes encadrants n'avaient pas de contact. Il faut donc garder à l'esprit qu'il s'agit d'acteurs jouissant pour la plupart de « liens forts » (Granovetter, 1973) avec au moins un de mes encadrants, ou que ces derniers estimaient pertinent de rencontrer en raison des thèmes abordés par ma recherche.

IV.3. L'observation sur le terrain : parcourir la banlieue en son déclin et au-delà

La majorité des acteurs rencontrés a non seulement pris très au sérieux l'entretien, mais encore a-t-elle assorti ces entretiens de « tournées » des lieux où ils menaient leurs actions de lutte contre la décroissance urbaine, que cette action porte sur le traitement du stock de logements vacants (visite des zones en destruction/reconstruction) ou sur la gestion de services mobiles (camion-épicerie de l'Izumi coop à Kawachinagano, bus communautaires) fournissant ce que Lord (2011) appelle une « ville par procuration ». Ainsi, l'entretien s'est mué à plusieurs reprises en un suivi de l'acteur dans ses pérégrinations, parfois en une participation semi-observante, si je pouvais aider à la livraison de paquets (Izumi coop). Cela a donné lieu à des parcours commentés : j'ai conservé de ces cheminements des notes, des photos, des vidéos des moments où l'arrivée « à la criée » du fournisseur de services était l'embrayeur d'une revitalisation temporaire de places publiques gérées selon un régime de propriété public (espace public municipal) ou privé (montage d'un stand de vente de légumes locaux devant une gare ou un supermarché) (voir chapitre 3, figure 23).

Après une phase d'entretien semi-directif avec un acteur, de participation à un meeting où j'étais conviée ou une séance de réalisation d'enquête par questionnaire avec Matthew et/ou Shōhei, je ne rentrais pas directement à Ōsaka ou à Kyōto où je logeais. Je continuais à visiter la ville, au hasard et à loisir, en me repérant à l'aide d'une carte. Ces déambulations étaient généralement transversales : c'est-à-dire que je joignais les différents tronçons de la ville de Senboku, séparés par des zones agricoles interstitielles (cf. chapitre 6) grâce à divers moyens de transport, quoique le plus souvent à pied. La prépondérance de la marche et de la « culture du chemin » (*michi no bunka*) pour la civilisation japonaise et sa territorialité (Berque, 2013) a eu une influence majeure sur les conceptions contemporaines d'un accès dégradé aux ressources urbaines (Sugita, 2008 ; voir chapitres 2 et 3). Cette façon de parcourir la ville gratuitement fait découvrir « par les pieds » (Berque, 2013) les endroits où l'accès pédestre se brise sur des cheminements pénibles : escarpés et peu ombragés par exemple. Je marquais des pauses d'observation plus longue de l'environnement et des usagers des espaces traversés, lorsque ce cheminement rencontrait celui d'une personne âgée appuyée sur un déambulateur ou munie de toute aide à la marche. Dans cinq cas, il a été possible d'engager la conversation avec ces passants âgés et de recueillir des informations supplémentaires sur la *praticabilité* de Senboku et de Kawachinagano pour les seniors.

Ces phases d'observation plus libres ont aussi ouvert la voie à une forme de sérendipité (Van Andel et Bourcier, 2008) : l'une des découvertes inattendues concernait ainsi les zones pavillonnaires neuves aux marges des limites de la ville nouvelle, dont la visite n'était pas incluse

dans les tournées préparées des espaces en déclin, parce qu'elle semblait sortir du sujet annoncé de ma recherche (photos 18a et 18b)²⁹⁸. Si une seconde rencontre avait lieu avec les acteurs, j'évoquais ces zones dont le dynamisme ou les caractéristiques architecturales contrevenaient à la représentation initiale que j'avais d'une ville nouvelle « typique » comme Senboku. Aux saisons automnales et printanières, l'attitude du « flâneur » (expression popularisée sous les termes de *toshi yūbōsha* : Schulz, 2008, 2012) a modifié ma vision de Senboku, dont les parcs publics contenaient des paysages d'un grand esthétisme. Cela m'aidait à mieux comprendre la défense et illustration de la banlieue de Senboku par la mairie de Sakai, lors de mes premiers entretiens (photo 17c). L'arrivée simultanée de premiers résultats cartographiques grâce à la collaboration avec Nagata Shōhei a donné une dimension chiffrée au matériau empirique recueilli au fil de ces cheminements improvisés ou des visites anticipées de zones en déclin. En prenant des photos de mon environnement direct en moyenne tous les 20 à 50 pas et en me retournant sur mon chemin, j'obtenais des séries de clichés pris à faible altitude ou à partir de positions élevées : le parcours transversal (d'une gare à l'autre) ou radial (depuis la gare d'Izumigaoka jusqu'à Harumidai par exemple) me confrontait à l'expérience des dénivelés successifs qui peuvent séparer un lieu de ressource du domicile des enquêtés.

Enfin, un accident physique lors d'un cheminement de Harumidai à la gare de Toga-Mikita (encadré 7) m'a fait renoncer à des estimations de la vacance résidentielle par relevé de terrain. L'échange inopiné avec deux personnes âgées qui en a été la conséquence prouvait que le vide extérieur pouvait masquer une vie aux aguets, vivace à l'intérieur des logements que j'aurais cru vacants, derrière des façades fermées ou semblant parfois plus flétries que d'autres logements qui viennent de perdre leur propriétaire.

²⁹⁸ Un acteur a délibérément inclus dans sa visite guidée des zones en déclin et des zones en redéveloppement : les élus du Parti Communiste Japonais (Kyōsantō) siégeant à l'assemblée municipale d'Ōsaka, pour un regard critique sur les effets de l'étalement urbain mêlé à la décroissance. Lors du premier entretien à la mairie de Sakai, l'existence de l'éco-quartier en chantier de Harumidai a été évoquée, puis un meeting spécifique lui a été dédié.

Photos 18. Déclin et beauté de Senboku New Town.

Un immeuble vacant à 30 % montré lors d'une excursion dans le quartier de Chayamadai (18a). Quartier pavillonnaire en expansion aux marges de Senboku (18b). Le parc de Ohasu près de la gare de Toga-Mikita au printemps (18c).



Photos : S.Buhnik, 2013.

Encadré 7. La visite de la vieille dame. Notes de terrain du 18 mars 2013, reprises au retour à domicile.

Après la réunion organisée par l'association des parents d'élèves de Harumidai, je suis descendue vers la zone agricole non urbanisée. On entrevoit un petit chemin qui pourrait mener la gare de Toga-Mikita, que les voitures traversent sporadiquement. Les champs labourés commencent à se recouvrir de végétaux ; un homme et une femme, dos courbé, fichu ou chapeau sur la tête, soignent leur semis. Ça donne envie d'aller vers *l'inaka*, vers les campagnes de Miyama que Hiroshi Yahagi nous fit découvrir cet automne. La pente du sentier monte. On aurait du mal à se repérer, sans l'affiche de campagne d'un candidat du parti *Ishin no Kai* (photo 1). Il n'y a pas de trottoir, comme souvent à Senboku, mais de vastes fossés destinés à recueillir les eaux de pluie. Personne dehors, très peu de commerces, le local d'un dentiste est fermé, on voit des restes de baraques en tôle ondulée. C'est pourtant un quartier en croissance démographique d'après les statistiques. La vue est magnifique (photo 2), alors je recule pour prendre un panorama où l'on verrait les champs, les pavillons, les grands ensembles. Je recule et tombe dans le fossé.



Mon appareil photo est intact mais j'ai une main qui saigne, et une branche de mes lunettes est dévissée. Derrière moi, on s'exclame : *donai shitan* (« qu'est-ce qui s'est passé ? Ça ne va pas ? »). Les portes coulissantes, branlantes, de la maison que je venais de passer ont glissé. Une vieille dame a entendu le cri de douleur et est sortie. *Sumimasen, shitsurei shimashita* (« Pardon, j'ai causé un dérangement »), dis-je. Elle voit le sang, s'inquiète, m'indique de rentrer chez elle une fois que j'ai récupéré mon sac. J'entre dans un vestibule sombre, au sol en pierres. La dame est entrée dans son salon, en ressort avec des bonbons, de l'eau et une trousse à pharmacie. Dans un sachet en forme de Doraemon [un chat bleu héros d'un manga très célèbre], il y a des pansements qu'elle a achetés pour son petit-fils. Elle a 77 ans, vit ici depuis qu'elle en a six, l'une de ses deux filles est revenue habiter avec elle après la mort de son mari mais elle travaille en journée. Nous discutons, je lui donne une carte postale de Paris que j'ai dans mon sac. Je finis par prendre congé, je l'assure que je vais mieux et me confonds en remerciements. Ma branche de lunettes est cassée mais quelle aventure ! Elle voit les lunettes et me dit d'attendre un instant : après qu'elle a hélé un nom de famille dehors, la porte coulissante de la maison d'en face s'ouvre prestement et fait apparaître un vieux voisin. Il n'a pas de vis de cette taille, mais voilà où aller à la gare de Toga-Mikita. Il dessine un plan. Je les remercie de nouveau, ils rentrent dans leur foyer, les portes glissent presque à l'unisson, la rue est redevenue parfaitement calme.

Conclusion

Dans l'optique d'une analyse pluriscale du déclin périurbain et de ses impacts sur la vie quotidienne au Japon, manier les bases de données détaillées locales ouvertes au public par le Bureau de la Statistique nippon réclame de longs mois d'apprentissage : la familiarisation avec la langue doit se doubler d'une connaissance du fonctionnement des logiciels d'un logiciel d'information géographique, et en faisant abstraction des détails logistiques et techniques (lourdeurs des bases pour un ordinateur de moyenne puissance, problèmes de calcul, recherche des données désagrégées...). Si l'on a la patience de se lancer dans cette découverte, les résultats montrent qu'il ne s'agit pas d'un travail ingrat. L'exploitation des bases de données détaillées locales offre un nombre tout à fait exceptionnel d'informations inédites ou très élaborées sur les recompositions spatiales des métropoles japonaises en décroissance.

La démarche d'analyse à laquelle ce travail doctoral est parvenu n'aurait pris cette figure sans l'accompagnement par la structure scientifique d'accueil et la prévenance des acteurs rencontrés. Ceux-ci ont consacré beaucoup de temps à dispenser des conseils à un chercheur étranger, dans un cadre plus informel que celui dont ils ont coutume. Sans cela, il aurait été impossible de saisir les normes socio-culturelles véhiculées par les statistiques publiques ou la masse des données quantitatives produites avec grand sérieux par de multiples sources. La croyance en la neutralité scientifique des données quantitatives peut insidieusement mener à la projection d'idées reçues sur les processus de décroissance périurbaine en cours au Japon.

C'est à ce titre que l'alliance des traitements des données statistiques avec l'analyse d'un matériau empirique issu de plusieurs types d'enquête sous-tend une appréhension à la fois synthétique, articulée et argumentée de la complexité du déclin urbain au Japon. Mais en dépit de mes précautions méthodologiques, il m'a de plus en plus semblé que je n'arrivais pas à rencontrer des personnes se sentant réellement exclues à cause d'une détérioration de leur accès aux ressources urbaines, pour des raisons individuelles ou environnementales. Cela est peut-être lié au choix du terrain, dans la mesure où la majorité des acteurs a jugé que la décroissance n'avait pas dégradé la densité en ressources et la desserte de Senboku New Town jusqu'à un point de non-retour « comme dans les campagnes » (*inaka*)²⁹⁹, et que le phénomène des « sinistrés du shopping » restait résiduel (« spot-like », selon certains interlocuteurs). Ou bien cela provient des méthodes de distribution du questionnaire. Cet échec relatif s'est en tout cas révélé être une *felix culpa*, car il a donné toute son importance à une parole habitante et à des informations extra-verbales en rupture avec l'image répandue d'une monotonie de la vie périurbaine et d'un rejet généralisé de la banlieue en déclin. Il invite aussi à réinterroger la notion d'engagement sur le territoire, plus large que l'enjeu d'un accès physiquement facile à des ressources catégorisées (commerces, école, etc.).

²⁹⁹ Remarque faite à la mairie de Sakai et par plusieurs enseignants rencontrés entre avril 2012 et juin 2013 : Satō Yumi, Kajiura Tsuneo, Yahagi Hiroshi, entre autres.

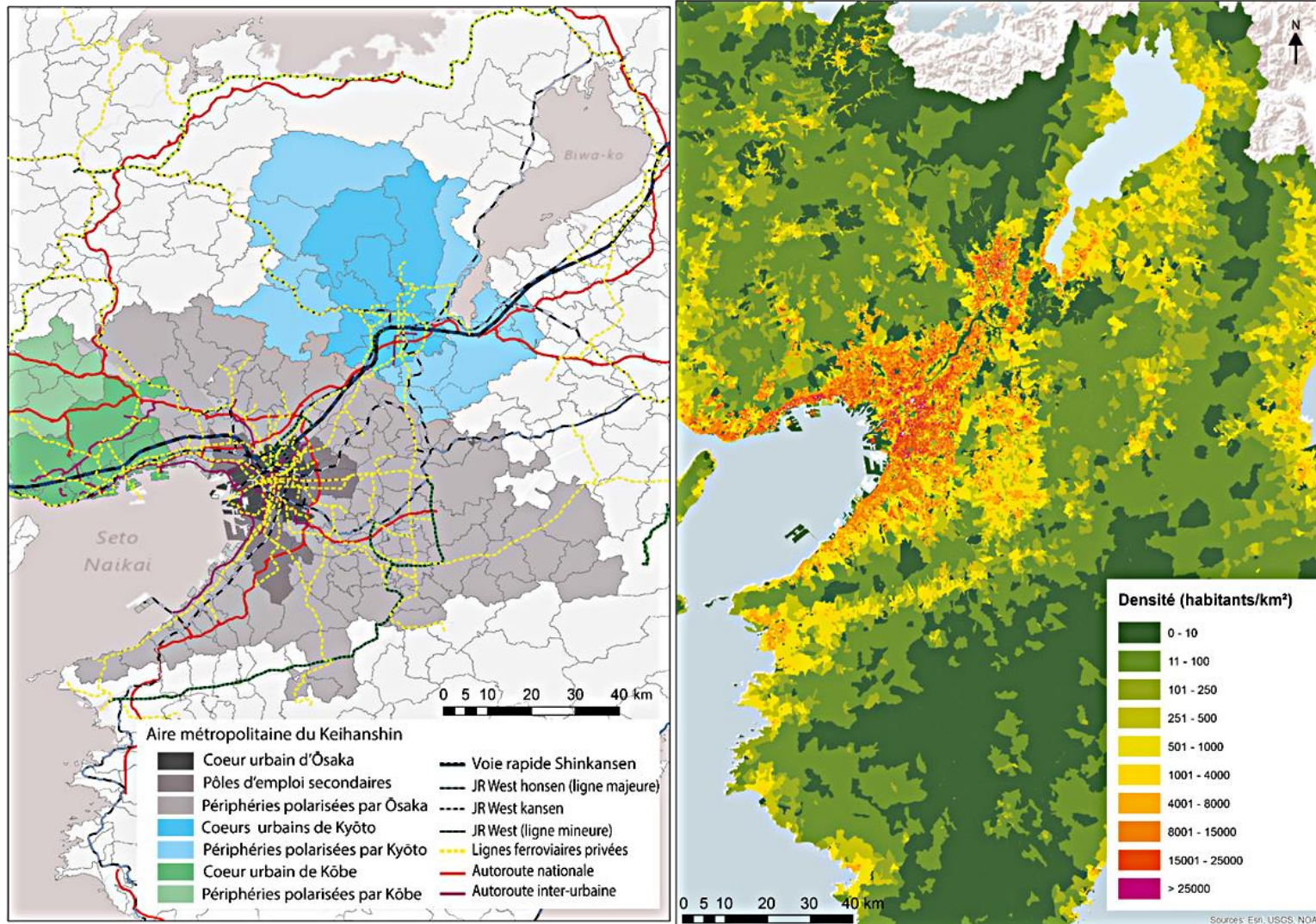
Identifier les territoires « gagnants » et « perdants » de la stagnation de l'agglomération d'Ōsaka

Le chapitre 5 a exposé les cadres épistémologiques, méthodologiques et pratiques qui ont sous-tendu notre démarche d'analyse pluriscalaire de la décroissance urbaine à l'intérieur de l'agglomération d'Ōsaka et plus largement, dans la conurbation du Keihanshin et la région du Kansai, dont Ōsaka demeure le poumon industriel et marchand. Grâce au travail de repérage et d'exploitation des bases de données communales et infracommunales accompli, il est possible de mieux quantifier les dynamiques enchevêtrées de déclin et de redéveloppement qui accompagnent la réorganisation de la conurbation du Keihanshin depuis l'éclatement de la Bulle.

Le chapitre 6 se structure autour de la présentation et du commentaire des résultats obtenus au fil de cette démarche, en trois temps. Il apparaît tout d'abord que depuis la fin des années 1990, la stagnation de la population totale du Kansai (autour de 21 à 22 millions environ pour les sept départements étudiés en 2010, avec une évolution démographique moyenne annuelle de -1,17 % par commune) masque sur le terrain des disparités de plus en plus marquées entre les zones les plus dynamiques, encore croissantes, de la région, et les zones en déclin, selon des gradients centres-périphéries nets. Il s'ensuit un double processus de redéveloppement et de densification de zones déjà denses au cœur d'Ōsaka, Kyōto et Kōbe (carte 30) et de dé-densification (Marmignon, 2010 ; Yamagami, 2015) des périphéries. D'abord limité aux périphéries lointaines et rurales, ce processus de dé-densification touche aujourd'hui des zones urbanisées proches des hauts lieux de centralité économique et politique du Kansai.

Nos résultats invitent cependant à s'écarter d'une vision euclidienne et concentrique de cette division centres-périphéries : à la différence de Tōkyō, les zones dynamiques ne se situent que pour moitié dans des quartiers centraux anciens. Elles ont pour point commun d'être des pôles d'emploi tertiaire. Ces pôles se fixent sur les grandes infrastructures de transport qui les connectent plus vite à Tōkyō et au reste du monde grâce aux voies rapides construites à l'intérieur du corridor Kyōto-Kōbe-Ōsaka depuis les années 1960. Les communes « gagnantes » de la conurbation du Keihanshin où se situent ces territoires attractifs combinent leur connectivité et leurs fonctions de bassin d'emploi avec des caractéristiques attestant l'aisance socio-économique de leurs habitants, au sein d'une région qui a été fragilisée par la délocalisation de son tissu manufacturier. À l'inverse, les territoires qui perdent des habitants ont pour point commun d'être à la marge de ces *hubs* interreliés agglomérant hommes et emplois tertiaires supérieurs. Les programmes de redéveloppement polycentrique défendus par le Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transport et du Tourisme (MLITT) et par la Fédération économique du Kansai ayant renforcé la mise en relation de ces territoires gagnants, avec la collaboration des communes concernées, nous décrivons cette distribution de l'évolution du peuplement du Keihanshin comme un archipel métropolitain de dynamisme (préservé, voire réaffirmé) urbain dans un océan de déclin régional.

Carte 30 : La conurbation du Keihanshin dans le Kansai. Ces cartes, déjà présentées au chapitre 5, servent à rappeler les deux traits structuraux qui ont guidé l'étalement de cette conurbation au XXe siècle : 1) l'extension en doigts de gants des infrastructures ferroviaires et routières majeures qui lient les grandes villes de la région à Ōsaka, un peu plus réticulé à l'intérieur de chaque pôle urbain ; 2) L'étranglement de la plaine alluviale qui enserré les zones de plus forte densité à l'intérieur de la Préfecture d'Ōsaka, dont les frontières méridionales se calent sur la ligne de crête de la chaîne du Kongo-Katsuragi.



La deuxième partie de ce chapitre décrypte les conséquences socio-spatiales locales de cette poursuite de la métropolisation de la région du Kansai dans la décroissance, dans l'optique de clarifier la question des interactions entre décroissance démographique et hausse de la précarité dans les périphéries de l'agglomération d'Osaka. L'analyse infra-communale démontre que des villes de banlieue en déclin constant depuis plus de quinze ans, comme Senboku, n'en continuent pas moins de connaître des processus d'étalement urbain à côté de parcelles devenues vacantes. L'outil cartographique révèle ici à quel point les notions de déclin ou de décroissance masquent sur le terrain un processus d'une grande hétérogénéité. L'insertion ponctuelle de nouvelles constructions aboutit en effet à une mosaïque de points chauds de régénération et de points froids de déclin démographique continu. Selon le profil des logements, la nature de l'environnement résidentiel et le degré de connectivité des quartiers aux pôles d'emploi régionaux, l'agencement de cette mosaïque et les changements sociodémographiques à l'œuvre sont appelés à varier. Grâce aux données détaillées des recensements quinquennaux depuis 2000 et aux archives obtenues auprès de la mairie de Sakai, une attention particulière est portée aux ménages entrant dans la ville de Senboku, où de nouveaux quartiers pavillonnaires côtoient des zones de logements collectifs en déclin datant des années 1950 et 1960.

L'imbrication spatiale des processus de décroissance urbaine et de redéveloppement reflète ainsi un jeu d'interactions locales entre politiques publiques, stratégies des investisseurs immobiliers et choix résidentiels des ménages. Ce jeu est influencé par la structure du marché immobilier métropolitain et par ce que Hirayama Yōsuke (2013) appelle une néolibéralisation diffuse (*pervasive neoliberalization*) des politiques municipales de logement, sous l'effet d'une concurrence exacerbée pour l'attraction de nouveaux résidents. Dans la dernière partie de ce chapitre, nous comparons la spécialisation des logements neufs construits dans les banlieues en déclin de Senboku New Town et Kawachinagano, autour de la filière pavillonnaire peu dense (et le secteur locatif privé dans une moindre mesure), avec les recompositions sociales et bâties de deux territoires mieux rattachés aux voies ferroviaires menant de Senboku aux quartiers d'affaires d'Umeda au nord d'Osaka : le nord de Sakai d'une part, le centre d'Osaka d'autre part. Les territoires mieux situés qui captent les mobilités sortantes des ménages, en fonction des niveaux de revenus de ces derniers, sont très différenciés. Entre Senboku New Town et Kawachinagano, les quartiers où le déclin s'aggrave et entraîne une forme de déclassement (causé par le départ de ménages dotés d'un capital économique et social élevé) sont également distincts. Cette remise en perspective à l'échelon métropolitain montre que le « rejet » de l'habiter périurbain n'est pas intrinsèque mais relatif : les types de logement les plus délaissés à Senboku et à Kawachinagano sont loin de subir la même désaffection en fonction de leur placement au sein de l'aire métropolitaine. Nous tenons ainsi à mettre en valeur la complexité des concurrences inter-territoriales (entre communes et à l'intérieur de communes élargies, du fait des décisions de fusion communales) provoquées par le « retour au centre » des migrations résidentielles.

I. Dynamiques spatiales du peuplement de la conurbation d'Ōsaka-Kyōto-Kōbe depuis 1990 : l'archipel métropolitain du dynamisme dans un océan de déclin

I.1. Une distribution de la décroissance proportionnelle à l'éloignement des cœurs urbains ?

En 1990, les Préfectures d'Ōsaka et Kyōto et les départements de Mie, Shiga, Hyōgo, Nara et Wakayama comprenaient 428 communes, dont plus d'un tiers a été fusionné jusqu'en 2010. En mettant en relation, grâce à un graphique en nuage de points, leur évolution démographique de 1990 à 2000 (axe des ordonnées) avec leur évolution démographique de 2000 à 2010 (axe des abscisses), on distingue quatre trajectoires de peuplement pour chaque commune analysée (graphique 20).

Ces catégories sont, à partir du cadran supérieur droit et dans le sens des aiguilles d'une montre :

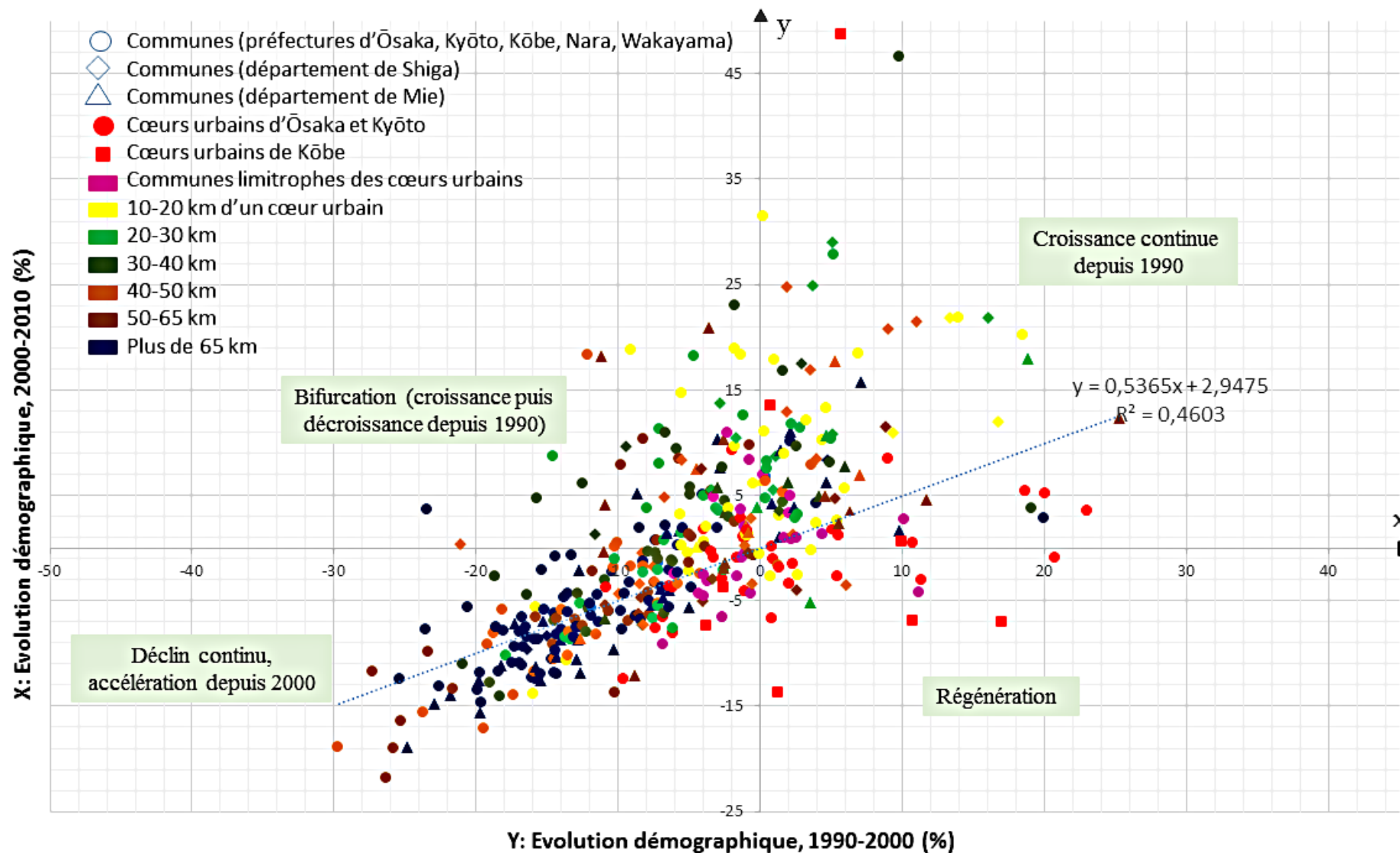
1) Les communes qui ont continuellement crû depuis 1990 (cadran droit). Eu égard au contexte démographique national et du Kansai, marqué par une stagnation puis une diminution de la population totale, une croissance continue de 1990 à 2010 signale que la commune jouit d'une forte attractivité résidentielle, ou bien qu'une part significative de sa population était en âge de procréer et a eu des enfants, de sorte qu'elle a gagné des habitants. En-dessous de la droite de régression qui sépare le cadran supérieur droit en deux parties, se trouvent les communes dont le taux de croissance de 2000 à 2010 a été supérieur à celui des années 1990, parfois dans des proportions de plus de 10 % en dix ans, soit au moins 1 % de croissance par an, ce qui représente une anomalie par rapport aux tendances démographiques nationales et régionales.

2) Dans le cadran inférieur droit, les communes en déclin démographique dans les années 1990, qui ont crû à nouveau dans les années 2000, forment à peine 5 % de l'ensemble des communes mesurées dans leurs limites administratives de 1990 (21 sur 428). Et pour une dizaine d'entre elles, leur éloignement de la droite de régression signale le caractère atypique de leur trajectoire.

3) Les communes qui n'ont cessé de perdre des habitants depuis 1990 se situent dans le cadran inférieur gauche et forment presque la moitié du nuage de points (212 sur 428). Celles situées dans ce cadran mais au-dessus de la droite de régression ont vu leur déclin s'accélérer entre 2000 et 2010, alors qu'il a plutôt ralenti pour les communes situées dans ce cadran mais plus près de l'axe des ordonnées (y).

4) Enfin, le cadran supérieur gauche rassemble les communes qui ont gagné des habitants de 1990 à 2000, puis sont entrées dans une phase de déclin durant la décennie 2000, d'où le terme de « bifurcation » utilisé ici pour désigner leur évolution. 25 % des communes mesurées se situent dans ce cadran.

Graphique 20 : l'évolution du peuplement des communes situées dans sept préfectures et départements du Kansai depuis 1990 (données désagrégées). Réalisation : S.Buhnik, 2015.



Malgré la concentration du nuage de points dans la partie inférieure du graphique et près de la droite de régression, la valeur très moyenne du coefficient de détermination ($R^2 = 0,46$) indique que la relation entre l'évolution démographique des années 1990 puis 2000 est faible, soulignant ainsi l'hétérogénéité des trajectoires suivies par les territoires du Kansai. La représentation graphique de deux autres variables, jouant sur les formes et les couleurs du nuage de points, a permis d'enrichir cette typologie.

Tout d'abord, les préfectures d'Ōsaka et de Kyōto, ainsi que les départements de Kōbe, Nara et Wakayama, qui contiennent presque toute la conurbation du Keihanshin, sont représentés par des cercles. À l'est, les départements de Shiga et Mie se trouvent dans une position excentrée par rapport à cette conurbation (surtout le sud de Mie), tout en ayant bénéficié du développement industriel et tertiaire de la capitale de l'automobile japonaise qu'est Nagoya (voir la carte 2) : nous avons distinguées les communes de ces deux départements en les représentant par des triangles (Mie) et des losanges (Shiga). En outre, les arrondissements de la ville de Kōbe ont aussi un dessin différent, en carré : en tant qu'épicentre du grand séisme de Hanshin Awaji en 1995, leur évolution démographique très contrastée est liée aux retombées de cette catastrophe. Ensuite, en calculant sur SIG le barycentre de chaque commune et sa distance aux quartiers centraux d'Ōsaka, Kyōto et Kōbe, il a été possible de classer ces communes en fonction de leur éloignement par rapport à ces cœurs d'emploi métropolitains (tels que définis par Kanemoto et Tokuoka), selon une discrétisation allant du rouge pour les centralités au brun foncé et au bleu marine pour les communes distantes de plus de 50 kilomètres d'un cœur. Ce code colorimétrique fait ressortir des informations supplémentaires :

- Les zones centrales de la conurbation ont dans leur majorité connu une régénération d'autant plus remarquable qu'elle succède à une période de déclin démographique net dans les années 1990, si l'on en juge par leur surreprésentation dans la partie inférieure et supérieure droites du graphique 1. D'autres quartiers centraux ont cependant périclité depuis 1990, ce qui témoigne du caractère très polarisé des processus de repeuplement des villes les plus importantes de la région.
- À l'opposé, la partie inférieure gauche du graphique (déclin continu) est dominée par des communes localisées au-delà d'un rayon de 50 kilomètres des centres économiques et urbains du Keihanshin, là où la densité humaine moyenne par quartier excède rarement les 100 (voire 10) habitants au km² (carte 1b). Il s'agit de communes agricoles ou de montagne dont la « rurbanisation » (si elle a eu lieu) lors de la Haute croissance n'a pas suffi à atténuer des tendances démographiques lourdes issues de l'émigration des jeunes actifs diplômés.
- Toutefois, et à la différence de ce qui a été observé à Tōkyō, les communes les plus dynamiques de la conurbation du Keihanshin et au-delà, de la région du Kansai, n'occupent pas toutes une position centrale ni même limitrophe de celle des cœurs métropolitains, ceux de Nagoya compris. Les communes qui ont crû de plus de 3 % depuis 2000 se situent en général dans un rayon de 10 à 40 kilomètres de ces cœurs, et souvent dans les départements de Shiga et Mie.
- Dans le même temps, un grand nombre de communes situées dans ce rayon, quels que soient les départements ou préfectures de la région, ont « bifurqué » durant la décennie 2000 (évolution démographique positive puis négative) ou ont gagné beaucoup moins d'habitants (taux de croissance supérieur à 5 ou 10 % de 1990 à 2000, moins de 3 % pendant la décennie suivante). Ce

placement sur le graphique permet d'identifier des communes de banlieue en décroissance déjà avancée ou attendue, et donne une mesure de l'importance du phénomène (une centaine de communes concernées, sans compter les communes en déclin continu de plus de 5 à 10 % sur dix ans depuis 1990).

L'exploitation des données issues des recensements depuis 1990 nous enseigne ainsi que l'étalement de l'agglomération d'Ōsaka a atteint son point culminant au début des années 1990 et s'est affaibli dès 1995, si l'on en juge par le nombre de communes de banlieue qui ont atteint leur pic démographique entre 1990 et 2000 avant de décroître. Cependant, la situation des communes limitrophes des cœurs métropolitains, en fuscia sur le graphique, invite à nuancer l'idée d'une distribution de la décroissance démographique proportionnelle à l'éloignement des cœurs économiques de la région. Les communes marquées par leur fonction de couronnes industrielles et prolétaires des trois pôles du Keihanshin (comme Amagasaki, Kadoma, Moriguchi, Yao, Higashi-ōsaka ou une grande partie de Sakai) décroissent ou stagnent, ce qu'illustrent les valeurs de leurs coordonnées x et y (entre -10, -7 et +2, +4 sur dix ans). Cependant, la plupart des communes distantes de 10 à 20 kilomètres des cœurs métropolitains se trouvent dans une situation plus favorable (dans le cadran supérieur droit du graphique : 0, +5 ; +11, +10 par exemple).

En outre, la superposition du tracé des principaux réseaux opérés par la compagnie JR West³⁰⁰ à la cartographie de l'évolution du peuplement à la commune depuis 2000 (carte 31) révèle l'adhérence remarquable du peuplement de la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe aux lignes ferroviaires les plus rapides et interconnectées de la région, reliant les pôles urbains entre eux et avec les sphères métropolitaines de Nagoya et de Tōkyō à l'est. La carte 3 aide à distinguer les caractéristiques géographiques partagées par les communes qui ont continué à gagner des habitants au-delà de cette date :

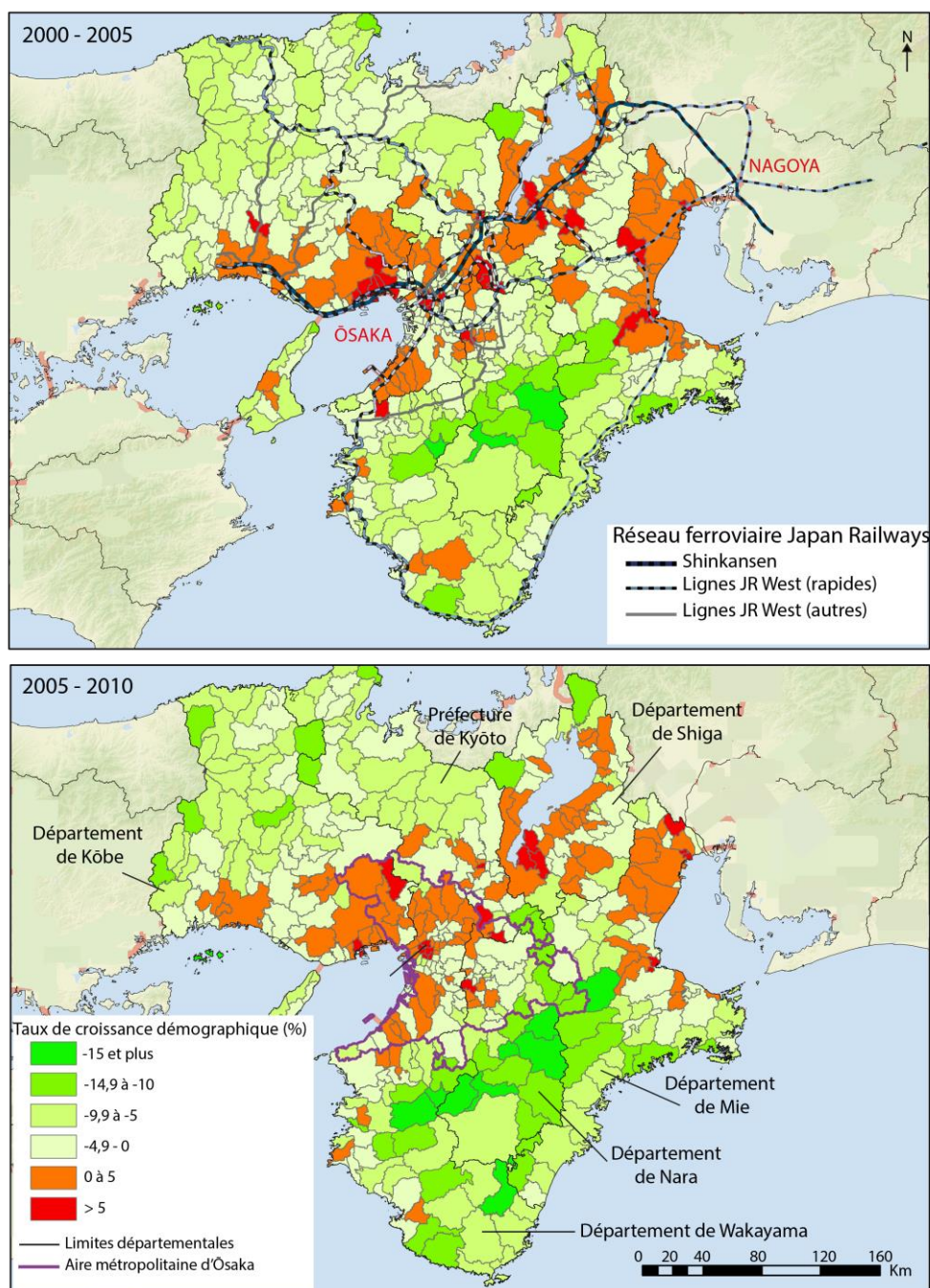
- Les « hypercentres » (cœur de Kyōto, Chūō-ku et Nada-ku à Kōbe, quartiers nord d'Ōsaka) bénéficient depuis 2000 et surtout 2005 de taux de croissance élevés (10 à 20 % sur dix ans). Il s'agit de quartiers d'affaires où le MLIT et le Kankeiren ont soutenu le développement de « business parks » et de clusters de R&D, à côté des emplois du secteur de la finance et des assurances (voir chapitres 4 et 6). En comparaison des processus de réurbanisation observés à Tōkyō (Aveline-Dubach, 2014 ; Scoccimarro, 2007), ceux des pôles du Keihanshin sont plus restreints et constituent une part minoritaire des territoires encore croissants de la région, sauf à Kōbe, dont toute la superficie administrative et certaines communes voisines gagnent des habitants sous l'effet de sa reconstruction après le séisme de 1995 ;

- Si le plan Subaru fut une cause majeure de l'endettement massif des communes du Kansai au lendemain de la Bulle (voir chapitre 4), les communes concernées par l'implantation de la Cité des sciences du Kansai (aux confins des départements de Kyōto et Nara et au nord-est d'Ōsaka) et de l'aéroport international du Kansai au sud de la baie d'Ōsaka ont tiré leur épingle du jeu : elles affichent des taux de croissance annuels de 0,5 à 2 % depuis 1990. Les choix urbanistiques qui ont

³⁰⁰ Il s'agit du réseau dessiné sur la carte 1a, sans le réseau autoroutier et celui des opérateurs ferroviaires privés hors JR West, qui ont été retirés pour des questions de lisibilité et pour attirer l'attention sur le réseau JR.

présidé à la construction de ces « nouveaux bassins de vie » sont pourtant un parangon de tous les reproches adressés aux espaces périurbains diffus (Miura, 2012)³⁰¹ ;

Carte 31 : Évolution du peuplement du Kansai à la commune (données désagrégées), de 2000 à 2010. Réalisation : Nagata S., 2013, retravaillé par S.Buhnik. Le réseau ferroviaire représenté est celui de la Japan Railways West, issue de la privatisation de la compagnie Japan National Railways en 1987.



³⁰¹ Dans sa thèse sur les interactions entre paysages et socialités dans l'agglomération d'Osaka, Patricia Marmignon se remémore une conversation avec Augustin Berque sur le thème du *sappûdo* ou « milieu tué ». « A ce sujet, Augustin Berque me faisait remarquer que la Cité des Sciences et de la recherche du Kansai (...), avec sa trame distendue venant se superposer à la précédente sans aucun rapport avec elle, en un lieu où l'automobile est reine, lui faisait penser à un *sappûdo*, i.e. un milieu nu, prosaïque, autrement dit à l'érème [désert] plutôt qu'à l'écoumène [terre habitée] ! » (Marmignon, 2010 : 194). La trame urbaine ancienne, héritant d'un patrimoine culturel et paysager magnifique, a justement convaincu les promoteurs de la cité scientifique, à la recherche d'un emplacement attirant pour les chercheurs japonais et étrangers, dans leur choix des sites d'accueil du projet.

- Les banlieues à l'intersection entre les trois piliers de la conurbation gagnent de la population de façon stable, de même que les rives du lac Biwa dans le département de Shiga, les villes littorales face à Nagoya (dans le département de Mie) et les territoires environnant le célèbre château d'Himeji à l'ouest de Kōbe. Ces banlieues ont bénéficié de leur très bon accès à des zones économiques prospères et se distinguent depuis les années 1910 par le profil social élevé de leurs habitants (cf. chapitre 4, carte 4). Les communes traversées par le Shinkansen entre l'est de Kōbe et le sud-ouest de Kyōto se composent de quartiers dont les prix fonciers demeurent parmi les plus élevés de la région. Si la fin de la Bulle et la baisse de la demande en logements au niveau macro du territoire japonais ont contribué à abaisser les barrières financières à l'accès aux parcs de logement de ces villes, les conditions de revenus pour entrer dans ces zones valorisées n'en demeurent pas moins un facteur de filtrage social déterminant.

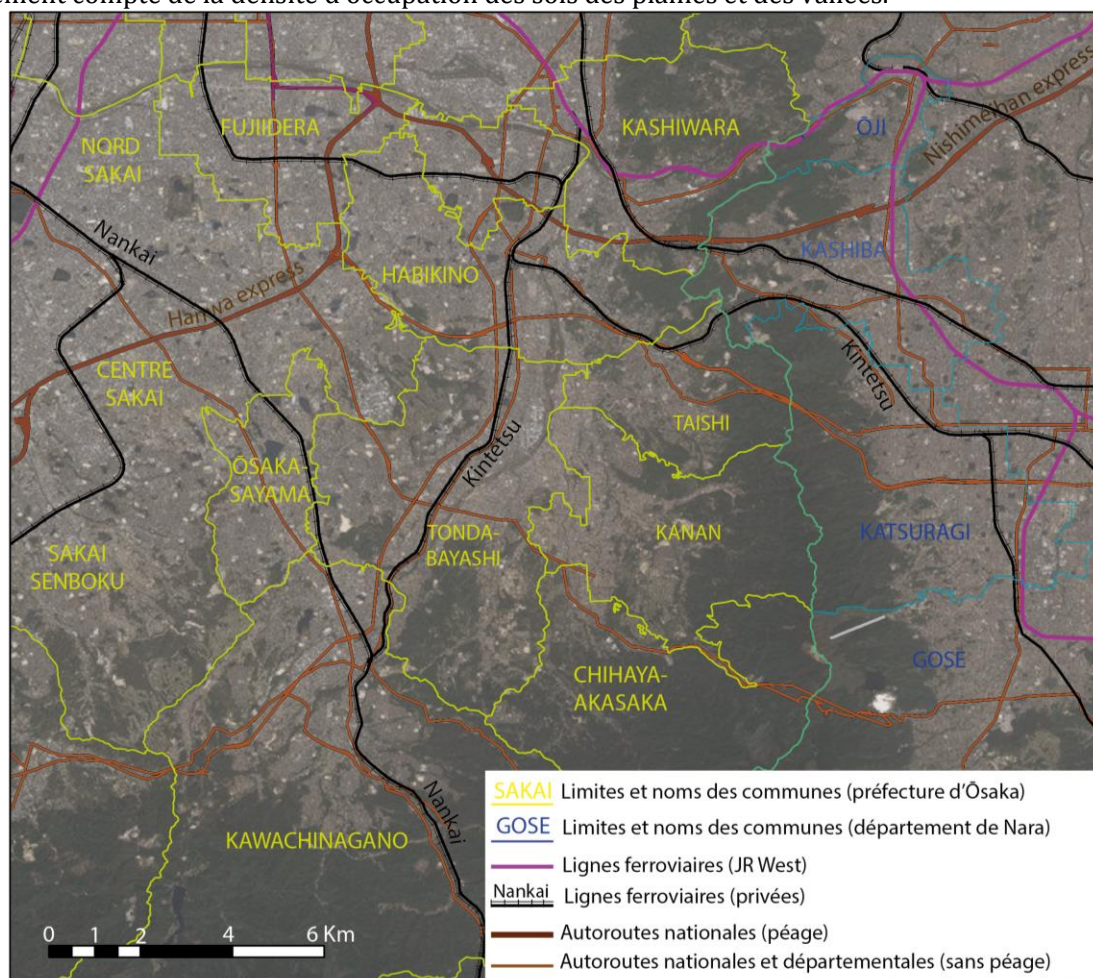
Si l'on compare ces trois types de communes en croissance, il apparaît que l'addition d'une excellente connectivité aux bassins d'emplois qualifiés et d'une offre résidentielle appréciée a conditionné le maintien de leur dynamisme. La conjonction de ces deux facteurs explique le positionnement atypique de plusieurs communes en croissance au sein de l'espace étudié, par rapport à un modèle centre-périphérie de distribution du déclin urbain à l'intérieur des aires métropolitaines japonaises. Les communes à la frontière entre la Préfecture d'Ōsaka et le département de Nara illustrent ainsi le rôle joué par la combinaison de ces deux variables sur la distribution de la population en déclin du Keihanshin : c'est à cet endroit que se trouve le col de Habikino, goulet d'étranglement par lequel l'agglomération d'Ōsaka s'est étendue au-delà de la chaîne du Kongo-Katsuragi enserrant sa plaine littorale très étroite et marquant la frontière avec le département de Wakayama (figure 35)³⁰².

Par cette vallée passent l'autoroute nationale Nishi-meihan, un segment *honsen* (principal) du réseau JR West et les lignes de l'opérateur ferroviaire privé Kintetsu, selon des orientations nord-sud et ouest-est qui ont amélioré l'accessibilité des territoires locaux, où les promoteurs de lotissements ont vanté un cadre naturel pittoresque (habitat en piémont de montagne). La ville de Kashiba dans le département de Nara, à la sortie de ce goulot, a eu l'un des taux de croissance démographique les plus élevés de la région de 2005 à 2010 (carte 31), alors que les communes de Gose et Kawachinagano au sud, moins bien desservies, sont en déclin constant depuis les années 2000³⁰³. Les littoraux de la mer du Japon, a contrario, déclinent malgré la présence de stations thermales (Kinosaki-onsen) et de panoramas (comme la baie de Wakasa) classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, parce qu'ils ne sont joignables qu'au prix d'au moins une heure et demie de trajet en train : l'attractivité du secteur touristique et la rigueur des règlements paysagers ne suffisent pas à attirer les actifs travaillant au centre de la conurbation du Keihanshin.

³⁰² Le problème du franchissement de la chaîne du Kongo explique aussi la concentration des infrastructures de transport régionales au niveau de Hashimoto au nord du département de Wakayama, qui est aussi une ville toujours en croissance en 2010.

³⁰³ Voir 1980 pour Gose, dont une partie du territoire comprend des villages de montagne en surdépeuplement (*kaso sanson* : Berque, 1980, 1986).

Figure 35 : Vue aérienne du col de Habikino entre Ōsaka et Nara, cartographie des infrastructures de transport franchissant la chaîne du Kongo. La photo satellitaire rend également compte de la densité d'occupation des sols des plaines et des vallées.



Réalisation : S. Buhnik, 2015, à partir des données ESRI Japan, ArcGis Standard Pack 2012.

L'un des traits les plus saillants de la géographie des territoires encore croissants du Kansai concerne donc leur distribution à la fois éclatée et réticulée, dessinant très nettement un archipel de la croissance – maintenue – dans un océan de déclin rural et périurbain aux rythmes plus ou moins élevés. Trois types de déclin territorial se détachent :

- Les villes industrielles limitrophes d'Ōsaka-Kōbe et des premières couronnes de banlieues de Kyōto, qui n'ont pas été les terrains d'accueil de l'aéroport international du Kansai, de la cité scientifique du Keihanna ou de clusters de hautes technologies soutenus par le Kankeiren, présentent des taux d'évolution démographique annuels oscillant entre -1 % et +1 %. Elles se trouvent à l'écart des processus de réurbanisation des centres non par manque de connexions infrastructurelles mais pour des motifs paysagers et socio-économiques : leurs territoires se composent en effet de nombreuses friches industrielles non réhabilitées et de quartiers populaires à forte minorité ethnique (coréenne, chinoise) dont se détournent en général les ménages effectuant une mobilité montante à partir d'une banlieue plus lointaine, à moins que le référent du ménage soit étudiant ou appartienne à ces minorités³⁰⁴.

³⁰⁴ Selon Richard Hill et Fujita Kuniko (1997), la moitié des Coréens résidant dans le Kansai et 80% de ceux de l'aire métropolitaine d'Ōsaka vivent dans Ōsaka, Sakai au sud, Higashiōsaka et Yao à l'est. Dans son travail

- Le déclin des banlieues distantes de 20 à 40 km des pôles d'emploi anciens et nouveaux a souvent commencé dans les années 1990 et est constant depuis 2000, en particulier le long d'un arc allant du sud d'Ōsaka au nord-est de Nara. Les pertes démographiques y ont été relativement modestes (-1 % par an au maximum dans la plupart des cas) mais aucun exemple de renversement de cette tendance n'émerge entre 2005 et 2010 ;

- Enfin, le déclin des périphéries rurales septentrionales et méridionales du Kansai, littorales ou de montagne, est le plus intense. Une telle décroissance est souvent annonciatrice de quasi extinction dans la mesure où elle touche des communes dont une partie du territoire était déjà désignée *kasō* (en sur-dépeuplement) depuis les années 1970.

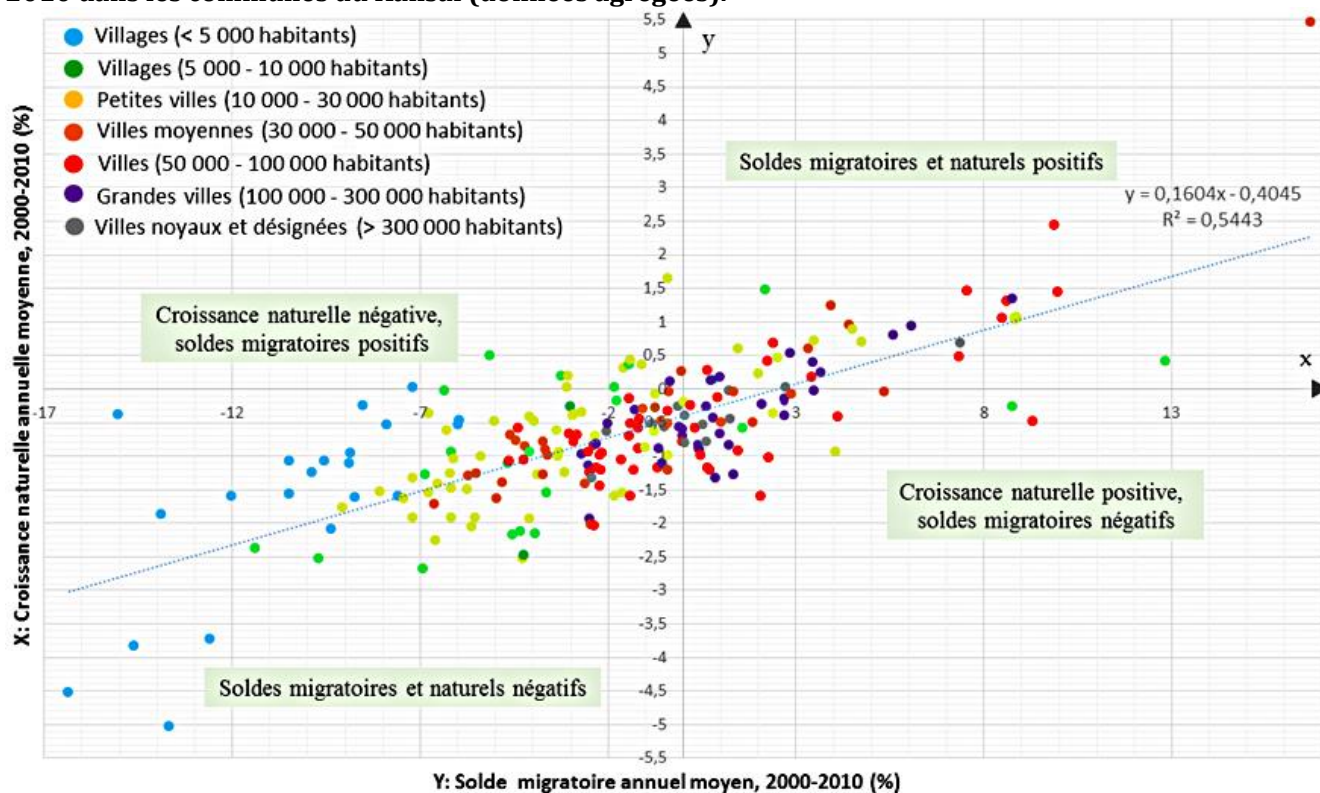
Cette classification confirme que les territoires de l'aire métropolitaine d'Ōsaka et du Kansai aujourd'hui en décroissance ont tous diversement rempli des fonctions de soupape à l'expansion de la conurbation durant la Haute croissance : en tant que lieu de résolution de la crise du logement d'après-guerre, lieu de déversement d'équipements peu nobles et coûteux en espace, ou en tant que « réserves » démographiques pour les cœurs de la conurbation du Keihanshin voire pour Tōkyō à partir des années 1990 (Takayama, 2006). Ces processus, derrière l'image d'un vieillissement généralisé du Japon, reproduisent fidèlement les divisions socio-spatiales anciennes explorées au chapitre 4, à l'intérieur d'Ōsaka et dans ses premières couronnes industrielles en particulier. La réurbanisation des centres-villes anciens est visible mais reste circonscrite à quelques quartiers patrimonialisés ou réaménagés à l'intérieur de périmètres spéciaux de renaissance urbaine ou autour d'eux. Il est par ailleurs primordial de garder à l'esprit que cette croissance s'avère modeste (0,5 à 2 % par an en moyenne pour les communes « gagnantes » des phénomènes de réurbanisation). Cependant, le clivage entre les territoires qui ont gagné ou perdu des habitants depuis la fin des années 1990 est d'autant plus net que les exemples de basculement de la croissance à la décroissance ou inversement, sont en réalité très rares. La population totale du Japon baissant depuis 2008, on aurait pu s'attendre à ce que le taux de croissance des zones « gagnantes » ralentisse de 2005 à 2010 sur la carte 31 : or il demeure très stable et parfois même se renforce, tandis que les marges de la conurbation s'enfoncent dans le dépeuplement.

interrogeant les liens entre réurbanisation d'Ōsaka et gentrification, Kawano (2015) constate une élévation du profil social des quartiers ethniques et/ou prolétaires du sud d'Ōsaka est visible à Ikuno (quartier coréen réputé) et à Horie. Ses enquêtes montrent que les populations étudiantes, exerçant une profession intellectuelle supérieure, d'origine étrangère et/ou immigrée attirées par ces quartiers ont emménagé dans ceux qui ont la localisation la plus centrale et un secteur touristique très développé, soit à l'intérieur d'Ōsaka en priorité.

I.2. Les composantes naturelles et migratoires du peuplement par commune

En observant séparément les soldes naturels et migratoires de chaque commune de 2000 à 2010³⁰⁵ et en les mettant en relation sur un nuage de points (graphique 21), il apparaît que la faible réversibilité des processus de croissance ou décroissance à l'échelle communale relève de ce que nous appelons la « loi du tout ou rien » (ou de la double peine !). En effet, les communes affichant des soldes migratoires positifs ont aussi des soldes naturels positifs depuis 1995, alors que les communes perdant des habitants par solde migratoire négatif présentent aussi des soldes naturels négatifs : hors de ces doubles équilibres ou doubles déséquilibres démographiques (Matanle et Sato, 2010), les communes qui compensent les départs d'une fraction de leurs résidents par des soldes naturels positifs ou inversement, sont minoritaires. Un travail graphique sur le nuage de points a permis d'ajouter une troisième information, sur la taille des communes. Les seuils démographiques retenus pour catégoriser les villes et les villages correspondent à ceux imposés par la loi de 1947 sur les collectivités et aux amendements qui ont assoupli une définition déjà relâchée à l'origine (voir chapitre 1) : autrefois réservé aux communes de plus de 50 000 habitants, le statut de ville *shi* repose sur un critère de 30 000 habitants vivant dans une ou plusieurs zones agglomérées, de façon à l'attribuer aux villages et bourgs qui ont fusionné ; celui de *machi* ou ville moyenne reste attribué aux établissements humains agglomérés de 10 000 à 30 000 habitants. Enfin, le statut de ville noyau (*chūkaku toshi*) créé pour les communes de plus de 300 000 habitants nous a conduit à diviser les villes de plus de 100 000 habitants en deux catégories.

Graphique 21 : Relation entre croissance naturelle et croissance migratoire moyenne de 2000 à 2010 dans les communes du Kansai (données agrégées).



Réalisation : S.Buhnik, 2015.

³⁰⁵ Il s'agit ici des communes fusionnées, car les données désagrégées étaient indisponibles pour ces variables.

Comme l'atteste le coefficient de détermination ($R^2 = 0,54$), la corrélation entre ces deux variables est moyenne, du fait de la présence de valeurs extrêmes prises dans des communes de petite taille (comme la ville moyenne de Seika tout en haut à droite du graphique³⁰⁶). Parmi les communes en double déséquilibre démographique, on retrouve sans étonnement la majorité des petites villes et villages éloignés des cœurs de la conurbation du Keihanshin mais aussi une majorité de ville de 50 à 100 000 habitants. Seule une poignée de petites villes enregistrent des soldes migratoires positifs compensant en partie le déficit des naissances par rapport aux décès. La situation des communes de 30 à 100 000 habitants est beaucoup plus hétérogène, et dépend de leur position par rapport à l'organisation réticulaire des bassins d'emplois qualifiés de la région.

Les villes bénéficiant de soldes naturels et migratoires positifs sur la dernière décennie sont plus grandes. Néanmoins, on voit sur le graphique 2 que la majorité des villes de plus de 100 000 voire 300 000 habitants n'affichent pas un bilan migratoire positif, à rebours de leur image de territoires favorisés par la recentralisation des mobilités résidentielles. Les naissances hors mariage représentant à peine 3 % des naissances enregistrées à l'état civil au Japon en 2005³⁰⁷ (Aihara, 2013), on en déduit que dans ces communes, la part des couples ayant eu des enfants est plus importante que la moyenne régionale, puisque le nombre annuel des naissances y surpasse toujours celui des décès, pourtant en légère hausse (en lien avec l'augmentation du nombre de résidents âgés et très âgés).

Comment ces communes retiennent-elles un nombre significatif de couples qui ont eu des enfants durant la décennie 2000, alors que leurs soldes migratoires négatifs laissent entendre qu'elles n'attirent pas les migrants ? Deux explications émergent :

- Un nombre important de résidents en âge de procréer a emménagé dans ces communes (durant la décennie 2000 ou antérieurement) et ils y vivent avec leurs enfants nés entre 2000 et 2010, parallèlement au départ encore plus important de résidents appartenant à cette classe d'âge ou à d'autres classes d'âge ;
- Il s'agit des enfants des générations nombreuses qui se sont installées dans ces grandes villes après la guerre, qui ont à leur tour eu des enfants. Ils habitent et élèvent leurs enfants dans la commune de résidence de leurs parents : leur choix résidentiel est motivé par l'enjeu des proximités familiales, d'où leur présence dans une commune globalement plus quittée que gagnée par les migrants résidentiels.

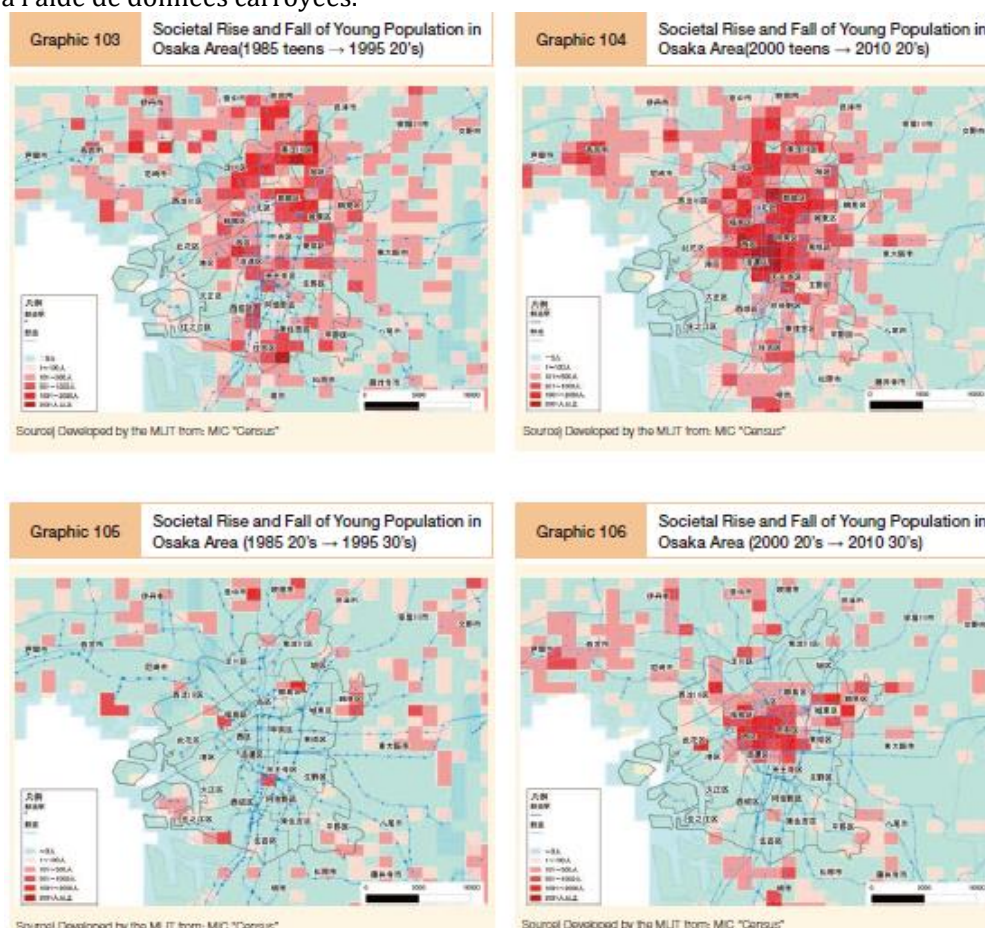
A ce sujet et dans son livre blanc de 2012, le MLITT dresse plusieurs illustrations du repeuplement du centre d'Osaka (mais pas des dynamiques démographiques de ses banlieues) qui confirment l'augmentation importante du nombre de ménages trentenaires dans cette ville. Ceux-ci sont beaucoup plus nombreux à demeurer dans les quartiers nord de la ville (figure 36). Le rapport

³⁰⁶ Dans cette petite ville, plusieurs équipements phares de la cité scientifique du Kansai se sont implantés, dont son auditorium officiel, un institut national de recherche sur les hautes technologies de l'information et de la communication, des divisions de recherche appartenant aux entreprises Panasonic, Kyocera et NTT West. C'est la seule commune du Kansai dont la population a plus que doublé depuis 1990.

³⁰⁷ A Osaka, le nombre de foyers monoparentaux est réputé supérieur à la moyenne nationale : nous trouvons un chiffre de 1,73% des ménages résidant dans la ville, contre 1,6% pour l'ensemble du Kansai. Mais le nombre de ces ménages dont le référent n'a jamais été marié constitue à peine 12% de ce groupe. Dans 80% des cas, il s'agit de femmes divorcées, et de veuves dans 8,9% des cas. Les recensements ne donnent pas d'information sur le nombre de ménages vivant en concubinage par commune, lui aussi réputé infime. Source : consultation des bases de données régionales détaillées du Bureau de la statistique japonaises.

du MLITT prédit pourtant qu'à l'horizon 2040, la région d'Ōsaka perdrait 16 % de sa population totale (contre 9,3 % à Tōkyō, 11,7 % à Nagoya et 21 % dans le reste du Japon), et le nombre actuel de sa population âgée de 20 à 29 ans se réduirait de 32 % (contre 31 % dans la capitale et 25,6 % à Nagoya, 33 % ailleurs), celle des trentenaires de 39,8 % (39,5 % à Tōkyō, 34,3 % à Nagoya, 39,1 % ailleurs).

Figure 36 : La hausse du nombre de vingtenaires et de trentenaires dans Ōsaka depuis la fin des années 1990. Extrait du White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan 2012, p.54. L'expression « societal rise » signifie que seuls les gains obtenus par solde migratoire sont mesurés à l'aide de données carroyées.



Ces légers décalages dans les rythmes de vieillissement prévus pour chacune de ces sphères métropolitaines suggèrent que la conurbation du Keihanshin ne se départirait pas de ses fonctions de plate-forme intermédiaire de redistribution des flux de migrants, au sein d'un système national de parcours résidentiels convergeant vers la capitale, ce que les projets urbains à forte charge identitaire ou entrepreneuriaux défendus par les acteurs locaux cherchent justement à combattre. Les très grandes villes du Kansai seraient un lieu d'ancrage de flux venus de territoires plus périphériques et en même temps une base de départ des jeunes diplômés ou des actifs ayant obtenu une promotion, vers Tōkyō mais aussi Nagoya, ce que les essais sur le « retour au centre » évoquent peu (Hatta, 2006). En raison de la bonne santé de ses filières industrielles et de fabrication, l'aire métropolitaine de Nagoya attire les diplômés en ingénierie bien formés dans les instituts technologiques ou d'ingénierie datant de l'essor industriel d'Ōsaka. La cote de ces établissements est cependant inférieure à celle des universités nationales du Kansai, où les grandes

entreprises régionales recrutent en priorité des candidats à des fonctions managériales³⁰⁸. Toutefois, du fait de la déstabilisation des parcours professionnels des vingtenaires et trentenaires et de leur habitat en logement locatif en condominium, les retours dans le Kansai (Takayama, 2006) ou vers la grande ville d'origine de leur mobilité résidentielle (Hino, 2015) après une étape à Tōkyō ou Nagoya sont aussi devenus plus fréquents.

I.3. Une corrélation forte entre décroissance périurbaine et vieillissement

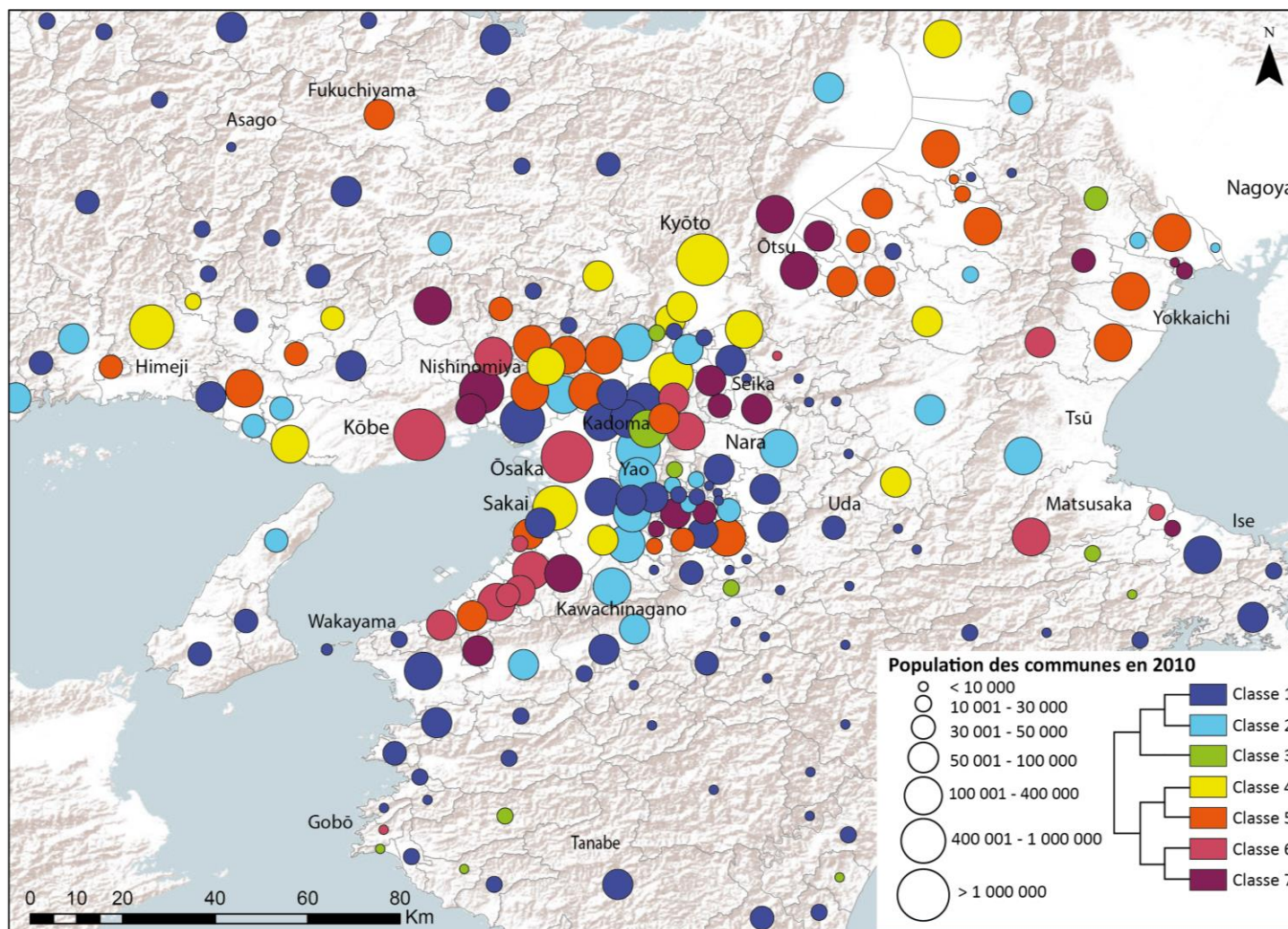
Les données analysées sur le graphique 2 ont été cartographiées et discrétisées selon une classification ascendante hiérarchique (CAH) tenant compte de l'évolution totale de la population par commune (carte 32). Les résultats permettent de clarifier la configuration des flux de mobilité résidentielle s'entrecroisant dans la région du Kansai, ainsi que les logiques à l'œuvre derrière les rythmes de déclin différenciés des périphéries de la conurbation du Keihanshin.

Les communes qui déclinent à cause d'un double déséquilibre démographique rapide (classe 1) ou lent (2) se situent en premier lieu dans les périphéries lointaines de la conurbation, où les fusions communales se sont multipliées à partir des années 1980. Mais l'ensemble des communes industrielles au nord et à l'est d'Osaka sont touchées jusqu'à Nara. A l'inverse, les communes qui ont bénéficié d'un double gain démographique et migratoire notable (classe 6) ou fort (classe 7) depuis 10 ans se répartissent selon quatre grappes très lisibles sur la carte 4 :

- Ōsaka et Kōbe, qui se repeuplent après une décennie 1990 difficile pour chacune d'entre elles ;
- Les zones d'implantation de l'aéroport du Kansai de Sakai à Wakayama, et de la cité scientifique du Kansai dans et autour de Seika. Paradoxalement, l'accessibilité ferroviaire moindre (Lambert, 2000) et l'offre locale en terrains ont incité les actifs à s'installer près des équipements neufs, afin de les rejoindre facilement par d'autres modes de transport ;
- Les zones semi-rurales très bien connectées le long du col de Habikino ou face à Nagoya ;
- Les communes les plus riches de la région, en revenu moyen par habitant, autour de Nishinomiya à l'est de Kōbe et du lac Biwa à l'est de Kyōto, jouissent d'une attractivité résidentielle qui s'est respectivement renforcée grâce à des politiques ciblant les sinistrés du séisme de Kōbe dans le premier cas. Dans le cas des rives du lac Biwa, des facteurs favorables (paysages et accessibilité à Ōsaka-Kōbe et Nagoya par *shinkansen*) se sont combinés à la promotion précoce d'un système d'allocations familiales public – indépendant des aides attribuées aux salariés par leur entreprise –, au développement de garderies à destination des femmes actives et à des campagnes de lutte contre les grands ouvrages accusés de ruiner les paysages, sous l'égide de l'ex-gouverneur du département de Shiga, l'écologiste Kada Yukiko.

³⁰⁸ Cette reconfiguration spatiale des zones de recrutement des jeunes diplômés du Kansai ont été évoqués lors d'entretiens, dans l'ordre chronologique de juillet 2010 à mai 2013, avec les professeurs Yahagi Hiroshi (Université privée de Ryūkoku à Kyōto), Nagao Kenkichi et Tatemi Junya (Université municipale d'Osaka), Sakanishi Akiko (Université départementale de Nara) et Anne Gonon (Université privée de Dōshisha à Kyōto).

Carte 32 : L'évolution démographique des communes du Kansai depuis 2010 en fonction de leurs composantes naturelles et migratoires. Classe 1 : soldes naturels et migratoires négatifs, rythme de déclin supérieur à la moyenne régionale (-1,17 %) ; 2 : soldes naturels et migratoires négatifs, déclin inférieur à la moyenne régionale ; 3 : Soldes naturels négatifs, migratoires positifs ; 4 : Soldes naturels positifs ne compensant pas des soldes migratoires négatifs ; 5 : Soldes naturels positifs compensant des soldes migratoires négatifs ; 6 : Soldes naturels et migratoires positifs, croissance annuelle inférieure à 2,5 % ; 7 : Soldes naturels et migratoires positifs, croissance annuelle supérieure à 2,5 %. Réalisation : S.Buhnik, 2015.



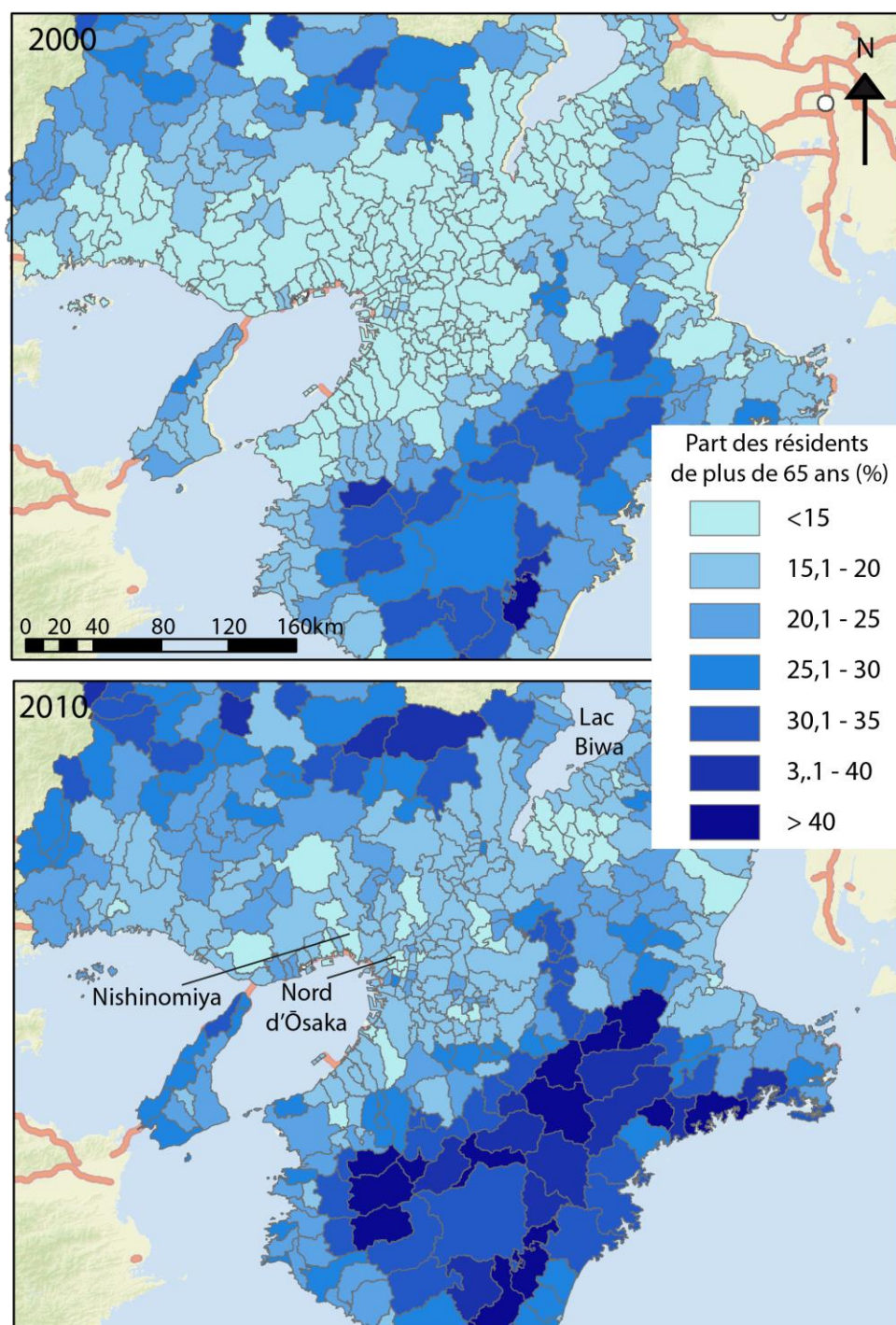
- Le groupe des communes qui compensent (classe 5) ou non (classe 4) des soldes migratoires négatifs par un nombre élevé de naissances retient notre attention malgré son caractère minoritaire autour d'Ōsaka, car il concerne Sakai et près d'une quarantaine de communes. La présence de Kyōto et Himeji dans la classe 4, qui ont pourtant la réputation d'être parmi les plus vivables du Japon, montre que les territoires appartenant à ce groupe ne sont pas répulsifs mais en concurrence avec des territoires encore plus attractifs. Dans le cas de Kyōto, la surreprésentation des étudiants au sein de la population totale explique le volume supérieur des individus sortants sur les individus entrants.

La classe 3 (soldes migratoires positifs mais naturels négatifs) comprend une dizaine de communes à peine, presque toutes de moins de 50 000 habitants et où ces soldes modestes atténuent un déclin lent. Faute de données sur l'origine et le profil des individus entrants, il est difficile de savoir s'il s'agit de migration d'actifs ou de retraités, car il s'agit souvent de communes rurales où le tourisme thermal constitue une part conséquente de l'emploi local, comme à Gobō au sud de Wakayama.

Enfin, la carte 33 illustre la corrélation entre double déséquilibre démographique et vieillissement accéléré de la population totale par commune. La comparaison de l'évolution de la part des plus de 65 ans par commune de 2010 à 2005 met d'abord en relief l'ultra-vieillessement des communes les plus périphériques de l'agglomération : les seniors représentent plus de 40 % des habitants au sud de Nara, soit deux fois le seuil des 21 % servant à qualifier l'ultra-vieillessement des populations. En scrutant la ville-centre d'Ōsaka et sa première couronne de banlieues, on aperçoit le vieillissement plus fort des quartiers prolétaires pauvres du sud de la ville, et d'une ville industrielle en restructuration comme Amagasaki. À l'inverse, les quartiers nord d'Ōsaka et la ville de Nishinomiya traditionnellement prisés par les couches supérieures de la population japonaise, de même que les zones au sud du lac Biwa ont vieilli moins vite que les banlieues à l'est d'Ōsaka.

Des dynamiques démographiques légèrement positives n'empêchent pas une progression significative du vieillissement, mais elles suffisent à modifier considérablement l'âge moyen des habitants à l'échelle d'un quartier ou même d'un arrondissement très peuplé. Cela démontre l'intérêt de passer à une échelle d'étude infra-communale pour affiner l'analyse des disparités socio-spatiales résultant de la progression de la décroissance urbaine à l'intérieur de la conurbation du Keihanshin et plus spécifiquement entre Ōsaka et ses banlieues, qui sera l'échelle d'observation privilégiée jusqu'à la fin de ce chapitre.

Carte 33 : la part des plus de 65 ans par commune du Kansai en 2000 puis 2010. Réalisation : Nagata S. et S.Buhnik, 2013.



II. Les spatialités de la décroissance urbaine à l'échelle infra-communale : une « recompactification » en trompe-l'oeil

L'ensemble des données sur le peuplement cartographiées à la commune met ainsi à jour une rétraction du fonctionnement socio-économique, à la fois métropolitain et polycentrique, de la conurbation du Keihanshin : dans le contexte de déclin démographique qui leur est propre, les pôles de la conurbation exercent toujours une force centripète d'attraction, sur leur sol, des

emplois et des actifs qualifiés. Mais ils perdent de leur force centrifuge et débordent moins sur les communes limitrophes vers lesquelles les ménages les plus modestes ont été repoussés au fil de la montée des prix du sol au centre d'Ōsaka avant l'éclatement de la Bulle en 1990. Si l'on en juge par les analyses des composantes migratoires de la décroissance urbaine, les premières couronnes de banlieues d'Ōsaka en particulier se sont substituées aux périphéries du Kansai en tant que réservoirs de migrants vers les centralités économiques régionales, elles-mêmes émettrices de flux vers Tōkyō, Nagoya ou d'autres métropoles régionales moins touchées par la restructuration du secteur manufacturier japonais à partir des années 1980. Si des chercheurs et les praticiens ont souligné à raison que la recentralisation de la production urbaine augmente la mixité fonctionnelle et sociale des cœurs des métropoles japonaises (Aveline, 2006, 2014 ; Hatta, 2006 ; Marmignon, 2010 ; Scoccimarro, 2007, 2010), ce processus n'est donc pas exempt de mécanismes de relégation propres. Il conduit au délaissement de territoires très urbanisés mais éloignés des hyper-centres, qui perdent aujourd'hui de leur densité humaine.

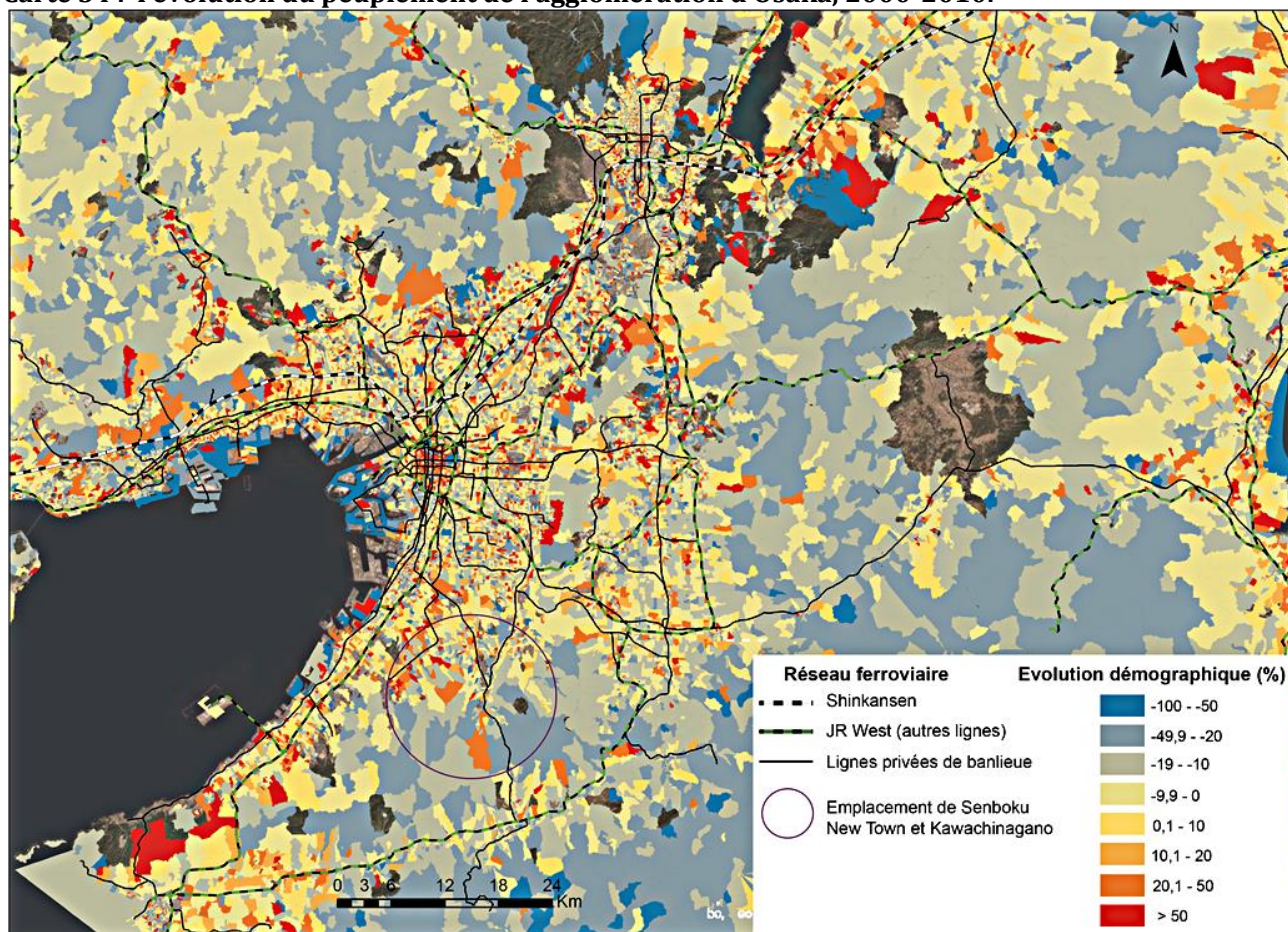
Nous proposons d'approfondir cette notion de délaissement et ses manifestations dans les banlieues en déclin dont la construction date de l'après-guerre, en étudiant la géographie de la vacance résidentielle, l'évolution de la composition du logement et les évolutions sociales qui en découlent, à Sakai-Senboku et à Kawachinagano. Nous adoptons ainsi un regard critique sur l'idée d'une aire métropolitaine d'Ōsaka rendue plus compacte par le déclin de ses périphéries, en mettant en évidence la poursuite d'un étalement urbain (sous la forme de *mini-kaihatsu* ou « mini-développements ») dans les communes affichant un bilan démographique négatif et moins bien desservies par les réseaux ferroviaires rapides régionaux.

II.1. La fragmentation du peuplement à l'échelle infra-communale, entre adhérence aux quartiers de gare et poursuite de l'étalement urbain

II.1.1. Les spatialités du dépeuplement et du repeuplement de l'agglomération d'Ōsaka : analyse par quartier

L'exploitation des données sur le peuplement par quartier à l'échelle infra-communale (carte 34) permet d'abord un regard plus nuancé sur l'impression de désertification des périphéries d'Ōsaka que la cartographie à l'échelle communale a construite, sans dénier sa gravité : les quartiers en croissance démographique existent dans les banlieues en déclin, mais ils sont minoritaires par rapport aux zones décroissantes. Tandis que les marques de la vacance résidentielle émergent d'abord dans les lotissements anciens non reloués ou non revendus (*inter alia*, Nakayama, 2013 ; Yoshida, 2010 ; Yahagi, 2009), c'est la production de logements neufs plutôt que rénovés qui est à l'origine de gains locaux d'habitants, venus d'une autre ville ou d'un autre quartier de la commune (Yoshida, 2010). L'emplacement de ces quartiers en développement (en rouge et en orange foncé sur la carte) semble à première vue aussi dispersé que celui des zones en décroissance. Là encore, l'adjonction de données sur les réseaux à la cartographie des statistiques issues des recensements révèle que cette distribution répond à des logiques modulées par l'organisation des réseaux ferroviaires régionaux et leurs liaisons avec les pôles d'emploi anciens et nouveaux de la région.

Carte 34 : l'évolution du peuplement de l'agglomération d'Osaka, 2000-2010.



S. Buhnik, 2014.

Le recours aux outils d'analyse spatiale d'Arcgis permet de calculer la distance entre les zones croissantes et les nœuds des réseaux ferroviaires publics et privés cartographiés. Les résultats montrent que 86 % des quartiers en croissance des trois pôles de la conurbation, ainsi que ceux des banlieues traversées par le *shinkansen* à l'intersection entre Ōsaka, Kyōto et Kōbe, se situent dans un rayon de 500 m d'une gare³⁰⁹. A l'est d'Ōsaka, vers Nara, les lignes JR West semblent attirer puissamment les constructions nouvelles, surtout aux intersections avec les lignes de l'opérateur privé Kintetsu. Dans la zone de Senboku-Kawachi, à l'inverse, 71 % des zones démographiquement dynamiques étaient distantes de plus d'un kilomètre à vol d'oiseau d'une gare de banlieue, notamment autour du tronçon de la Senboku Rapid Railway Line, qui part de la gare de Nakamozu plus au nord de Sakai où elle s'interconnecte avec les segments de la compagnie Nankai. Cette ligne ne possède pas de tronçon transversal menant les passagers jusqu'au littoral et à la zone d'emploi qui s'est formée autour de l'aéroport international du Kansai, où la croissance démographique a été très supérieure à la moyenne régionale depuis 2000. L'accès à une zone d'emploi depuis Senboku en train oblige les usagers à emprunter deux lignes dont les tarifs s'additionnent pour l'employeur, s'il couvre ces frais, ou pour l'utilisateur, s'il n'a pas de contrat de travail fixe. Cette situation se vérifie dans d'autres parties de l'agglomération sans connexion

³⁰⁹ Les parcelles en bleu sur le littoral d'Ōsaka et Kōbe correspondent à des zones industrialo-portuaires où se concentrent des friches non décontaminées et dont la réhabilitation n'a pas intéressé de promoteur (cf. chapitre 4).

ferroviaire directe en moins de quarante minutes à un pôle d'emploi, comme au sud de Shiga ou autour de la cité scientifique du Kansai. Cela signifie que la proximité aux réseaux ferroviaires n'est pas le motif principal d'installation des ménages (ni un argument de vente des lotissements construits par les promoteurs) dans ces territoires, même si l'implantation des zones croissantes à Senboku et Kawachi n'est jamais éloignée de plus de 3,5 kilomètres d'une gare dans 85 % des cas. Par contraste, le réseau JR West fixe remarquablement la croissance au nord de Kōbe, en dépit du déclin continu du nombre des trajets ferroviaires dans ces périphéries. Dans ces conditions, le traumatisme que représentent la perspective de la fermeture d'une gare et la dévascularisation conséquente d'un réseau ferroviaire est aisé à imaginer.

II.1.2. L'étalement et la dédensification de Senboku New Town et de Kawachinagano au prisme de la composition des logements par quartier

Ainsi dans les banlieues en déclin de l'agglomération d'Ōsaka, la géographie des poches de croissance restantes est structurée par les configurations du réseau : les liaisons efficaces en fond de vallée demeurent un facteur primordial de fixation de la croissance, tandis que les zones les plus en déclin en sont écartées. A l'échelle régionale se dessine une certaine adhérence aux réseaux (notamment à la frontière entre la Préfecture d'Ōsaka et le département de Wakayama), mais au niveau local, cela n'empêche pas une progression des zones artificialisées, parallèlement à l'augmentation du nombre de lots vacants (maisons vides) et des friches commerciales. Cela est particulièrement visible lorsque la distance entre une zone d'emploi et des zones résidentielles est plus courte si elle s'effectue « perpendiculairement » par rapport à la structure en doigts de gants des réseaux ferroviaires, qui assurent des déplacements centre-périphéries mais sont peu réticulés : à Senboku New Town et Kawachinagano notamment, à une vingtaine de kilomètres au sud-sud-est d'Ōsaka, les lignes ferroviaires gérées par les compagnies JR West et Nankai sont structurées pour des trajets radiaux vers Ōsaka mais pas pour des déplacements banlieue-banlieue vers la nouvelle zone d'emploi de l'aéroport du Kansai. Pour un salarié vivant à Kawachinagano par exemple, qui travaillerait sur le littoral face à l'aéroport, habiter près de la gare a peu d'intérêt car une liaison par voiture se révèle plus efficace. Les analyses qui suivent visent à éclairer les processus locaux de délitement des tissus bâtis qui accompagnent l'évolution du peuplement dans Senboku et Kawachinagano, et à en mesurer les implications sur les modes de vie de leurs résidents.

Le terrain d'observation des processus de vacance résidentielle : deux « archétypes » de déclin périurbain au Japon

A l'énonciation du nom de chacune de ces villes, les chercheurs et acteurs rencontrés dans le cadre de ce travail étaient prompts à énumérer les causes physiques ou socio-économiques de leur répulsivité, montrant que ces terrains incarnent deux archétypes distincts de rejet de l'habiter périurbain dans les mentalités collectives. Conséquence de ce rejet, le volume de logements vacants recensés sur ces deux terrains a plus que doublé en vingt ans (Figure 37 ; voir aussi chapitre 3).

En tant que zone résidentielle « de charme » (*miryokuteki na kōgai*) qui s'est développée sur l'initiative des acteurs privés du marché immobilier, afin d'offrir aux cadres et employés intermédiaires des entreprises et des universités établies au sud d'Ōsaka des conditions de

logement adaptées à leurs attentes³¹⁰, Kawachinagano a vu ses atouts se transformer en désavantage au fur et à mesure du vieillissement des propriétaires d'un bien dans la commune, dont le déclin est constant de 2000 à 2010.

Photo 19 : une vue de Kawachinagano à partir de la station Kawachinagano de la ligne ferroviaire Nankai et un croquis explicatif des problèmes d'accessibilité de Kawachinagano par un membre du Parti communiste japonais (Kyōsantō) rencontré à la mairie le 16 mai 2013.



Selon les mots des élus du Parti communiste japonais rencontrés le 16 mai 2013³¹¹, qui avaient accepté d'évoquer les problèmes d'accès aux services marchands et non marchands qui se posent aux habitants de Kawachi, cette dernière est une « ville qui a sauté de colline en colline ». Les terrains surplombant les rizières (photo 19a), bien dégagés et aérés, avaient un potentiel de rentabilisation foncière fructueux et sont chacun desservis par bus au tronçon Kōya de la Nankai, c'est-à-dire le segment dont le terminus mène au lieu de pèlerinage du mont Kōya. Mais les collines n'entretiennent pas de liaison entre elles, de sorte qu'à leur entrée dans le 4^e âge, les habitants doivent « faire une croix » sur les visites à un ami ou un parent qui supposent le franchissement de pentes à déclivité élevée (photo 19b), à moins qu'ils ne se servent plus régulièrement des « bus communautaires » ou les *coop* qui desservent certaines routes de Kawachinagano (voir chapitre 3).

La déclivité (et son franchissement au moyen d'escaliers multiples) est considérée comme un problème récurrent dans toutes les villes nouvelles créées autour d'Osaka et de Tōkyō (Kagawa, 2015 ; Iwama, 2011 ; Matsumoto, 2011 ; Yamamoto, 2009), dont Senboku, mais la manière d'aborder ce problème matériel s'inscrit dans une réflexion transversale sur l'obsolescence des principes d'urbanisme et des idéologies qui ont encadré la vie quotidienne dans les « old new

³¹⁰ Voir au chapitre 5, la carte extraite des travaux de Kumagai Mika (2012), qui montre que le profil des résidents de Kawachinagano est semblable à celui des résidents des banlieues bourgeoises au nord d'Osaka.

³¹¹ Élus siégeant à l'assemblée municipale de Kawachinagano, dont le maire Shibata Keiji est indépendant. La rencontre a eu lieu par l'intermédiaire du Professeur Kamo Toshio, dans le cadre d'un entretien sur le déclin démographique et les politiques de maintien de l'accès aux ressources urbaines dans les zones enclavées de Kawachinagano.

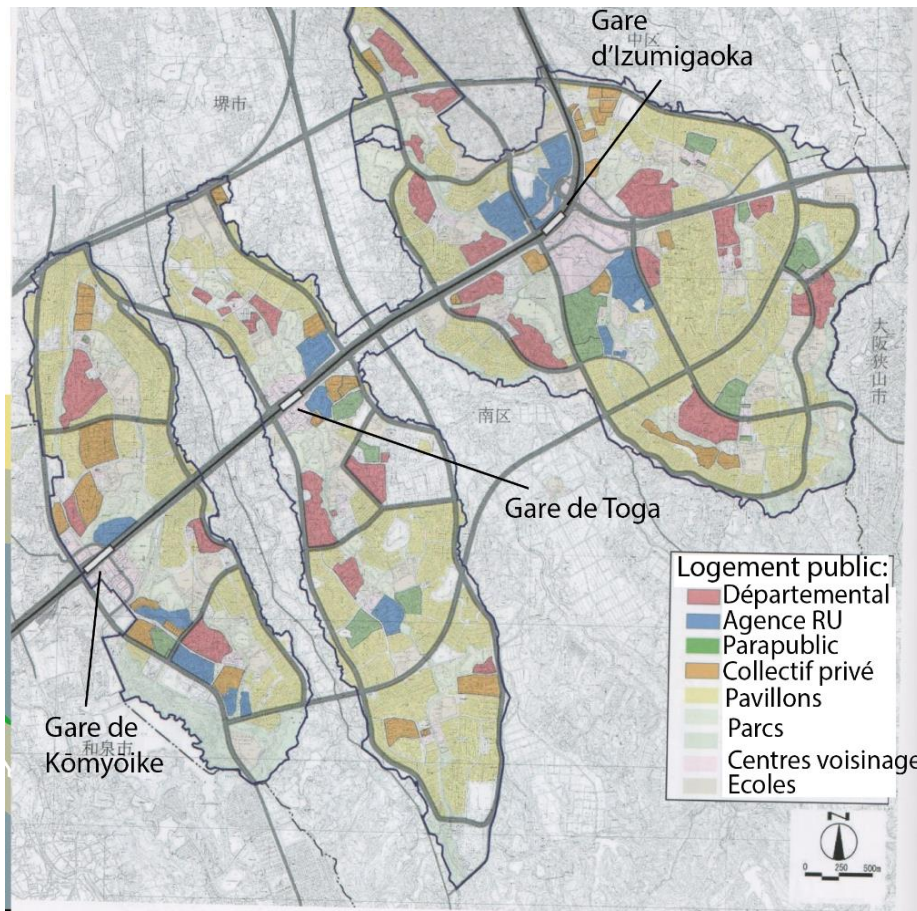
towns ». Deuxième expérimentation d'aménagement d'une « vi(ll)e nouvelle » après Senri (Buhnik, 2015b ; Sato et Yahagi, 2011), l'édification de Senboku sur une emprise de 1 557 ha a d'abord été prise en charge par la Préfecture d'Ōsaka avant que sa gestion ne soit confiée à la municipalité de Sakai. Cette ville nouvelle, qui compte à l'heure actuelle 140 000 habitants, se situe à l'intérieur de la ville de Sakai, forte de 842 000 habitants. Après l'intégration de la ville de Mihara dans les années 2000, Sakai est devenue une ville « désignée » au même titre qu'Ōsaka et elle a été divisée en cinq arrondissements chacun dotés d'une mairie avec un bureau d'urbanisme.

Construite grâce au remembrement de terrains agricoles rachetés à des propriétaires terriens (les *jinushi*), la ville nouvelle de Senboku a demandé une forte intervention financière de la puissance publique. Son territoire a été divisé en seize districts (*chiku*) nommés « unités de voisinage » et en arrondissements scolaires (*gaku*). Ce découpage se fondait sur la théorie que préconisait l'urbaniste américain Clarence Perry à la fin des années 1920, à savoir l'aménagement de quartiers ancrés sur une école primaire et des services de base. A partir de ce noyau, les unités de voisinage de Senboku étaient dotées d'espaces publics, de salles de réunion, de zones de commerces et d'équipements médico-sociaux, généralement réunis dans des rues avec arcades faisant office de « centre de voisinage » (*kinrin sentā*) (figure 37 et figure 38, photo 3).

A la différence de Senri New Town, le territoire de Senboku n'est pas d'un seul tenant mais réparti sur trois collines séparées par de petites rivières, dont les rives ont été transformées en rizières sous l'ère Edo (1603-1868). Ces vallons sont demeurés des zones non ouvertes à l'urbanisation (ou sous conditions) séparant les hauteurs urbanisées. Les habitants de ces collines, correspondant aux trois districts de Izumigaoka, Toga et Kōmyōike, peuvent donc jouir d'un panorama donnant sur ces zones de cultures, sur la chaîne de montagnes du Kongo-Katsuragi, ou bien sur des escarpements réaménagés en parcs avec équipements sportifs et piscines (figure 38, photo 4). Ces trois districts sont desservis par une ligne de chemin de fer, la *Senboku Rapid Railway Line* (*Senboku Kōsoku Tetsudō*) allant de la station centrale de Namba dans la ville d'Osaka jusqu'au terminus d'Izumi-chūō dans la ville d'Izumi, voisine de Sakai au sud. Cette ligne construite sur l'initiative de la préfecture d'Osaka relie la ville nouvelle aux quartiers d'affaires d'Osaka en une demi-heure, soit en se rendant directement à Namba, soit en empruntant la ligne de métro Midosuji après un changement à la station de Nakamozu (figure 37, gauche). Le dessin de la *Senboku Rapid Railway Line* est conçu pour être associée à un réseau de chemins piétonniers surélevés qui unit les trois districts. Ce dispositif introduit une séparation complète entre circulations pédestre et automobile (figure 38, photo 1). Plusieurs routes préfectorales, conduisant à la voie expresse de Sakai-Senboku, complètent la desserte de la ville nouvelle et son intégration au réseau de transport qui quadrille l'agglomération d'Ōsaka.

Figure 37 : La composition du parc de logements à Senboku New Town.

Source : plan de rénovation du logement locatif public de Senboku New Town, publié par le comité de coopération ville-département pour la rénovation de Senboku (Senboku nyū taun saishi fushito renkei kyōgikai), mars 2012.



Adaptation: S.Buhnik, 2015

Figure 38 : Formes urbaines à Senboku New Town. Réalisation : S.Buhnik, 2015 ; Photos : S.Buhnik, 2010, 2013.

- Lignes ferroviaires opérées par la compagnie Nankai
- Ligne de métro Midosuji
- Ligne Senboku Kōsoku Tetsudō

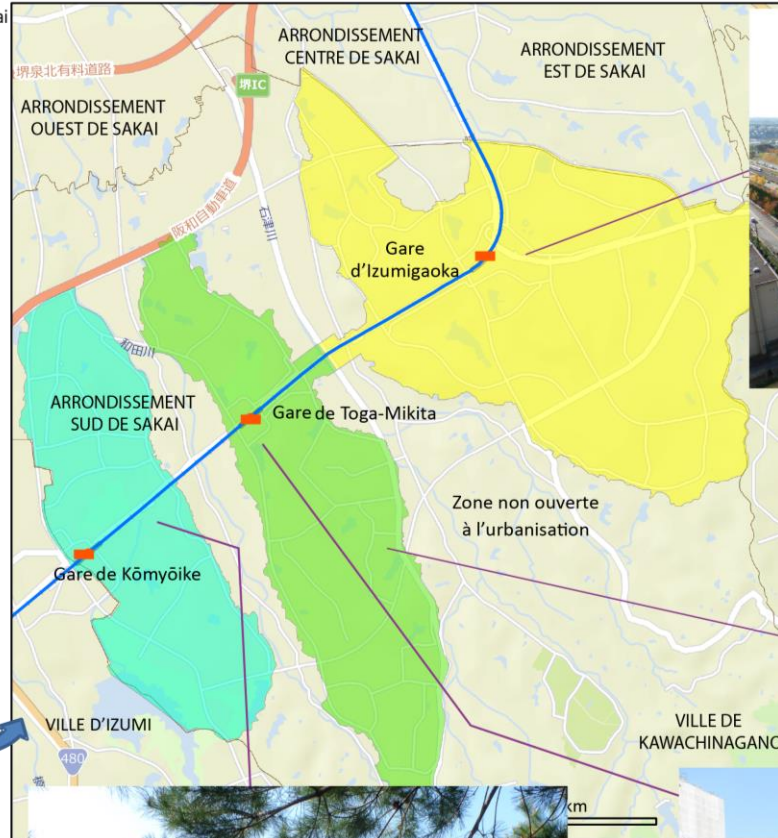


Photo 1 : séparation des circulation, voie pédestre en hauteur



Photo 2: mixité paysagère



Photo 4 : Parc, piscine



Photo 3: supermarché de gare, escaliers

Le soin apporté à l'aménagement architectural et paysager de Senboku New Town aboutissait au début des années 1970 à la constitution d'un cadre de vie très supérieur aux conditions alors offertes par les quartiers populaires du sud d'Ōsaka, dans l'optique de corriger les divisions sociales qui s'étaient accentuées à l'intérieur de la ville d'Ōsaka et entre ses premières couronnes de banlieues depuis l'ère Meiji. L'intention de bâtir une ville habitée par une population de cols blancs et de cols bleus s'est traduite par une offre de logements plus diversifiée qu'à Senri, mêlant logement public, logement collectif privé ou de fonction et maisons individuelles (figure 38, photo 2), à des fins de mixité sociale. Au total, 59 700 logements ont été réalisés jusqu'en 1974 au lieu des 47 000 d'abord envisagés, dont 30 200 logements publics en petit collectif ou grands ensemble *danchi* (54 % du parc total), le nombre de logements privés – collectifs ou individuels – ayant quant à lui été un peu inférieur aux prévisions (Yahagi et Satō, 2011). La morphologie des ensembles de logements collectifs à Senboku suit plus ou moins à la lettre les préceptes de l'architecture fonctionnaliste : immeubles de différentes hauteurs (de R+4 à R+13) séparés par des espaces verts et des places de parking, selon une disposition qui n'est plus celle de la rue étroite ; répartition calculée des centres de voisinage. À l'intérieur des immeubles étaient proposés des logements calés sur l'habitat occidental. Le confort des premiers logements faits pour accueillir en urgence un afflux d'ouvriers migrants, de petite taille (33 à 40 m²) et non équipés de salles de bain, était fruste. Les logements publics de Senboku ont atteint par la suite une taille moyenne de 65 m² dans les années 1980 et ont été chacun équipés de salles de bain.

À l'instar des autres villes nouvelles de cette époque, ces méthodes de planification progressistes ont été battues en brèche par le déclin du nombre des familles nucléaires³¹² et le vieillissement des ménages, par des évolutions économiques et sociétales qui ont stimulé la motorisation des mobilités et la déstructuration des centres de voisinage. À cela s'ajoutent des défaillances inhérentes à la conception et à la gestion de Senboku. En effet, la compagnie privée Nankai, dont les activités ferroviaires et extra-ferroviaires structurent le quotidien des banlieues sud d'Ōsaka, n'a finalement pas pris en charge la *Senboku Rapid Railway Line* située entre deux branches de son domaine, comme le souhaitait la préfecture d'Ōsaka³¹³.

Sa gestion est revenue dans les années 1970 à une société en régie publique, l'*Osaka Prefectural Urban Development Corporation*, jusqu'à sa privatisation en 2014 sous l'impulsion de Hashimoto Tōru, et son rachat par une filiale de la compagnie Nankai, qui la renomme *Senboku*

³¹² La baisse du nombre de familles avec enfants en bas âge entraînant la baisse de la fréquentation des centres de voisinages, et par ricochet, la fermeture ou la rationalisation des services qui leur étaient destinés (crèches), la diminution de la clientèle fréquentant les magasins du centre de voisinage, et la formation de friches commerciales. Voir chapitres 2 et 3.

³¹³ L'échec du transfert de la gestion de cette ligne vers la compagnie Nankai a été mentionné par des représentants de la *Senboku Rapid Railway Line* rencontrés en février 2013, sans plus de précision sur ses motifs.

*Kōsoku tetsudō kabushiki gaisha*³¹⁴. L'organisme a pourtant assuré le fonctionnement de la ligne au prix fort : les tarifs pour l'emprunter figurent parmi les plus élevés du Kansai. Ils ne posent en théorie aucun problème aux salariés (qui sont remboursés des frais de transport), ni dans une moindre mesure aux étudiants qui bénéficient de tarifs privilégiés. Pour les autres résidents, ce coût les incite à limiter leurs déplacements en train vers Ōsaka, Sakai ou Izumi, ou à attendre les jours de promotion, comme certains jours impairs durant lesquels les seniors peuvent voyager à tarif réduit. Avec la réputation d'« old new town » qui lui est accolée, Senboku est entrée en 1992 dans une spirale de déclin, passant de 165 000 habitants (son pic historique) à 140 000 en 2008, et probablement à 120 000 en 2020 selon les prévisions établies par les membres de la section du renouvellement des villes nouvelles du bureau de l'urbanisme de Sakai³¹⁵.

Enfin, au-delà des spécificités de leur planification, ces deux communes se voient reprocher leur monotonie résidentielle et leur manque d'indépendance économique : Kawachinagano recense 2 941 entreprises de taille plutôt moyenne et petite, et les principaux employeurs de Senboku et Kawachinagano sont d'une part la mairie, d'autre part les universités privées qui s'y sont implantées sur l'incitation de la compagnie Nankai (voir chapitre 2). Ce fait est important pour mieux saisir certains conflits d'acteurs qu'engendrent les projets de redynamisation de Senboku, dont il sera traité au chapitre 7.

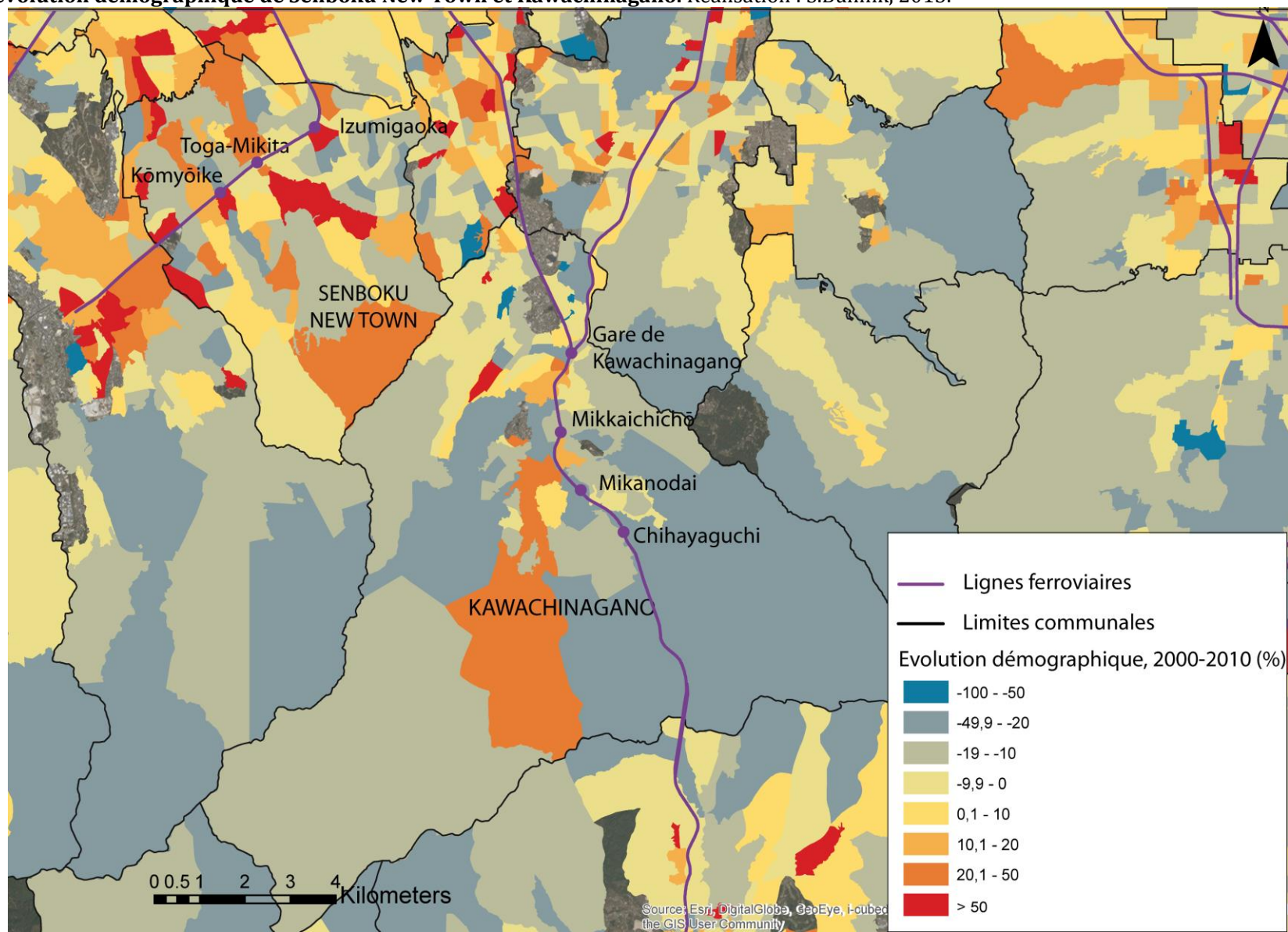
Une décroissance concentrée dans les quartiers anciens de logements collectifs, voisins des gares

Comme nous pouvons le voir grâce à des cartes mettant en relation évolution démographique depuis 2000 et vacance résidentielle à Senboku et Kawachinagano, les quartiers souffrant des plus fortes pertes de population se concentrent davantage autour des infrastructures ferroviaires de Senboku et Kawachinagano ainsi qu'à l'est de Senboku (carte 35a), soit les terrains des premiers programmes de logements publics à Senboku et des premiers quartiers pavillonnaires de Kawachinagano.

³¹⁴ La ligne était gérée jusqu'en 2014 par une entreprise du troisième secteur affiliée à la Préfecture (Ōsakafu toshi kaihatsu kabushiki gaisha), dont le capital était détenu par la Préfecture (actionnaire majoritaire) et par la compagnie ferroviaire privée Nankai. Dans le cadre de ses projets de fusion des administrations préfectorales et municipales d'Ōsaka, Hashimoto Tōru jugeait que la gestion de cette ligne en déclin (en termes d'usagers par jour) était trop coûteuse en frais de personnel, car elle avait sa structure dédiée au sein de la Préfecture. A la différence des compagnies ferroviaires privées, cette structure dédiée ne possédait pas un vaste domaine foncier et ne pouvait pas augmenter ses recettes d'exploitation grâce à la présence de nombreux commerces et services car la ligne est courte, même si le bilan d'exploitation n'était pas déficitaire. Le gouverneur puis maire d'Ōsaka Hashimoto Tōru souhaitait la vendre à un fond d'investissement américain, ce qui a suscité une levée de boucliers. La Nankai a racheté les parts de la Préfecture en 2014 et est devenue actionnaire majoritaire. Voir「なぜ外資恐れる」橋下大阪市長、株売却は「錬金術」とも [‘Naze gaishi osoreru’ Hashimoto Ōsaka shichō,kabu baikyaku ha ‘renkinjutsu’ tomo ; « Pourquoi craindre les investissements étrangers », pense le maire d'Ōsaka, la vente au privé se transformera en or], Sankei West, 28 novembre 2013, en ligne.

³¹⁵ Entretien avec Morioka Hiroyuki et Okazaki Mayumi, *Sakai kenchiku chiiki nyūtaun chiiki saisei shitsu* [section des villes nouvelles du bureau de l'urbanisme de Sakai, 8 octobre 2012.

Carte 35 : L'évolution démographique de Senboku New Town et Kawachinagano. Réalisation : S.Buhnik, 2015.



Les résultats publiés des recensements nationaux ne délivrent pas de données sur la vacance résidentielle à un niveau plus fin que celui de la commune, de sorte que l'information délivrée par ces indicateurs se résume au constat d'une augmentation du nombre de maisons vides dans l'ensemble des communes périphériques du Kansai. Une visite aux municipalités de Sakai et de Kawachinagano et la consultation de leurs archives permet de vérifier la corrélation entre âge du bâti et vacance. Elle est le premier déterminant de la vacance résidentielle, avant celui du statut d'occupation.

De ce fait, comme l'illustrent la figure 37 et la carte 35, la vacance est grave à Senboku là où les logements publics anciens constituent plus de 50 voire 75 % du parc : ceux-ci comptent en moyenne 20 à 30 % de locataires en moins depuis 2000. On remarque ensuite qu'à Kawachinagano, les zones encore croissantes se situent plutôt au sud de la commune, au sud de Mikanodai, là où une station de la ligne de la Nankai était en voie d'automatisation lorsque j'ai visité ce terrain (voir les cartes des chapitres 2 et 3). Mais dans l'ensemble, cette ville perd ses habitants plus vite que Senboku.

A Senboku, la gestion des logements publics les plus anciens relève de trois types de bailleurs sociaux (voir encadré). Il s'agit d'abord de la Société Japonaise pour le Logement (*Nihon Jūtaku Kodan*). Au terme de réformes engagées par le gouvernement de Koizumi, elle a été privatisée et rebaptisée *Urban Renaissance Agency (Toshi Saisei Kikō)* ou Agence de la Rénovation Urbaine (ARU) en 2005. Elle possède 8 324 logements sur le territoire de Senboku New Town en 2012, soit 28,2 % du total du parc de logements publics à l'intérieur de Senboku. Ensuite, le service du logement de la préfecture d'Ōsaka (*fueijūtaku*) détient la part la plus importante du parc de logements publics à Senboku, avec 29 506 logements (50,8 % du parc). Vient enfin un organisme parapublic affilié à la préfecture d'Ōsaka (*fukōsha*) mais distinct du service du logement dirigé par la Préfecture, qui gère 5 385 logements (18,3 % du parc).

La vacance est la plus accentuée dans les logements locatifs publics gérés par la Préfecture d'Ōsaka : 9,6 %, contre 8,7 % dans les ensembles collectifs gérés par d'autres sociétés publiques, 6,4 % dans ceux gérés par l'Agence de la Rénovation Urbaine, 5,1 % dans les logements collectifs privés et seulement 2,5 % pour les logements en accession à la propriété dans l'ensemble de Senboku. Concomitamment, 30 % parc locatif géré par la Préfecture d'Ōsaka date des années 1965-1969, quand celui de l'Agence de la RU n'en a pas. Seuls 380 logements publics préfectoraux (2,4 %) ont été édifiés après 1980, contre 1 083 (13 %) pour l'ARU. Mais à l'intérieur du parc ARU lui-même, les bâtiments situés au nord de la gare la plus ancienne (Izumigaoka), en bleu sur la carte 35, affichent un taux de vacance de 7,9 %, soit 1,7 fois supérieur à celui des logements ARU proches de la gare plus récente de Kōmyōike, où ce taux passe sous la barre de 5 %³¹⁶. Le taux de vacance oscille par ailleurs fortement d'un bâtiment à l'autre, en raison des tentatives de regroupement des ménages restants que les bailleurs entreprennent : au sud de la gare d'Izumigaoka par exemple, un sous-quartier présente un taux de vacance de presque 40 %, contre 2,5 % dans le sous-quartier voisin à l'ouest. A Kawachinagano en revanche, du fait du caractère avant tout pavillonnaire du bâti, le taux de vacance résidentielle est supérieur à 12 % dans les quartiers où les maisons ont en moyenne plus de 25 ans d'âge, soit au nord de la ville

³¹⁶ Chiffres communiqués par la branche locale de l'Agence de la Rénovation Urbaine à Sakai-Senboku, située près de la gare d'Izumigaoka, lors d'un entretien le 18 janvier 2013.

Encadré 8. Les bailleurs de logements publics à Senboku New Town et leurs missions

Senboku New Town est la ville nouvelle la plus peuplée du Kansai en 2010 (avec 140 000 habitants), et celle où fut produit le plus grand nombre de « grands ensembles d'habitations d'un même style » ou *shūdan jūtakuchi* de la région. Parmi les producteurs et gestionnaires de ce parc, on retrouve l'ensemble des acteurs traditionnels de la fabrication de logements à loyer contrôlé (Abe-Kudo, 2014) :

- Une **fueijūtaku** ou service du logement préfectoral d'Ōsaka, dont le stock, à Senboku, est de plus en plus géré en partenariat avec la mairie de Sakai. En dehors de Senboku, cette municipalité possède d'ailleurs son service du logement nommé **kōei jūtaku**. Sont prioritairement éligibles à l'entrée dans un logement de la « fuei » les ménages gagnant moins de 2 millions de yen (15 000 euros environ) par an et au maximum 3,5 millions de yen (25 000 euros), au moment de leur entrée. Le dossier de demande peut être retiré aux services de la mairie de résidence. En fonction de la date de construction, du revenu du ménage et des prix fonciers moyens par commune ou arrondissement, les loyers oscillent entre 22 000 yen (150 euros) et 50 000 yen (370 euros) au centre d'Ōsaka ;

- **L'Agence de la Rénovation Urbaine** (Urban Renaissance Agency ou Toshi saisei kikō), à ne pas confondre avec le Quartier général de la Renaissance urbaine qui applique les dispositions de la Loi spéciale sur la renaissance urbaine de 2002, même si l'homonymie n'est pas anodine. C'est une organisation héritière de la Nihon Jūtaku Kodan ou **Corporation Japonaise du Logement (CJL)**, créée en 1955. Elle a été semi-privatisée en 2004, sous le gouvernement de Koizumi Junichirō : depuis cette date, les logements qu'elle loue sont quasiment aux prix du marché (Hirayama, 2013), mais les frais d'agence, dépôts de garantie (*shikikin*) et « cadeau au propriétaire » (*reikin*) qui font la cherté du secteur privé (voir chapitre 1) sont inexistants.

- Une **fukōsha** ou organisme parapublic de logements affilié à la Préfecture d'Ōsaka.

En parallèle, de nombreuses entreprises ont fait construire des logements pour leurs salariés modestes dès la fin du XIXe siècle, lorsque la prise de conscience des conditions de vie des ouvriers se généralise (Asanuma-Brice, 2014) : ce sont les **shataku**, qui prennent d'abord la forme de baraques en longueur. Avec l'apparition du béton armé, les shataku évoluent en bâtiments composés d'appartements de quelques étages, et leur nombre croît dans les périphéries des villes où la classe sociale des employés vient travailler après la guerre. Les dortoirs ont par ailleurs perduré, certaines entreprises obligeant leurs recrues à y résider durant leurs années de formation (Asanuma-Brice, *ibid.*). A Senboku, ce type de logement forme 1,3 % du parc total en 2010 et ne se distingue pas architecturalement des immeubles « cubiques et blancs » gérés par la Préfecture.

La mission des bailleurs de logements publics était double : résorber la crise du logement d'après-guerre, fournir des habitats salubres aux « moins privilégiés » (Mizuuchi, 2010). D'après le décret de 1950 sur le logement public, ces derniers sont subventionnés par l'État mais construits, possédés et gérés par les collectivités locales, qui les réservent aux ménages à bas revenus, tandis que la CJL est une agence nationale louant et vendant des logements destinés aux classes moyennes urbaines, à des conditions plus favorables que celles du marché. De 1966 à 2005, la Loi pour la construction planifiée de logements allouait des quotas de logements publics à chaque collectivité locale.

En 2010, les acteurs publics possédaient dans tout le Japon un parc d'un peu plus de 3 millions de logements, représentant moins de 6 % du total des unités d'habitation construites sur le sol national, tandis que les logements de fonction des entreprises sont passés de 2,5 millions en 1993 à 1,4 millions en 2008, selon Hirayama Yōsuke (2013 : 156). Pour cet auteur, ce pourcentage traduit le caractère résiduel du logement social au Japon et la priorité que les gouvernements conservateurs ont donné à la formation d'une société de petits propriétaires (voir chapitre 1), l'existence d'un vaste « parc social de fait » dans le secteur locatif privé leur permettant de s'exonérer d'une mission de fourniture massive de logements subventionnés. Les gouvernements ont peu à peu abaissé les seuils de revenu conditionnant l'éligibilité au logement public : 40% des ménages étaient éligibles en 1968, contre 25 % après un amendement de 1996. Dans l'intervalle, un

amendement de 1969 a accordé aux collectivités locales le pouvoir de réclamer aux ménages « trop aisés » de quitter leur logement public ou de payer un loyer équivalent aux prix du marché. Parallèlement, la CLJ a rencontré de plus en plus de difficultés à remplir ses missions jusqu'à la fin de la Bulle, même à Senboku. Avec l'élévation spectaculaire des prix fonciers, les terrains viabilisables devenaient trop distants et les collectivités locales où se trouvaient ces terrains étaient réticentes à financer le raccordement (fourniture de routes et d'équipements scolaires, etc.).

Dans le contexte de la crise des années 1990, une restructuration néolibérale des politiques de logement traditionnellement soutenues par le Parti libéral-démocrate émerge à partir du gouvernement de Hashimoto Ryūtarō (1996-1998) : la Corporation Japonaise du Logement est semi-privatisée et devient Agence de la Renaissance Urbaine ou ARU en 2004. Les nouvelles constructions de logements à bas loyer s'arrêtent, et les programmes de destruction partielle des *danchi* vides tendent à faire diminuer rapidement la taille du parc public et semi-public : celui possédé par l'ARU passe de 770 000 à 750 000 entre 2010 et 2015. Dans le même temps, le parc social de fait au sein du secteur privé s'érode faute d'entretien par les propriétaires, et l'ébranlement du système d'intégration « à vie » du salarié à une entreprise (dont dépend la protection sociale de type compagnie-iste) induit une réduction de la fourniture de logements de fonction.

Cependant, la montée du nombre de ménages précaires ne pouvant louer ou acheter leur propre logement, entre en contradiction avec la politique de réduction du parc public, obligeant le PLD à voter en 2007 la Housing Safety Net Law (*Jūtaku sēfutinettohō*). Cette loi fait croître le volume des subventions et des logements spécifiquement adressés aux personnes âgées, handicapées ou aux foyers monoparentaux. Le Ministère du Territoire (MLITT) a encouragé par des mesures incitatives le développement de logements adaptés aux seniors ne possédant pas de maison : en 2001, le « Logement locatif où les seniors peuvent vivre facilement » (plus de 87 000 unités en 2010) ; en 2005, le « Logement locatif à l'usage exclusif des seniors » (43 000 unités en 2010) (Takeyama, 2009). Dans le Kansai, les associations de soutien à l'intégration des *buraku* ont soutenu la création de logements publics dédiés aux membres de cette communauté discriminée (Mizuuchi, 2010).

D'abord conçu comme un début d'itinéraire résidentiel pour les jeunes couples, le logement public se voit donc affublé d'un rôle d'amortisseur pour les habitants du Japon subissant les effets négatifs d'une « rupture » personnelle au sein de leur parcours de vie (divorce, handicap, maladie) ou victimes de catastrophes naturelles : pour le gouvernement, il s'agit de donner la priorité à des « welfare categories » (Hirayama, 2013) qui « méritent » d'être aidées car elles ne peuvent pas travailler. Depuis le vote de la loi de 2007, le gouvernement accorde aux chômeurs des aides au logement qui, combinées à des aides au retour à l'emploi, forment un filet d'aide sociale « trampoline » censé faire « rebondir » les bénéficiaires et leur éviter de tomber dans le « dernier filet » de l'assistance publique (Hirayama, 2013 : 158). Cela restreint la taille du parc auquel sont éligibles les travailleurs pauvres dans les villes-centres, où ce type de logement reste très demandé, surtout si sa construction est postérieure aux années 1980 ou s'il a fait l'objet de réhabilitations. Aujourd'hui encore, un délai d'un an n'est pas rare avant de recevoir une réponse positive à une candidature jugée recevable, après l'organisation d'un tirage au sort entre plusieurs dossiers recevables pour un logement. Toutefois, la gravité du problème de dénatalité pesant sur l'avenir des espaces urbains conduit l'État et les collectivités locales à considérer les familles avec enfants comme une catégorie prioritaire parmi les dossiers de candidature.

Aux côtés de cette évolution des systèmes d'aide au logement des populations les moins favorisées et d'une réduction nationale du parc public, une décentralisation des politiques du logement s'instaure dans les années 2000, dans la mouvance d'une réforme générale de la décentralisation de l'action publique. Ces réformes rendent possible une coopération plus étroite entre collectivités locales, groupes de citoyens, associations non lucratives et experts locaux, dans la mise en œuvre de programmes d'aide au logement. En pratique cependant, le monde académique juge que ces acteurs ne peuvent se substituer totalement à l'État

en tant qu'opérateurs (Abe, 2001), parce que dans un contexte de décroissance de la population résidente et des bases fiscales des collectivités, le logement public va devenir une charge financière trop lourde pour elles. Par ailleurs, un nombre croissant de municipalités, dont Sakai, met en place des systèmes de subventions ciblant les jeunes couples intéressés par l'entrée dans le secteur locatif public : en 2009, ils étaient les destinataires de 83 % de ces subventions mises en place dans 175 communes, contre 5 % des foyers monoparentaux et 4 % de ménages de plus de 65 ans (Hirayama, 2013 : 155).

Mais la carte 35 révèle aussi que des gains de population très importants (supérieurs à 50 % entre 2000 et 2010) sont enregistrés en deux endroits opposés par leurs caractéristiques bâties : soit aux abords des gares, où des condominiums ont surgi et où les bailleurs de logements publics concentrent aujourd'hui leurs opérations de réhabilitation, soit dans les zones agricoles non ouvertes à l'urbanisation, que la Préfecture a aussi catégorisées en zones d'urbanisation contrôlée selon la nouvelle loi d'urbanisme de 1968. Selon nos entretiens avec les membres du bureau de l'urbanisme de Sakai, des dérogations pour la construction de logements dans ces zones ont été attribuées durant la décennie 2000, lorsque la demande d'un permis de construire concernait un terrain situé à moins de 300 m de réseaux routiers et souterrains, afin de faciliter le raccordement du logement neuf aux réseaux existant et éviter un mitage urbain. Interrogés sur les impacts négatifs de ce mitage sur les plans de densification de Senboku New Town lancés par la mairie de Sakai (voir chapitre 7), nos interlocuteurs du bureau de l'urbanisme ont précisé que ces gains démographiques étaient importants parce que les zones non ouvertes à l'urbanisation n'étaient auparavant peuplées que de quelques fermiers. Les obtentions de permis avaient été restreintes à partir de 2008 pour éviter que les logiques du marché immobilier privé ne nuisent aux projets de redynamisation des transactions dans le parc existant et à l'intérieur de Senboku que défend la mairie. Des relevés photographiques ont permis d'évaluer l'étendue de ce grignotage à Senboku (photos 20) ainsi qu'à Kawachinagano, grâce à une visite de terrain organisée par les élus du Parti communiste de l'assemblée municipale : les difficultés de déplacements entre collines ne sont pas un frein à la construction ou à la reconstruction de larges maisons familiales s'enfonçant dans la « montagne profonde » (*oku*), au bord de rizières cultivées par les ménages en parallèle de l'emploi principal du référent (photo 20). Ces quelques pâtés de maison ont contribué aux soldes démographiques positifs enregistrés à 5 kilomètres au sud de la gare Nankai de Kawachinagano (voir la carte 35 bis).

Photos 20 : exemples de constructions nouvelles, petit collectif privé ou maisons éparses à Senboku dans la zone non ouverte à l'urbanisation (gauche) et à Kawachinagano (droite). S.Buhnik, 2013. La taille des pavillons à deux étages suggère que les foyers y comprennent en moyenne trois à quatre personnes, de type parents – enfants jeunes, à l'aune du nombre d'enfants qui jouent dehors, entre les maisons (pourvues chacune de leur place de parking) et les rizières.



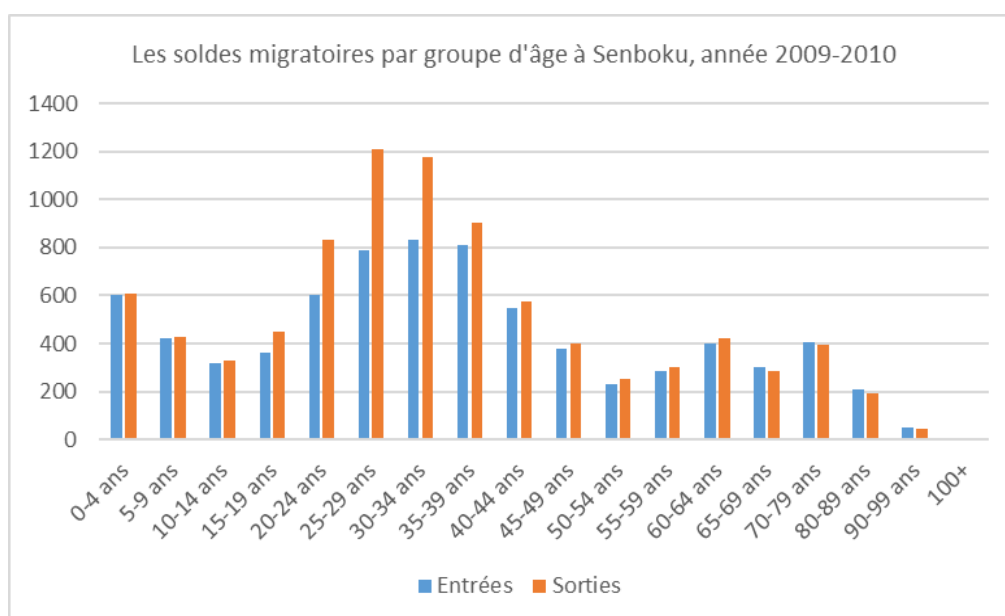
II.2. Décroissance urbaine et évolution des statuts socio-résidentiels à Senboku New Town et à Kawachinagano

La maison individuelle (*ikkodate*) ou en petit collectif, en accession à la propriété (*mochi ie*), domine donc le profil des nouveaux logements construits à Senboku. Ce constat nous incite à examiner le profil sociodémographique des nouveaux entrants dans le parc de Senboku et à le comparer avec d'une part, celui des sortants, d'autre part, celui des ménages demeurant dans les quartiers en déclin, grâce aux chiffres agrégés tirés des registres résidentiels de la municipalité de Sakai. En l'absence de données équivalentes, les préférences des nouveaux entrants dans Kawachinagano sont analysées uniquement à partir des statistiques micro-locales extraites des recensements nationaux.

II.2.1. Choix résidentiels des ménages entrants à Senboku : une préférence marquée pour les logements pavillonnaires, ou collectifs gérés par l'Agence de la Rénovation urbaine

D'après les archives communiquées par la mairie de Sakai, les soldes démographiques de Senboku sont déficitaires pour toutes les classes d'âge, sauf (très légèrement) après 69 ans, et avec des pertes nettes maximales pour les classes d'âge qui partent de chez leurs parents, soit les 20-39 ans (graphique 22). Il en résulte une accélération du vieillissement de la pyramide des âges à Senboku par rapport à la moyenne du Japon et du Kansai : en 2015, les seniors vivant à Senboku formeraient 30 % de la population (22 % au niveau national), et les plus de 75 ans 12 %, contre 10 % pour les moins de 15 ans (14 % dans l'ensemble du pays).

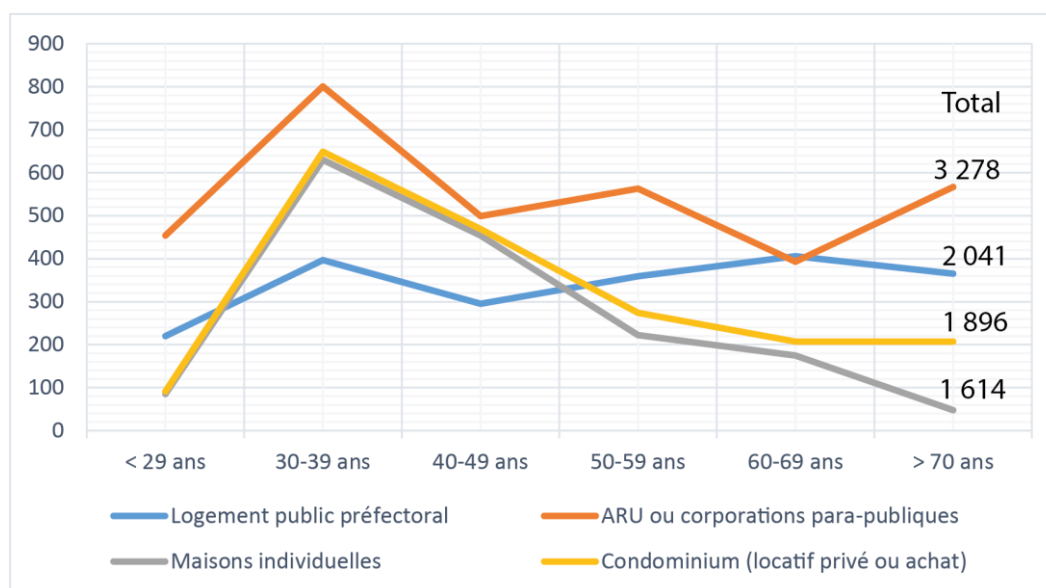
Graphique 22. Source : registres résidentiels de la mairie de Sakai, 2010, adaptation par S. Buhnik, 2015.



Les directions prises par les parcours résidentiels des sortants ne sont pas précisées, même si plusieurs membres du bureau d'urbanisme soulignaient qu'une partie significative d'entre eux s'installait « aux portes de Senboku » ou à Kawachi après une période flottante, correspondant à l'habitat dans différents logements durant la période des études universitaires et de l'entrée dans la vie active. Les trajectoires des entrants sont en revanche mieux connues : entre 2004 et 2008, les 20-39 ans ont emménagé en majorité dans des logements achetés, maisons individuelles ou logements collectifs privés en condominium, ainsi que dans des logements gérés par l'Agence de la Rénovation Urbaine (graphique 23). Les emménagements en logements collectifs publics préfectoraux, sans être inexistant, sont mineurs. On note également que l'achat d'un logement collectif ou individuel a augmenté parmi les 35-45 ans : c'est une répercussion de la montée de l'âge moyen au mariage (*bankonka*), qui laisse présager que les nouveaux arrivants rejoindront plus vite la classe d'âge des seniors que les primo-accédants des générations antérieures. A partir de 50 ans en revanche, l'entrée dans les logements en accession à la propriété diminue fortement au profit des logements locatifs opérés par la Préfecture et par l'Agence de la Rénovation Urbaine,

surtout à partir de 70 ans : il s'agit dans ce cas en grande majorité de mobilités résidentielles internes à la commune ou entre les communes voisines, vers un environnement d'habitat jugé favorable à la perte prévisible d'autonomie. En effet, 55 % du parc de logements de l'Agence de la Rénovation Urbaine jouxte une des trois gares de Senboku, et des partenariats avec d'autres acteurs ont été passés afin que les immeubles contiennent un ensemble de services médicalisés, sur le modèle des condominiums de centre-ville.

Graphique 23 : Nombre des résidents arrivés à Senboku de 2003 à 2008, par classe d'âge et type de logement. Source : registres résidentiels de la mairie de Sakai, 2010, adaptation par S.Buhnik, 2015.



Un point intéressant concerne ainsi l'attractivité relative des logements locatifs gérés par l'Agence de la Rénovation Urbaine chez les ménages de petite taille, tous groupes d'âge confondus, alors que depuis sa privatisation, et au même titre que certaines corporations de logements parapubliques, elle exige de ses locataires des loyers et des garanties de revenus guères distincts de ceux du secteur privé « pur » (voir encadré 8). Le droit de louer un logement géré par la Préfecture d'Osaka dans Sakai s'inscrit quant à lui toujours entre des bornes de revenus planchers et plafonds significativement inférieures aux revenus moyens des ménages japonais. Or, il est évident d'après le graphique 23 qu'il s'agit du type de logement le moins investi par les ménages jeunes qui se sont installés à Senboku, avant que la mairie ne promette à partir de 2008 des allocations aux jeunes couples qui choisiraient d'y habiter. La forte communication publique autour de cette mesure ne semble pas avoir significativement changé cette désaffection³¹⁷. Seule la génération des plus de 60 ans entre en premier lieu dans le logement préfectoral si elle change de lieu de résidence, à un moment où la mobilité résidentielle est la plus faible parmi les habitants de Senboku selon le graphique 22, en tout cas moins importante qu'au sein de la génération des plus de 70 ans. Des entretiens en janvier 2013 avec les enquêteurs du bureau de l'urbanisme de Sakai indiquent que ce mouvement vers le logement préfectoral est plutôt interne à la commune et touche trois types de ménages sexagénaires, par ordre d'importance :

³¹⁷ Entretien avec le professeur Kajiura Tsuneo, 8 avril 2013.

- Des ménages qui habitaient un logement locatif privé à Senboku ou à Sakai et dont le passage à la retraite se solde par une diminution importante du revenu mensuel. Cette situation est fréquente parmi les anciens salariés de PME pour qui, à la retraite de base (*kokumin nenkin*), ne s'ajoute pas un fond de pension complémentaire (*kōsei nenkin*) suffisant, qu'il ait été pris en charge ou pas par leur ancien employeur en tant que « retraite d'entreprise » (*keigyō nenkin*) (voir encadré, chapitre 2). Sont particulièrement concernés les ménages dont le chef travaillait pour une PME manufacturière du Kansai qui a fait faillite ou une entreprise qui avait créé un fond de pension privé investi sur les marchés financiers et soumis aux impacts négatifs de l'éclatement de la bulle après 1990 (Thomann, 2003), les ménages qui n'ont pas acquis de bien immobilier au cours de leur vie, ou les ménages qui n'ont pas achevé de rembourser leurs crédits immobiliers au moment de la retraite et faisant face à une restructuration de leur dette ;

- Les ménages sexagénaires seuls qui viennent de perdre leur conjoint(e) ou qui ont divorcé au moment du passage à la retraite de l'époux³¹⁸. Le veuvage est plus fréquent après 70 ans qu'à la soixantaine, mais la perception du *kaigo hoken*³¹⁹ ou le coût des soins de santé incitent alors les septuagénaires seuls à favoriser d'autres formes d'habitat : vieillissement à domicile, logement ARU adapté aux seniors – qui a meilleure presse que le logement public préfectoral –, maisons médicalisées qui ont fleuri dans le sillage de la promulgation du *kaigo hoken* en 2000 et dont le fonctionnement est conforme aux règles édictées par la loi sur le bien-être des personnes âgées (*rōjin fukushi hō*) ;

- Les ménages sexagénaires seuls ou en couple laissant leur pavillon à leurs enfants ou bien à des actifs plus jeunes, qui acceptent de déménager vers un logement public réhabilité, dans le cadre d'un système de transactions internes au parc de logements existants que la mairie voudrait voir se développer.

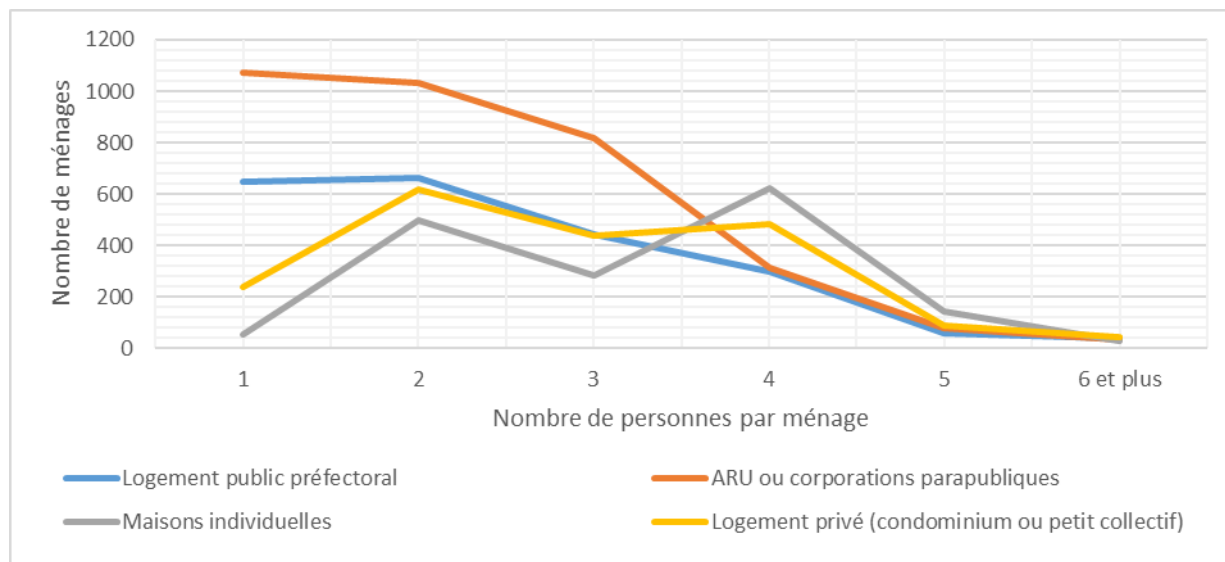
Les motifs d'entrée des ménages retraités à bas revenus et/ou seuls sont corroborés par les données sur le nombre de ménages entrants en fonction de leur taille et du type de logement (graphique 24). Entre 2004 et 2008, 56 ménages d'une seule personne seulement, contre plus d'un millier de ménages de 4 personnes, en majorité des parents ayant déjà un ou deux enfants, se sont installés dans une maison individuelle ou un logement collectif en accession à la propriété à Senboku New Town. Simultanément, 2 100 ménages d'une ou deux personnes ont emménagé dans un logement loué par l'ARU, 1 400 dans un logement loué par la Préfecture, et 800 dans un logement en condominium privé. Il apparaît en outre que les logements gérés par l'ARU sont préférés par les ménages de trois personnes et que le logement collectif ou individuel en accession à la propriété devient plus attirant pour les ménages de quatre personnes : selon les enquêtes du bureau de l'urbanisme de Sakai, cela est corrélé à l'arrivée de ménages qui habitaient au centre d'Ōsaka jusqu'à la naissance du 2^e enfant. La recherche d'un logement plus spacieux, le coût des

³¹⁸ Pour les couples dont les modes de vie étaient organisés selon une division genrée sous la Haute croissance, le passage à la retraite de l'époux se traduit par une présence beaucoup plus importante au domicile (fin des longues journées de travail). La « re-découverte » de la vie à deux peut être source de plénitude ou au contraire, génératrice de conflits de cohabitation insoupçonnés auparavant.

³¹⁹ Pour rappel, il s'agit d'un système d'assurance vieillesse introduit en 2000, administré au niveau des communes, obligeant tous les résidents japonais à cotiser à partir de 40 ans à des primes d'assurance qui varient en fonction de leur revenu et des taux de cotisation fixés par les municipalités. A partir de 65 ans, cette assurance ouvre droit à des soins en institution ou à domicile remboursés, même s'il est obligatoire de continuer à payer des premiums. Entre 40 et 64 ans, le *kaigo hoken* n'est perceptible qu'en cas de défaillance de santé majeure (maladie longue, personne soumise à de forts risques d'accident cardio-vasculaire, etc.).

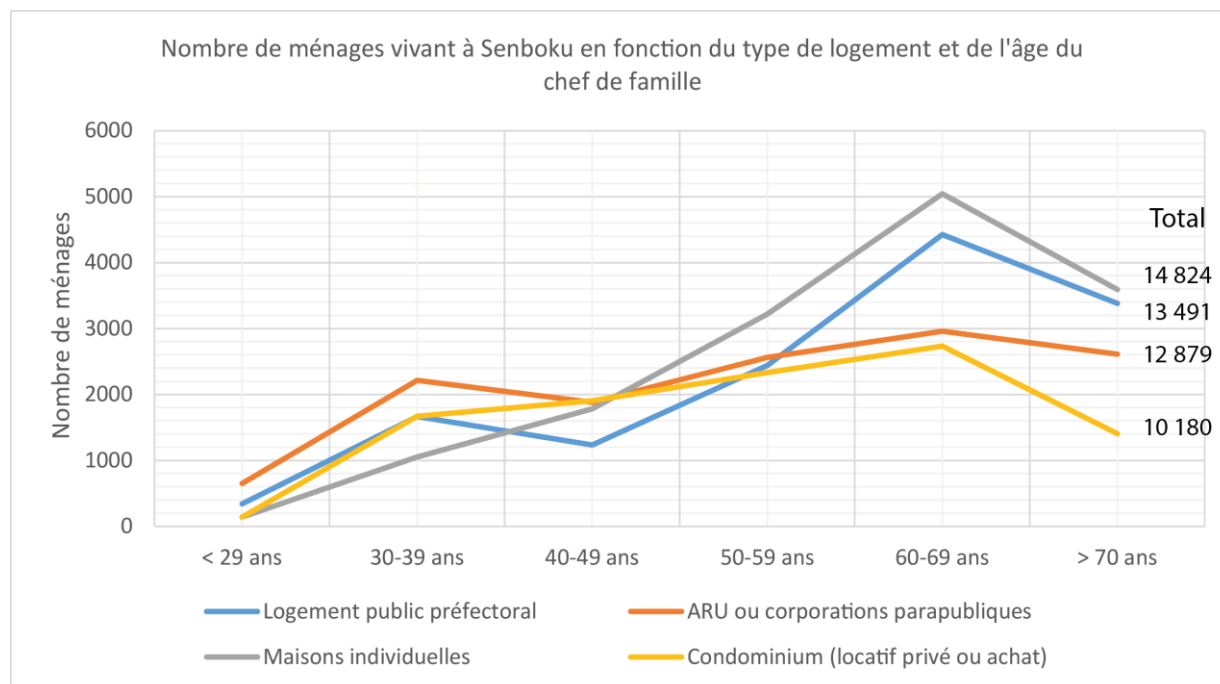
loyers en centre-ville et les possibilités de faire garder les enfants par les parents ou beaux-parents âgés tout en se rapprochant de ces derniers ont pesé sur la décision d'acheter une maison à Senboku New Town et plus spécifiquement, dans les espaces agricoles interstitiels hors de Senboku ou au-delà des quartiers anciens de Kawachinagano.

Graphique 24 : Nombre de ménages entrés à Senboku New Town de 2003 à 2008, en fonction du type de logement et de la taille du ménage. Source : registres résidentiels de la mairie de Sakai, 2010, adaptation par S. Buhnik, 2015.



Au total, l'âge moyen du chef de ménage, tous type de logements confondus, a considérablement augmenté depuis la création de Senboku New Town (graphique 25). En raison du poids des générations nées dans l'après-guerre et la faible mobilité résidentielle des ménages qui ont emménagé à Senboku des années 1960 à 1980, les chefs de ménages cinquantenaires et sexagénaires sont deux à trois fois plus nombreux que les chefs de ménages trentenaires ou quarantenaires. Il apparaît également que le logement construit par des acteurs privés prend le pas sur les logements publics : ils forment désormais moins de la moitié du parc existant en 2008 à Senboku, si l'on considère que le rôle de bailleur social de l'ex-Corporation du Logement Japonaise a été gommé, sans qu'on puisse l'assimiler à un acteur privé pur du marché immobilier (Asanuma-Brice, 2012 ; Hirayama et Ronald, 2006).

Graphique 25 : Nombre de ménages vivant à Senboku New Town, selon l'âge du chef de ménage et le type de logement. Source : registres résidentiels de la mairie de Sakai, 2010, adaptation par S.Buhnik, 2015.



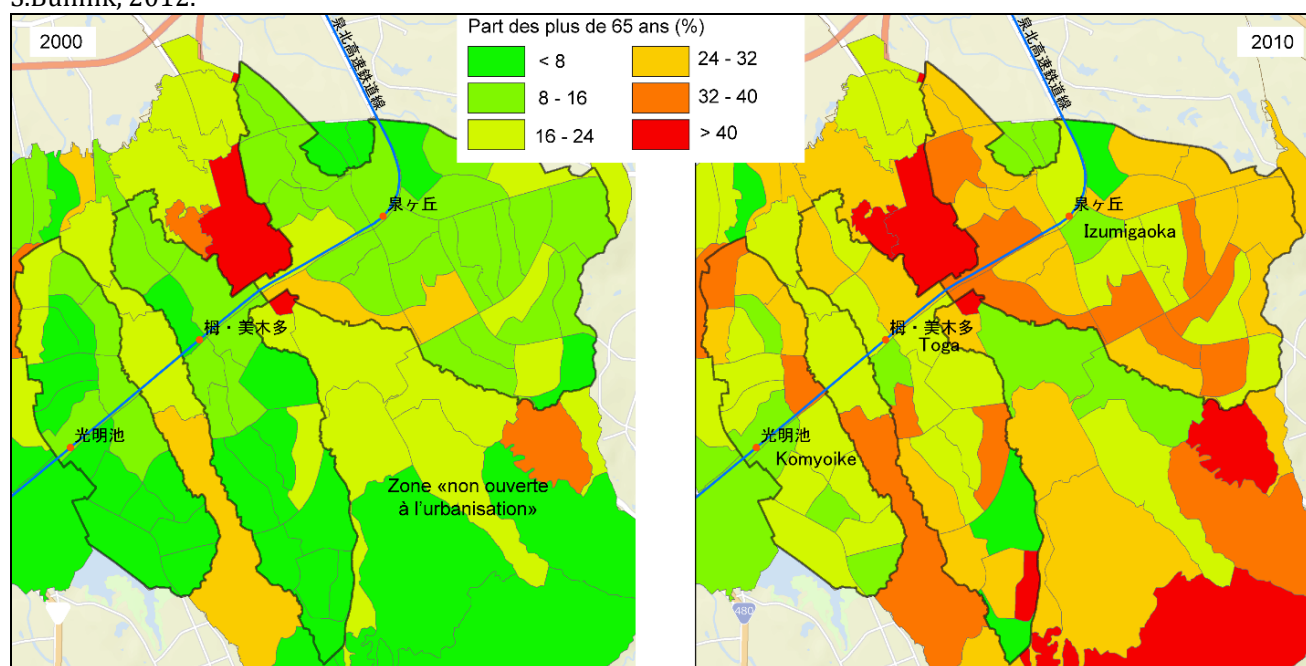
Le graphique 25 révèle enfin qu'entre 2003 et 2008, les ménages trentenaires arrivés en 2000, qui sont nés dans les années 1970 et étaient étudiants dans les années 1990, sont aussi nombreux que les quarantenaires qui avaient 30 ans dans les années 1990 : 6 602 ménages trentenaires nombreux dans le logement locatif public, et 6 802 ménages quarantenaires. Pour les moins de 40 ans, ce choix résidentiel préfigure une installation plus définitive dans un logement pavillonnaire, à l'image de la génération précédente. Qu'est-ce qui a pu rendre une « vieille ville nouvelle » attractive auprès des trentenaires des années 2000, alors même que l'obsolescence des quartiers de logements collectifs à laquelle on associe les paysages de ce type de banlieue s'est accentuée ? Selon les enquêteurs du bureau de l'urbanisme de Sakai rencontrés en janvier 2013, les raisons respectives de leur arrivée diffèrent : alors que les jeunes actifs nés dans les années 1960 se sont éloignés du nord d'Osaka par contrainte économique (les prix fonciers au centre d'Osaka étaient encore très élevés au début des années 1990), les générations nées dans les années 1970 sont attirées par Senboku pour des raisons familiales dans un premier temps – leurs parents vivent dans cette partie de l'agglomération – et professionnelles dans un second. Le motif du rapprochement professionnel soulève dès lors la question de l'emploi exercé dans ou à proximité d'une ville dortoir, et auquel une partie du chapitre suivant sera consacrée.

III.2.2. La relation entre vieillissement et précarité dans les quartiers en déclin : des décalages entre Senboku et Kawachinagano

Les informations issues des registres résidentiels de la municipalité de Sakai et des archives de son bureau de l'urbanisme mettent donc en relief deux types de parcours résidentiels qui concourent au cumul des processus de déclin urbain et de vieillissement dans les quartiers de logements anciens de Senboku New Town et Kawachinagano. Nous les comparons ici parce que

leur aménagement relève d'un côté d'initiatives publiques (ville nouvelle de Senboku), et de l'autre d'initiatives privées (des terrains transformés en quartiers résidentiels à la faveur du développement du réseau ferroviaire possédé par la Nankai). Les traits communs concernent d'une part de la faible mobilité résidentielle des ménages propriétaires, qui cherchent à vieillir le plus longtemps possible chez eux, d'où la montée en flèche de la part des plus de 65 ans dans les grands ensembles les plus anciens autour de la gare d'Izumigaoka, mais aussi dans les quartiers pavillonnaires « mixtes » voisins. On est frappé de la vitesse à laquelle les quartiers construits dans les années 1960 et 1970 autour de Senboku et Toga-Mikita sont passés de taux de plus de 65 ans inférieurs à 15 % en 2000, à plus de 25 voire 30 % en 2010, ce qui témoigne de l'installation massive d'une classe d'âge à cette période (carte 36). On peut toutefois constater que les zones où les trentenaires et quarantenaires des années 2000 ont emménagé en nombre significatif comptent parmi les plus jeunes de la ville et ont même rajeuni dans quelques cas, comme aux portes de Senboku (dont les limites sont dessinées en gris), dans les zones agricoles d'urbanisation contrôlée juste au sud d'Izumigaoka où vivaient des fermiers âgés en 2000. Le taux de vieillissement a aussi été limité là où la municipalité de Sakai et les opérateurs parapublics de logement comme l'ARU ont concentré des projets de rénovation et d'introduction de condominiums mêlant habitat et services, comme devant la gare d'Izumigaoka.

Carte 36 : la part des plus de 65 ans à Senboku, en 2000 puis en 2010. Réalisation : Nagata S. et S.Buhnik, 2012.



Le premier facteur de fort vieillissement des habitants des quartiers anciens tient à des soldes migratoires déficitaires marqués au sein des classes d'âge de moins de 40 ans, le nombre de jeunes quittant le domicile familial étant supérieur à celui des entrants. Le second facteur vient de la captation des entrants jeunes (moins de 40 ans) par le secteur privé neuf, en dépit des allocations avantageuses que la mairie de Sakai destine aux adultes qui emménagent dans le stock de logements publics rénovés.

A priori, l'impression de vide et de vétusté qui s'empare du visiteur traversant des quartiers en déclin de Senboku construits dans les années 1960 et 1970 (photos 21) suffit à se convaincre que les logements publics sont inconfortables voire dangereux en cas de séisme de grande magnitude. Pourtant, les données centralisées par la mairie de Sakai auprès de chaque bailleur annoncent que 73 % des logements préfectoraux sont résistants aux séismes et 61,2 % « barrier free », contre 64 et 68,5 % respectivement dans les logements gérés par l'Agence de la Rénovation Urbaine. 39,3 % des logements préfectoraux cumulent ces deux qualités contre 32,6 % pour l'ARU, ce qui suggère aussi que cette dernière a choisi de sacrifier une partie de son parc, voué à la démolition, pour mieux rénover le parc restant.

Photo 21. Un quartier de *danchi* géré par la Préfecture à Harumidai (où le taux de vacance atteint 20 %) : peinture écaillée, équipements communautaires abîmés par la pluie, faible présence humaine (cliché pris à 15 heures).



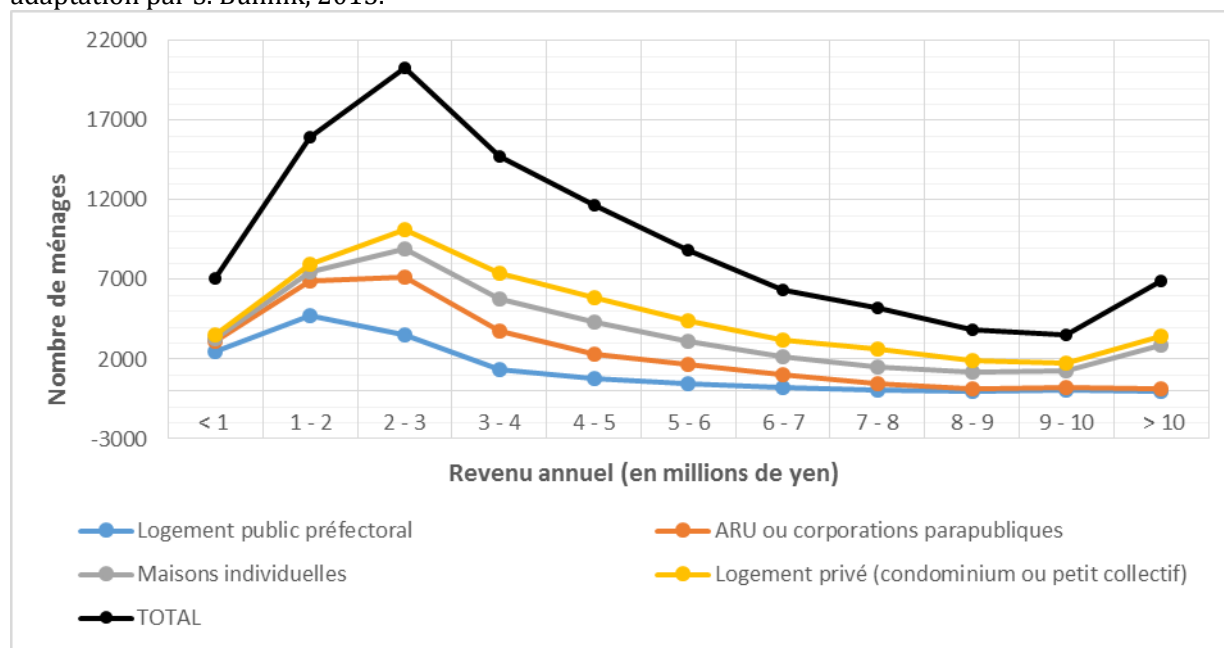
Une cause plus profonde de l'évitement des logements publics concerne le large écart entre les revenus des entrants âgés de 29 à 40 ans, qui ont les moyens financiers d'imiter le parcours résidentiel de leurs parents en achetant un pavillon, et le revenu des habitants des logements publics préfectoraux et municipaux. Dans ces derniers, plus de 65 % des ménages perçoivent moins de 2 millions de yen annuels – soit moins de la moitié du revenu moyen national – alors qu'ils sont absents dans le secteur des logements individuels privés, donc parmi les propriétaires de pavillons. Cette proportion atteint 20 % dans les logements locatifs un peu plus chers de l'ARU (tableau 16 et graphique 26). Les nouveaux entrants évitent les parties du parc de logements publics où ils côtoieraient une population défavorisée, composée d'importantes minorités d'origine chinoise, coréenne et brésilienne. Ces minorités exerçant ou ayant exercé des métiers peu rémunérateurs ou en contrat à durée déterminée pour des entreprises manufacturières du Kansai ou sur les chantiers navals du littoral de Sakai (Kawano, 2015 ; Mizuuchi, 2006 ; Satō et Yahagi, 2011), leur passage à la retraite va s'accompagner d'une chute abrupte de leur revenu mensuel moyen. Dans les quartiers de logement public anciens, le vieillissement est bien corrélé à une

précarisation financière renforcée par l'arrivée de ménages âgés éligibles du fait de leurs difficultés financières (voir supra).

Tableau 16: le revenu moyen par ménage dans les différents types de logements construits à Senboku New Town. Source : archives du bureau de l'urbanisme de la mairie de Sakai, 2010.

Revenu annuel moyen par ménage	Logements publics préfectoraux et municipaux (en %)	Agence de la renaissance urbaine (RU) (%)	Logements individuels privés (%)	Logements collectifs privés (%)
< 2 millions de yen	66,3	20	0	7,6
2-4	23,9	47,2	13,4	21,5
4-6	8,45	19,7	20,1	33,3
6-8	1,1	7,7	33,8	20,6
8-10	0	3,9	26,5	11,3
> 10 millions de yens	0	1,42	18,75	5,28
TOTAL	100	100	100	100

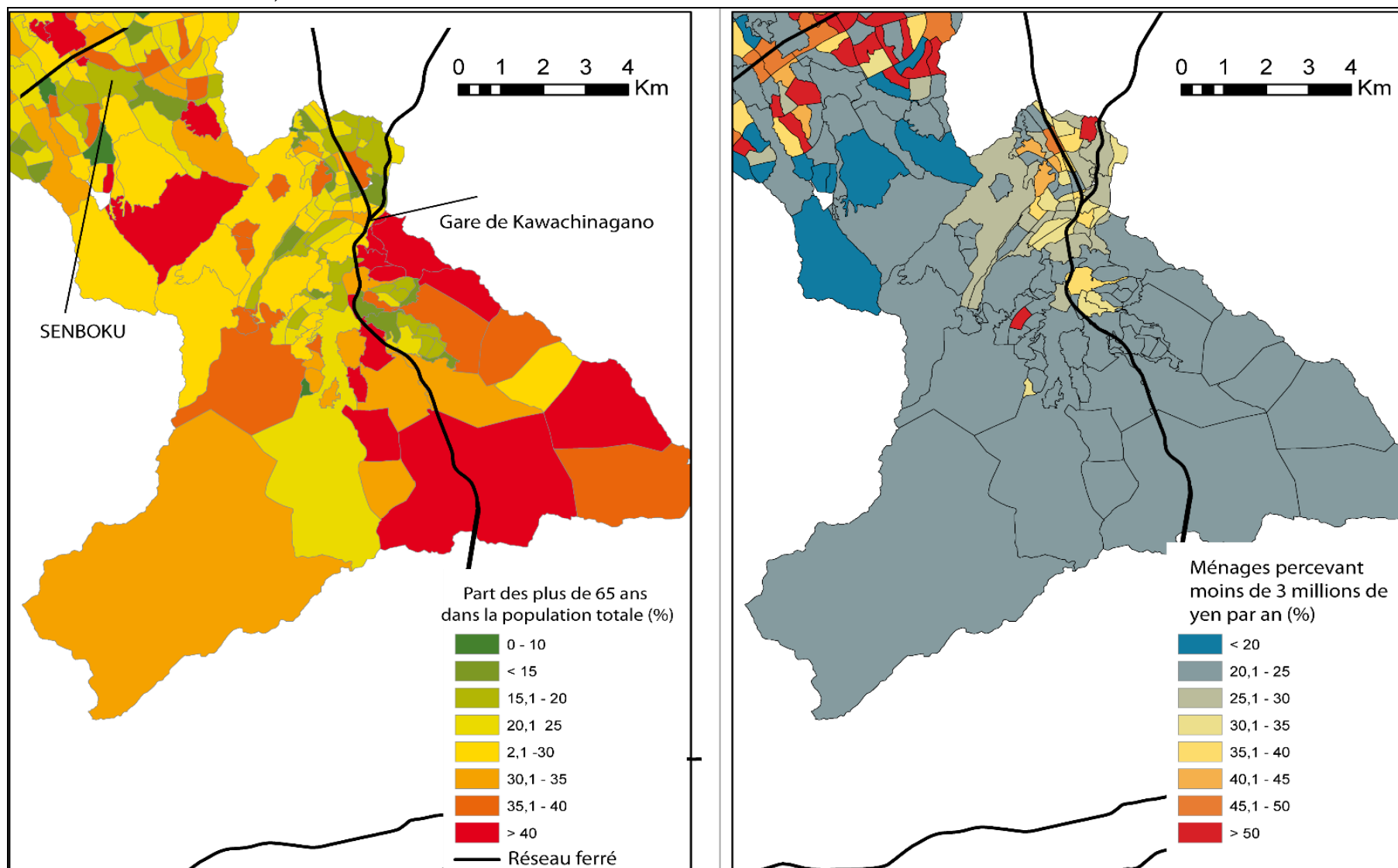
Graphique 26 : Nombre de familles vivant à Senboku, en fonction de leur revenu annuel moyen et du type de logement. Source : archives du bureau de l'urbanisme de la mairie de Sakai, 2010, adaptation par S. Buhnik, 2015.



La mise en miroir des taux de vieillissement de la ville de Kawachinagano avec la proportion des ménages gagnant moins de 3 millions de yen par an (la tranche la plus basse des revenus proposée par le Japanese Planning System), sur la carte 36 bis, va quant à elle montrer des phénomènes saisissants sur deux plans :

1) Bien qu'elle décline plus vite et plus largement que Senboku, la ville de Kawachinagano paraît globalement plus « jeune » près des emprises ferroviaires de la ligne Kōya de la compagnie Nankai, et plus vieille à l'est, dans les zones montagneuses accueillant quelques villages de montagnes (*sanson*).

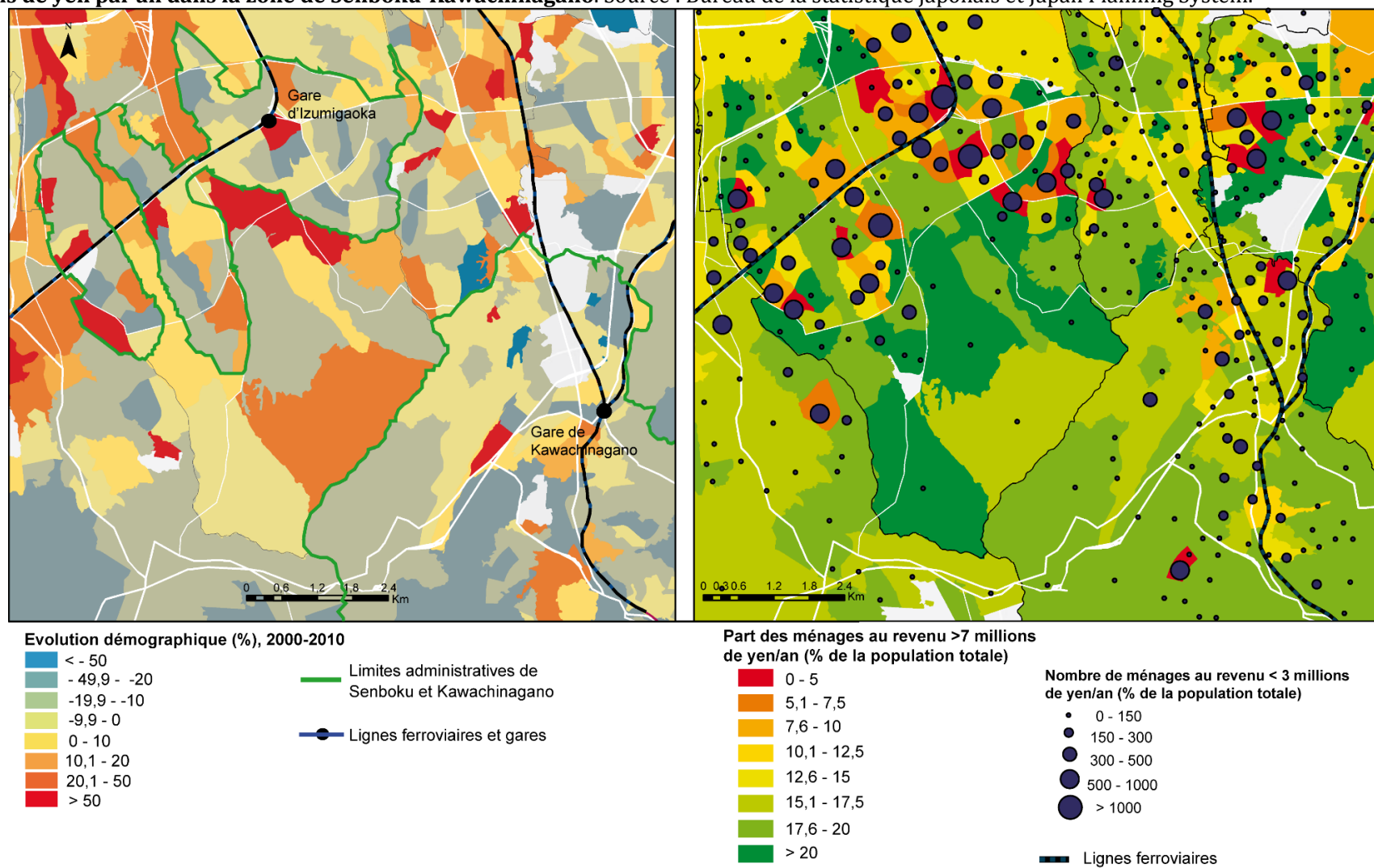
Carte 36 bis : Parts des plus de 65 ans et des ménages percevant moins de 3 millions de yen par an à Kawachinagano, au sud de Senboku New Town. Réalisation : S.Buhnik, 2015.



On voit ainsi les conséquences spatiales structurelles des bouleversements migratoires qu'ont connus les régions urbaines japonaises depuis 1945 : exode rural et très fort vieillissement des périphéries rurales ; vieillissement rapide des premiers quartiers résidentiels construits ici sous l'égide de l'ōtemintetsu ou compagnie ferroviaire privée ; une relative jeunesse (moins de 20 % de plus de 65 ans) dans les quartiers résidentiels les plus récents, et les plus enfoncés dans les campagnes.

En ce qui concerne les revenus, la plus grande pauvreté des quartiers les plus anciens de Kawachinagano est aussi mise en évidence : cela est lié d'une part à la plus grande proportion de ménages retraités vivant dans des immeubles collectifs ou des pavillons construits dans les décennies 1950 et 1960, et à l'âge moyen de ces ménages touchant une retraite sans doute faible. Par ailleurs, il apparaît que les zones les plus rurales ne sont pas celles comptant le plus de ménages proches du seuil de pauvreté.

Carte 37 : Evolution démographique par quartier, nombre des ménages gagnant moins de 3 millions de yen et part des ménages gagnant plus de 7 millions de yen par an dans la zone de Senboku-Kawachinagano. Source : Bureau de la statistique japonais et Japan Planning System.



Réalisation : S.Buhnik, 2015

La comparaison entre les cartes 37a et 37b met quant à elle en exergue la relation positive entre croissance urbaine et niveaux de revenus à Senboku : les quartiers qui ont gagné le plus d'habitants, par solde naturel et migratoire, sont aussi ceux où la part des ménages touchant plus de sept millions de yen par an³²⁰ excède 20 % de la population totale. A l'inverse, les deux zones les plus en déclin de la ville de Kawachinagano sont aussi les plus aisées en termes de part des ménages touchant plus de sept millions de yen par an dans le total de la population par quartier. En conséquence, l'arrivée de ménages touchant plus de 5 à 7 millions de yen par an à Senboku, même dans des proportions modestes, augmente les disparités de revenus entre les zones gagnantes et les quartiers anciens, alors que l'emménagement de cette catégorie de ménages à Kawachinagano, par effet de structure, n'empêche pas un sentiment de « déclassement » exprimé par exemple par certains usagers du « camion coop » présenté au chapitre 3³²¹.

Le niveau de revenu moyen confortable perçu par les habitants de Kawachinagano leur donnerait justement un capital financier suffisant pour racheter un logement et gagner un territoire plus central, en prévention des problèmes posés par leur vieillissement. Lors d'un entretien d'octobre 2012, un professeur ami de mon professeur encadrant, ancien habitant de Kawachinagano, expliquait concrètement les motifs d'une relative « fuite » des ménages aisés vivant dans cette commune au sud d'Ōsaka :

« Il y a d'abord la question de la faible connexion ferroviaire qui rend les déplacements longs et plus fatigants pour une personne âgée. Ayant été promu au rang de professeur émérite de Ritsumeikan, j'ai décidé avec ma femme de déménager à Karasuma-Oike au cœur de Kyōto [c'est-à-dire non loin d'un des bâtiments de l'université Ritsumeikan]. Nous avons peur de devenir les *kaimono nanmin* que vous étudiez [rires]. On a eu du mal à vendre notre maison avec son terrain, et à un prix très inférieur à sa valeur d'achat. Mais comme je suis enseignant en université, j'ai une épargne qui m'a permis d'acquérir ce logement en condominium [de 4 pièces] à Karasuma. [...] La zone de Senboku-Kawachi était populaire auprès des professeurs qui enseignent au sud d'Ōsaka, et nous ne sommes malheureusement pas seuls à être partis. [...] Nous avons appris que le restaurant italien chic où je vous avais emmenée après notre visite de Kawachinagano va fermer, il va en entraîner d'autres avec lui, ça me rend triste. »

Cette histoire résidentielle commune à celle d'autres voisins vivant à Kawachinagano reflète les possibilités de mobilités résidentielles montantes plus faciles pour les classes sociales qui détiennent d'autres formes de capital financier (mais aussi culturel) à côté de la possession d'un bien immobilier, fût-il entièrement remboursé ou non. Le récit du professeur Kamo soulève la question de l'identification des territoires qui captent les ménages sortants de Senboku New Town et Kawachinagano. Parmi ces sortants, les 20-40 ans et – dans une moindre mesure – les plus de 70 ans sont surreprésentés : il s'agit des deux classes d'âge qui, dans tout le Japon, ont le plus alimenté les processus de « réurbanisation » des centres des agglomérations.

³²⁰ Environ 51 000 euros, soit plus de 1,5 fois le revenu national moyen en 2010.

³²¹ Magasin d'alimentation ambulant subventionné par la mairie, qui dessert les différentes « collines » à l'intérieur de la ville : voir chapitres 8 et 9.

III. Une spécialisation territoriale de la production de logements inscrite dans une concurrence accrue entre communes

En l'absence de données fiables sur les destinations des mobilités sortantes, l'identification des nouveaux lieux d'habitation des Japonais partis de la zone de Senboku-Kawachinagano reste à l'état de conjectures. Cependant, comme le suggère la remarque du professeur Kamo Toshio, les territoires captant ces mobilités sortantes occupent des positions géographiques différenciées en fonction du niveau de revenu et des caractéristiques sociodémographiques des individus qui déménagent de Senboku : dans le cas du professeur, qui exerce des fonctions d'enseignement supérieur, il s'agit de Kyōto et non de Tōkyō ou d'Ōsaka.

Dans un dernier temps, le chapitre propose de replacer les processus observés dans une perspective métropolitaine plus large et plus diversifiée, en menant une étude comparée des caractéristiques socio-résidentielles de deux quartiers occupant une position plus centrale que celle de Senboku et Kawachinagano le long de la ligne de métro Midōsuji et de la ligne Kōya de la Nankai menant aux quartiers d'affaires du nord d'Ōsaka. Nous voulons par cette comparaison, mettre en valeur l'influence des changements institutionnels et économiques de grande échelle (décentralisation, concurrence entre les acteurs privés et publics locaux pour attirer de nouveaux usagers ou habitants) discutés en première partie de ce travail, sur ce que nous nommons ici une spécialisation territoriale de la production de logements.

III.1. La zone de Senboku, la « résidualisation » du logement social comme prix de la lutte contre la décroissance

L'investigation des archives fournies par la municipalité, et des données issues des registres résidentiels auxquels elle a autorisé l'accès, met à jour une dynamique de construction de logements neufs non négligeable à Senboku New Town, surprenante au regard des projections démographiques pessimistes envisagées pour le sud d'Ōsaka. En effet, 8 782 logements ont été produits entre 1997 et 2007, selon un rythme oscillant entre 400 et 1 200 unités par an, avant une baisse drastique liée à la crise des années 2008-2010. Cela représente 11,8 % du parc total de Senboku. Alors que le logement collectif ou individuel en accession à la propriété constitue plus de 90 % des nouvelles unités, seuls 135 logements locatifs publics ont été construits en 10 ans, soit moins que le nombre de logements publics vacants que les bailleurs sociaux ont prévu de détruire. L'offre de logements neufs contribue à aggraver la vacance du parc locatif public en renforçant son image d'obsolescence, malgré les efforts d'entretien auxquels l'office préfectoral de logements publics et les autres bailleurs sociaux ont consentis : augmentation de la surface des unités les plus anciennes, ajout d'ascenseurs (Satō et Yahagi, 2011). Elle apparaît plus généralement en porte-à-faux avec l'éventuelle réussite des stratégies de redynamisation des transactions dans le parc existant que la mairie de Sakai défend.

La destruction planifiée d'une partie majeure du logement public construit à Senboku, et la réhabilitation prioritaire des immeubles proches des connexions ferroviaires et des centres de

voisinage les plus dynamiques de la ville, s'inscrivent en effet dans une stratégie de « réactivation locale » (*chiiki kasseika*) soutenue par un comité où la municipalité de Sakai et la Préfecture d'Osaka coopèrent à égalité : c'est le *Senboku nyūtaun saisei fushitō renkei kyōgikai*, qui a produit en mars 2011 un plan de rénovation intégrée de la ville de Senboku, en réaction à la perspective de son déclin. Ce plan prévoit, en concertation avec les bailleurs concernés, de réduire le stock de logements publics afin de résoudre les problèmes matériels et psychologiques associés à l'expérience du « vide » ressenti par les habitants et les riverains des quartiers au taux de vacance supérieur à 15 %. La réduction est posée comme un préalable à la relance des quartiers de *danchi* ou grands ensembles. Cette stratégie de réactivation tient compte des documents de planification que les différents bailleurs présents à Senboku ont publiés ces dernières années. En 2007 d'abord, l'Agence de la Rénovation Urbaine a annoncé un objectif de réduction de 30 % du parc qu'elle détient au sud d'Osaka à l'horizon de 2048. Puis en 2010, le plan de réforme structurelle financière et administrative de la Préfecture d'Osaka a fait part d'une diminution de moitié du parc existant qu'elle administre, dont le total atteignait 138 000 logements à cette date. Cet objectif est assorti d'un projet de mise en place d'un système de transfert des stocks vers les municipalités, qu'elles pourraient utiliser à discrétion. Enfin, en avril 2012, les *keōsha* ou corporations parapubliques affiliées à Osaka ont annoncé que leur stock actuel, d'environ 22 000 logements, serait ramené à 20 000 en dix ans « par fusion et réorganisation »³²².

Parallèlement, la municipalité de Sakai a instauré un système d'allocations promettant des aides aux jeunes familles entrant dans le parc collectif privé, de l'ARU ou dans des maisons déjà bâties, dans une limite de 20 000 yen (environ 145 euros) par mois, sur une période de 5 ans au maximum. 112 familles ont reçu cette aide entre 2010 et 2013, et depuis avril 2012, la mairie promet aux jeunes travailleurs célibataires des allocations mensuelles de 10 000 yen (95 euros) pendant trois ans s'ils entrent dans des logements individuels et collectifs privés déjà existants, un logement opéré par l'ARU ou par des corporations parapubliques affiliées à la Préfecture (mais pas dans les logements préfectoraux) (tableau 17).

Tableau 17 : Le programme d'allocations de la mairie de Sakai à destination des jeunes couples : règles et conditions d'éligibilité. Source : Plan de rénovation du logement locatif public à Senboku, mars 2012.

	Pour les familles	Pour les travailleurs célibataires
Familles ciblées	Couples dont l'âge combiné doit être inférieur à 40 ans, sauf s'ils ont des enfants scolarisés.	Avoir moins de 29 ans et travailler.
Conditions d'éligibilité	En principe, les ménages qui emménagent à Senboku New Town à partir d'une autre localité.	En principe, les ménages qui emménagent à Senboku New Town à partir d'une autre localité.
	Leur revenu annuel ne doit pas excéder 7,92 millions de yen	Le revenu annuel ne doit pas excéder 7,21 millions de yen
	Ne pas être sous assistance publique et ne pas recevoir d'autres allocations	Ne pas être sous assistance publique et ne pas recevoir d'autres allocations
	Ne pas avoir de retard dans le paiement des taxes locales	Ne pas avoir de retard dans le paiement des taxes locales
Qualité des logements	Situés à Senboku New Town	Situés à Senboku New Town

³²² Senboku nyūtaun saisei fushitō renkei kyōgikai [comité de coopération ville-Préfecture pluripartite pour la rénovation Senboku New Town], *Nyū taun kōteki yachin jūtaku saisei keikaku* [Plan de rénovation du logement locatif public à Senboku], mars 2012, p.55.

	<ul style="list-style-type: none"> - Si maison: 75 m² et plus - Si appartement : 55 m² et plus - Résistant aux séismes, conformément au décret sur les normes de construction du 1er juin 1981 - Loyer supérieur à 50 000 yen (500 euros) 	<ul style="list-style-type: none"> - Résistant aux séismes, conformément au décret sur les normes de construction du 1er juin 1981 - Loyer supérieur à 30 000 yen (290 euros)
Montant de l'allocation	Les loyers de plus de 50 000 yen seront couverts jusqu'à une hauteur de 20 000 yen sur 5 ans	Les loyers de plus de 30 000 yen seront couverts jusqu'à une hauteur de 10 000 yen sur 3 ans
Collaboration avec l'ARU	Si le couple emménage dans un bâtiment opéré par l'Agence de la Renaissance urbaine, le ménage est exempté de dépôt de garantie	Si la personne emménage dans un logement ARU, elle reçoit 10 000 yen de coupons pour son shopping, des lampes et une cuisinière sont fournies avec le logement

Ainsi, la mairie de Sakai, sous couvert de politiques de diversification générationnelle et de traitement de la vacance dans les quartiers de grands ensembles édifiés dans les années 1960, a pris des mesures relevant de ce que Hirayama Yōsuke nomme la « résidualisation » du logement social japonais, alors que celui-ci occupait déjà une portion congrue de la totalité des logements construits avant 1990. Les communes qui disposent d'un parc de logement social étendu et trop coûteux à réhabiliter dans un contexte de décroissance multidimensionnelle, vont l'ajuster d'une façon d'abord quantitative (destruction d'unités d'habitation) puis qualitative (améliorations) afin d'y réintroduire une diversité générationnelle synonyme de mixité sociale par le haut. Le problème de la vacance se reporte ainsi vers le logement pavillonnaire qui devient trop abondant au regard de la demande (et qui est plus difficile à détruire sans accord des propriétaires), d'autant plus que les communes voisines de Sakai et Kawachinagano, comme Ōsakasayama à l'est ou Izumi au sud, ciblent les mêmes catégories de population que les acteurs publics du redéveloppement de Senboku³²³. Mais la possibilité d'attirer des couples vers des maisons réhabilitées – plutôt que vers du collectif – est une option qui a aussi les faveurs des ONG locales telles que le « Smile center », porteur du projet architectural « Senboku style » (voir chapitre 7). Autrement dit, la néolibéralisation des politiques urbaines aurait selon Hirayama (2013), converti le logement public en logement « très social » (welfare housing), ce que l'on voit d'ailleurs à travers les liens entre niveaux de revenus et concentration d'immeubles gérés par la Préfecture ou la municipalité à Senboku. Le gouvernement n'a pas créé une politique d'allocations personnelles au logement, le Parti Démocrate du Japon n'ayant pas eu les moyens financiers de ce projet qui faisait partie de son programme. Il en résulte que les finances des collectivités locales ne sont pas renforcées alors que leurs dépenses sociales s'en trouvent augmentées, et qu'elles vont donc favoriser des programmes de logements attirant les ménages jeunes et actifs :

« Within a context of decentralized housing policy, expansion of the market economy and increased interregional economic competition, local governments have tended to favour housing measures that expand the middle-class housing market to increase the number of middle-class taxpayers and consumers. While the central government has not yet developed a rent allowance system, some local governments in large cities have implemented their own such

³²³ Sources : entretien avec Yoshida Tomohiko, 25 mars 2013 ; avec Takamura Gakuto, 18 avril 2013 ; avec Hirayama Yōsuke, 30 avril 2013.

programmes. However, typical rent allowance programmes are not aimed at low-income people but focused on newly married young couples » (Hirayama, 2013 : 155)³²⁴.

L'éventail des informations géolocalisées que nous avons collectées incite donc à penser que les stratégies de lutte contre la décroissance démographique menées aujourd'hui dans Senboku consistent à modifier une image de ville nouvelle négative, en attirant une classe de « petits-moyens »³²⁵ aspirante à la propriété et à un mode de vie « my-homiste » pourtant de plus en plus dénigré (Aveline-Dubach, 2008). Il s'agit de séduire les ménages liés au sud d'Ōsaka par un ensemble de contraintes familiales et professionnelles, n'ayant pas encore des revenus suffisants pour vivre au nord ou au centre d'Ōsaka (voir la carte du chapitre 2 sur l'évolution des prix fonciers). Ou bien ils cherchent à bénéficier de la baisse des prix pour acquérir des terrains plus spacieux. Cet objectif d'attraction de ménages en quête d'ascension sociale, à mi-chemin entre le grand ensemble d'après-guerre et les lotissements bourgeois situés dans les collines séparant Kōbe et Ōsaka, est conforté par les entretiens avec des spécialistes des marchés immobiliers locaux et des problèmes de vacance résidentielle³²⁶. Pour le professeur Hirayama Yōsuke, le laisser-faire dans la construction de pavillons traduit la volonté de renforcer un entre-soi social en misant sur le désir d'ascension matérielle, mais aussi de sécurité personnelle dans un pays à l'avenir incertain, que ressentiraient les salariés des nouvelles zones d'emploi au sud de la baie, autour de l'aéroport du Kansai³²⁷. Les professeurs Yoshida Tomohiko et Takamura Gakuto insistent quant à eux sur la difficulté à contrôler les stratégies des opérateurs ferroviaires et des sociétés immobilières, dont les méthodes de production ne s'adaptent aux enjeux de transition démographique, économique et énergétique nationaux qu'à la marge, grâce à des innovations technologiques à l'intérieur et à l'extérieur des maisons vendues.

Par ailleurs, la part du pavillonnaire dans les constructions neuves à Senboku est significativement plus élevée qu'à Senri, en raison des positions géographiques opposées que ces deux villes nouvelles occupent au sein de l'agglomération d'Ōsaka : alors que Senboku se situe au sud de banlieues « populaires » où le secteur locatif privé à bas coût demeure important et se mêle à des parcelles agricoles, Senri est une ville nouvelle d'un seul tenant insérée entre les communes les plus chères de la région (Minō, Ashiya, Takarazuka, Nishinomiya), si bien que son parc collectif public, parapublic et privé demeure recherché par les jeunes couples et les célibataires travaillant au nord d'Ōsaka mais n'ayant pas les moyens d'y acheter un bien (Yamamoto, 2009 : 111-138). De ce fait, les conditions générales de logement à Senboku tendent à s'éloigner de la figure générique de la ville nouvelle et à se rapprocher de communes de banlieues plus résidentielles, comme l'illustrent l'extraction et la comparaison de données issues des grandes enquêtes de logement du Ministère du Territoire (MLIT), que nous compilons dans le tableau 18.

³²⁴ Dans un contexte de décentralisation des politiques du logement, d'expansion de l'économie de marché et d'accentuation de la compétition inter-régionale, les collectivités locales tendent à encourager les mesures d'aide au logement qui élargissent le marché du logement à destination des classes moyennes en vue d'accroître le nombre de leurs contribuables et consommateurs locaux appartenant à la classe moyenne. Alors que l'État central n'a pas encore instauré un système d'aides personnalisées au logement, les municipalités de plusieurs grandes villes ont mis en œuvre ce type de programme. Mais il est typique de voir ces programmes municipaux cibler non pas les personnes à base revenus, mais les jeunes couples mariés. Cette volonté repose sur le postulat selon lequel le revenu de ces couples augmentera au fil du temps et renforcera à terme l'assiette fiscale des collectivités ».

³²⁵ Nous faisons ici allusion à l'ouvrage co-écrit par Marie Cartier, Isabelle Coutant, Yasmine Siblot et Olivier Masclat, *La France des « petits-moyens » : enquête sur la banlieue pavillonnaire* (2008), Paris, La Découverte, 324 p.

³²⁷ Entretien avec le professeur émérite Kajiura Tsuneo, 8 avril 2013.

Tableau 18 : Conditions de vie dans les logements de différentes villes de la Préfecture d'Ōsaka.
Source : Bureau de la statistique, base de données communales sur le logement au Japon.

	Ōsaka	Sakai	Kawachinagano	Yao	Minō
Logement adapté aux plus âgés en 2003	434 250	124 110	17 520	41 420	18 340
Logement adapté aux plus âgés en 2008	608 650	166 310	21 140	51 460	26 950
Pourcentage du parc adapté en 2008	39,76	43,01	46	41,8	43,89
Evolution de la surface habitable par logement à louer, 2003-2008 (%)	-1,6	0	-0,02	-0,92	2,39
Evolution de la surface habitable par maison, 2003-2008 (%)	-3	2	2	-3	1
Surface habitable par maison en 2008 (m ²)	90,4	105	121,7	100,2	112,5
Loyer moyen en 2003 (yen)	54 161	45 222	44 490	49 766	68 379
Loyer moyen en 2008 (yen)	55 755	46 723	46 583	50 227	65 605
Part des propriétaires en 1998 (%)	38	49,8	77,8	56,8	49
Part des propriétaires en 2008 (%)	40,7	56,6	79,5	62,4	58,4
Terrains bâtis soumis à l'impôt foncier en 2000 (m ²)	102 843 404	60 862 887	8 954 021	16 845 946	7 294 052
Terrains bâtis soumis à l'impôt foncier en 2012 (m ²)	104 386 259	63 250 651	9 292 613	17 377 845	8 274 809
Evolution du nombre de terrains bâtis soumis à l'impôt foncier, 2000-2012 (en m ²)	1 542 855	2 387 764	338 592	531 899	980 757

Ces chiffres exposent tout d'abord l'importance numérique des programmes d'adaptation des intérieurs aux besoins des plus âgés dans les villes de plus de 400 000 habitants comme Ōsaka et Sakai ainsi que dans la grande commune industrielle de Yao, ce qui les rapproche des communes plus résidentielles de Minō et Kawachinagano, où les couples de seniors aisés ont précocement financé la rénovation de leurs intérieurs (Yoshida, 2010), grâce à la mise en place de programmes spéciaux sous l'égide du MLIT (voir encadré 8). On remarque ensuite que la construction de condominiums dans la ville d'Ōsaka, qui conserve de nombreux quartiers composés de maisons basses (Marmignon, 2010), engendre une baisse de la surface habitable moyenne par logement à louer, et même la construction de maisons plus petites a été privilégiée. A l'inverse, cette surface a augmenté en moyenne de 2 mètres carrés en cinq ans à Sakai et à Kawachinagano. Entre 1998 et 2008, période de légère embellie économique durant laquelle les prix du sol dans le Kansai ont atteint leur plus bas niveau avant de remonter sous l'influence des projets de renaissance urbaine, la part des propriétaires a augmenté le plus vite dans les communes voisines d'Ōsaka. La bulle avait rendu ces zones inaccessibles aux primo-accédants, qui se dirigent désormais vers elles ; ceux-ci misent sur la probabilité que leur bien s'y dévalorise moins vite que dans les périphéries plus distantes (Hatta, 2006 ; Yoshida, 2010).

Mais le taux des propriétaires augmente aussi dans une zone déclinante comme Kawachinagano, où il frise les 80 % : les perspectives déflationnistes, la montée des emplois précaires ou à durée déterminée et le risque local d'une fermeture partielle du réseau ferroviaire de la Nankai n'ont pas dissuadé des ménages d'y concrétiser un projet d'accession à la propriété. Les sociétés immobilières actives au sud d'Ōsaka et à Senboku en particulier, comme Daiwa House, tentent de convertir ce risque de dévalorisation en outil de persuasion : les économies que les ménages réalisent grâce à la baisse du prix du terrain peuvent aller dans l'achat d'un bien de haute qualité environnementale (telle une maison autonome en énergie), « à moins de vingt kilomètres d'Ōsaka », dans une banlieue qui n'est pas centrale mais qui n'est pas soumise à un allongement intolérable des migrations pendulaires (Aveline-Dubach, 2008) ou aux problèmes d'évidement commercial rencontrés dans les périphéries « encore beaucoup plus lointaines » du Kansai³²⁸. Le transfert de l'investissement financier consenti par les ménages du terrain vers le bâti, et son intérieur soigné, mieux isolé que le pavillonnaire ancien (Aveline-Dubach, 2008 : 278) servent à atténuer la crainte d'une dévalorisation plus rapide que prévue du bien acquis. Les stratégies des acteurs privés jouent donc ici la carte du statut de « banlieue intermédiaire » qu'occupe la zone de Senboku-Kawachinagano au sein d'une agglomération en repli, dans tous les sens du terme.

La comparaison des prix fonciers résidentiels entre Ōsaka, sa partie nord, le nord de Sakai, le sud de Sakai et Kawachinagano confortent l'idée d'espace d'opportunité qu'incarnerait la ville nouvelle en déclin pour les primo-accédants appartenant aux petites classes moyennes (tableau 19 ; voir carte 15 du chapitre 2). Les données annuelles du MLITT n'étant pas désagrégées³²⁹ et les prix fonciers par quartier allant de 158 000 à plus de 420 000 yen dans Ōsaka (et de 81 000 à 157 000 dans Sakai), il est difficile d'estimer la vitesse à laquelle les prix ont baissé à l'intérieur de l'agglomération d'Ōsaka, d'autant plus que les répercussions de la crise des *subprimes* sur l'économie réelle du Japon ont engendré des baisses abruptes mais disparates des prix³³⁰. Les chiffres révèlent cependant la persistance de différences de prix allant du simple au quintuple entre le sud de Sakai et le centre d'Ōsaka.

³²⁸ Nous reprenons ici les mots des interlocuteurs de la société immobilière Daiwa House, qui ont accepté un entretien en décembre 2012, puis lors d'une présentation du projet d'eco-town de Harumidai en février 2013 (voir chapitre 7).

³²⁹ Or, entre 2000 et 2010, Sakai est devenue une ville désignée et a intégré la commune de Mihara.

³³⁰ La crise des *subprimes* n'a pas eu d'impacts directs sur le marché immobilier nippon car son secteur bancaire était peu exposé aux prêts hypothécaires à hauts risques (Aveline, 2008). C'est la chute conséquente des exportations japonaises, matrice de la croissance des années 2000, qui a enclenché de nouveaux épisodes déflationnistes, la baisse des mises en chantier et des prix des terrains dans le Kansai. Voir chapitre 2.

Tableau 19 : les prix fonciers au mètre carré dans les zones à usage résidentiel³³¹ dans différentes parties de l'aire métropolitaine d'Ōsaka. Source : Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (MLITT), évaluation annuelle des prix fonciers (*chika kōji*), <http://tochi.mlit.go.jp/chika/>.

	Prix au m ² en 2003 (yen)	Prix au m ² en 2010 (yen)
Ōsaka (toute la ville)	291 000 (2 130 euros)	235 000 (1 715 euros)
Ōsaka (arrondissement de Sumiyoshi, extrémité sud de la ville, jouxtant Sakai)	Non communiqué	248 000 (1 810 euros)
Ōsaka (arrondissement de Kita, au nord)	Non communiqué	360 000 (2 622 euros)
Ōsaka (arrondissement de Chūō, au centre)	Non communiqué	432 000 (3 150 euros)
Sakai (toute la ville)	163 000	129 700 (940 euros)
Sakai (arrondissement nord)	Non communiqué	159 000 (1 160 euros)
Sakai (arrondissement sud, comprenant Senboku)	Non communiqué	101 000 (737 euros)
Yao	177 000 (1291 euros)	144 000 (1 051 euros)
Kawachinagano	110 000 (802 euros)	77 000 (561 euros)
Minō	230 000 (1676 euros)	170 000 (1240 euros)

Outre que les propriétaires fonciers restent bien protégés par la loi contre les expropriations d'utilité publique, une autre raison de l'augmentation du taux des propriétaires dans les banlieues en décroissance démographique (et en dévalorisation foncière) continue tiendrait au taux d'effort plus important que réclame le paiement d'un loyer depuis la fin des années 1980³³². Les doutes émis par certains chercheurs sur l'écartement du « retour au centre » (*toshin kaiki*) par rapport à un modèle classique de gentrification (Hirayama, 2013 ; Hirayama et Ronald, 2006) sont a priori vérifiées par les chiffres du tableau 5 : le loyer moyen a augmenté partout, sauf à Minō, où ceux-ci étaient 1,5 fois plus chers qu'à Sakai en 2003. En privilégiant les centralités urbaines les plus désirables des aires métropolitaines, les politiques de renaissance urbaine ouvrent des possibilités d'accès au logement à des classes qui avaient fui les centres durant la bulle ; mais la combinaison de cet urbanisme de type entrepreneurial avec une résidualisation du logement à bas coût dans les grandes villes réduit simultanément l'éventail des choix résidentiels accessibles aux individus les plus précaires.

On constate enfin que les recompositions des tissus bâtis à Ōsaka et à Sakai (et dans toutes les communes de banlieue ici comparées) sont concomitantes d'une hausse du nombre de m² de terrains bâtis soumis à l'impôt foncier : de plus de deux millions à Sakai, même si l'on ignore malheureusement sa répartition entre les arrondissements nord et sud de cette ville. Ces chiffres attestent que la destruction des maisons vacantes a été faible au regard du nombre de maisons sorties de terre, puisque leur terrain reste soumis à l'impôt foncier (Yoneyama, 2014).

³³¹ C'est-à-dire classées zone à usage résidentiel (*jūtaku chiiki*) selon la loi d'urbanisme révisée de 1968.

³³² Pour rappel, le poids du loyer dans le budget des ménages japonais serait passé de 9,6% en 1989 à 15,1% en 2009, d'après les enquêtes nationales sur les dépenses domestiques (Hirayama, 2013 : 156 ; voir chapitre 2).

III.2. Une vacance du logement public moins prononcée dans le nord de la ville de Sakai

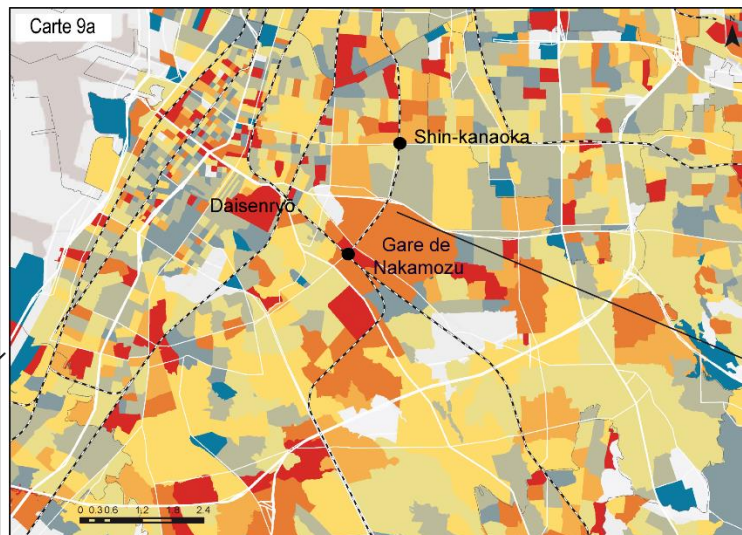
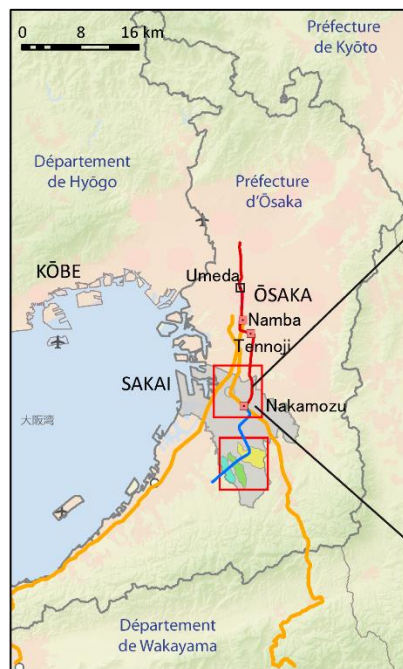
En déplaçant l'observation cartographique un peu plus au nord de Sakai, à la frontière avec les limites administratives de la ville d'Osaka, celle-ci montre que le peuplement de la ville de 2000 à 2010 a pris là aussi la forme d'un patchwork de croissance et de décroissance. Les zones en déclin sont pour moitié d'anciennes emprises industrielles sur le port ou tertiaires de petite taille, qui n'ont pas trouvé reprenneur depuis la fin de la bulle (carte 9a). La gare de Nakamozu constitue une des principales centralités urbaines de Sakai, parce qu'elle est le point de rencontre entre la Senboku Rapid Railway Line menant à Senboku, la ligne Kōya de la Nankai qui dessert Kawachinagano à partir de la gare terminale de cet opérateur à Namba (centre-sud d'Osaka), et la ligne de métro nord-sud Midōsuji d'Osaka. Entre les gares de Shin-kanaoka et Nakamozu se trouve aussi la seconde plus grande concentration de logement social préfectoral de la ville de Sakai, après l'arrondissement sud où se trouve Senboku : plus de 1 200 logements publics disposés en cubes blancs « sans décoration, d'une élévation de 5 étages » (Abe-Kudo, 2014).

Malgré l'univers beaucoup plus minéral qui entoure ces immeubles collectifs (passage d'une route à quatre voies juste au nord du parc), l'étroitesse des rues, la végétation abondante et un ensemble de réhabilitations font de ce quartier des « danchi heureux » (*shiwase danchi*) très demandés par les familles modestes. Shin-Kanaoka mène en effet au centre d'Osaka en une vingtaine de minutes, là où la majorité des chefs de famille exerce un emploi de service aux particuliers, notamment dans la restauration³³³. Les statistiques fournies par la mairie de Sakai confirment que le taux de vacance dans ces logements préfectoraux est l'un des plus faibles de la ville (moins de 3 %). L'attente d'une réponse positive aux candidatures à l'entrée dans les logements préfectoraux ou gérés par l'Agence de la Rénovation Urbaine de cette partie de la ville peut prendre plus d'une année, soit un délai comparable à ceux observés dans certains arrondissements de Tōkyō (Yabe, 2015) ou au cœur d'Osaka (Fujitsuka, 2015).

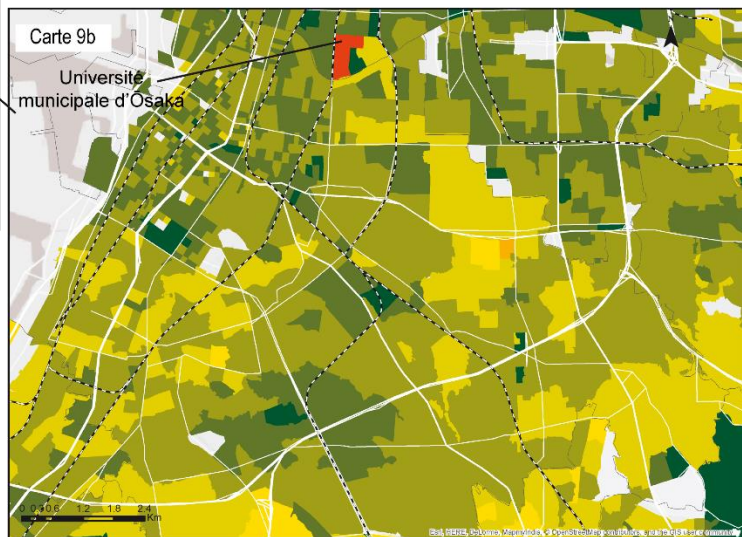
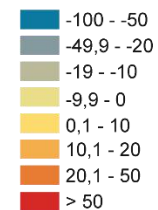
³³³ Entretien avec le professeur Yahagi Hiroshi, université municipale d'Osaka, juin 2010.

Carte 38 : Évolution démographique et part des revenus élevés par quartier au nord de Sakai. Le curseur rouge indique la position de ces quartiers par rapport à ceux de Senboku. Les tracés blancs correspondent à la trame viaire. Source : Bureau de la Statistique et Japan Planning System inc.. Réalisation et photos : S.Buhnik, 2010, 2015.

- Lignes ferroviaires opérées par la Nankai
- Ligne de métro Midosuji
- Ligne Senboku Kōsoku Tetsudō



Evolution démographique (%), 2000-2010



Part des ménages au revenu supérieur à 7 millions de yen/an (%) en 2010

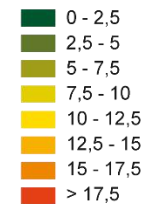


Photo 5



Durant un entretien accordé par les professeurs Satō Yumi et Ikuta Eisuke de l'Université municipale d'Ōsaka, ceux-ci ont affirmé que la demande venait de ménages employés à bas revenus (préfectoral et municipal) mais souhaitant éviter les zones stigmatisées au centre-sud de la ville d'Ōsaka, près du marché de travailleurs pauvres de Kamagasaki, de la zone de prostitution de Tobita ou les quartiers mal entretenus de Tengachaya, car y avoir une adresse a de fortes chances de dissuader un employeur potentiel. En parallèle, les condominiums au sud de la gare de Nakamozu attirent de jeunes salariés, ce dont témoigne la fréquentation de la gare à 7h30 du matin. A la différence des quartiers de logements publics de Senboku, il est également rare de ne pas voir des enfants jouer devant les grands ensembles en fin de semaine (photos 22a et 22b).

L'entrée des ménages employés à bas revenus dans les logements publics et des jeunes adultes dans les logements ARU, aux côtés des anciens ouvriers à la retraite, contribue à l'abaissement de la proportion des ménages vivant avec moins de 3 millions de yen annuels. La carte 9b montre cependant l'absence de réelle concordance entre déclin démographique et part des ménages aisés : ces derniers y sont beaucoup moins nombreux que dans les quartiers pavillonnaires de Senboku et qu'à Kawachinagano. Les quartiers les plus dynamiques du nord de Sakai (plus de 20 % de croissance en 10 ans) comptent rarement plus de 7,5 % de ménages gagnant plus de 7 millions de yen (50 000 euros) par an, sauf à l'ouest de la gare de Nakamozu (où se trouvent d'anciennes tombes ou tumuli célèbres) et dans l'université municipale d'Ōsaka, qui loge à l'année des chercheurs invités. La part des ménages touchant moins de trois millions de yen par an est en revanche supérieure à 20 % de la population totale dans 50 % des quartiers appartenant à l'arrondissement nord de Sakai dessiné sur les cartes 38a et 38b.

Photos 22 a et b. Enfants partis à la chasse aux lucioles et aux criquets dans les espaces publics attenants aux immeubles de logements publics préfectoraux et municipaux près de la gare de Nakamozu (gauche) ; salariés partant de la gare de Nakamozu, le matin à 7h45 en semaine. S.Buhnik, juillet 2010, novembre 2012.

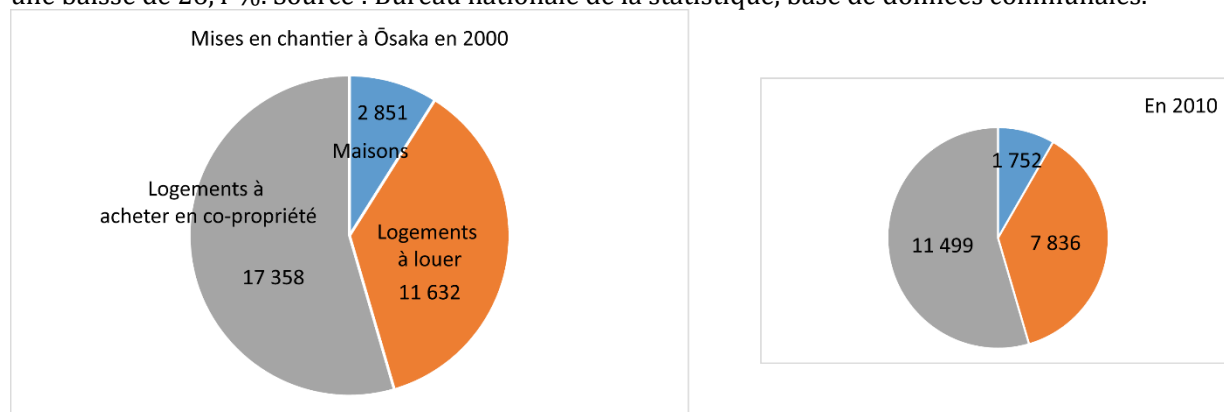


Pour les ménages touchant des revenus inférieurs à trois ou cinq millions de yen par an (entre 20 000 et 36 000 euros), cette partie de Sakai représente une sorte de « seuil de recentralisation », un territoire plus central au-delà duquel il est soit stigmatisant, soit trop cher d’habiter³³⁴ : le tableau 5 souligne qu’une différence de 9 000 yen (88 euros) sépare le niveau moyen des loyers à Sakai et à Ōsaka (46 000 contre 55 000 yen mensuels).

III.3. La domination du condominium au nord d’Ōsaka

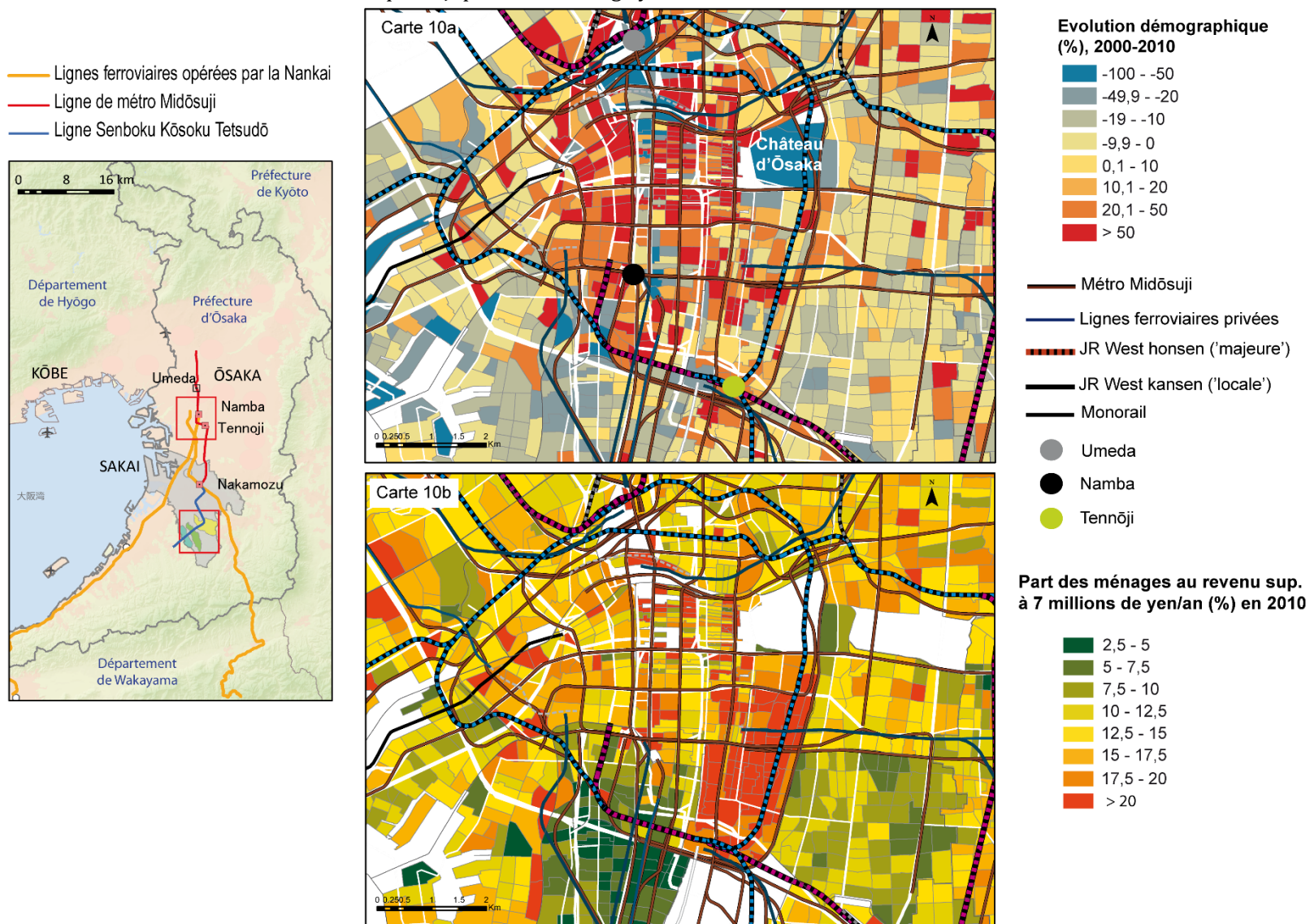
Alors que la maison individuelle représente 80 à 90 % des constructions neuves qui ont fleuri à Senboku depuis le début des années 2000, cette proportion s’inverse dans le cas des quartiers centraux d’Ōsaka. En 2000, le nombre de maisons à un étage (*ikkodate*) construites dans Ōsaka constituait 9 % du total des logements mis en chantier cette année, et cette proportion s’est légèrement tassée, à 8,29 % en 2010. Les logements prévus pour être directement mis en location sont passés de 36,6 à 37,1 % et les logements à acheter en co-propriété ou en lotissement (*bunjō*) de 54,3 à 54,5 %. Cette proportion s’est maintenue en dépit d’une baisse drastique des mises en chantier sur 10 ans (figure 439 : après une remontée importante dans les années qui ont suivi le vote de la Loi sur la renaissance urbaine de 2002, le nombre de logements lancés dans toute la Préfecture d’Ōsaka s’est affaïssé de 42 % en moyenne, de 38 % pour la seule ville d’Ōsaka qui concentre 37 % des constructions neuves dans sa Préfecture. Ces chiffres donnent par ailleurs une idée de l’ordre de grandeur qui sépare aujourd’hui la dynamique du marché immobilier d’Ōsaka par rapport à la capitale : avec 520 000 logements sortis de terre de 2006 à 2010, soit plus de 100 000 à l’année (contre 25 à 30 000 à Ōsaka), les 24 arrondissements centraux de Tōkyō rassembleraient 49 % du total des mises en chantier dans son aire métropolitaine, à parts égales avec ses banlieues.

Figure 39 : Nombre et répartition des mises en chantier à Ōsaka en 2000 puis en 2010. Sur la même période, les mises en chantier à Sakai (incluant Senboku) sont passées de 7 117 à 5 236, soit une baisse de 26,4 %. Source : Bureau nationale de la statistique, base de données communales.



³³⁴ On ajoutera qu’entre l’arrondissement très pauvre de Nishinari et le nord de Sakai, les quartiers situés en hauteur sur le plateau de Uemachi font partie des quartiers les plus chics et réputés de la ville, comme la zone résidentielle entourant le lycée privé de Tezukayama. C’est une autre illustration du caractère très morcelé des divisions socio-spatiales à l’intérieur d’Ōsaka, héritage de ses agrandissements multiples et de la construction de maisons marchandes ou de contremaître sur les collines surplombant des zones d’ateliers textiles.

Carte 39 : L'évolution démographique par quartier du centre d'Osaka et l'estimation de la part des ménages au revenu supérieur à 7 millions de yen par an. Sources : Bureau national de la statistique et Japanese Planning System inc. Réalisation : S.Buhnik, 2015.



La carte 39 révèle que ces mises en chantier se sont regroupées dans les bornes des lignes de métro et JR circulaires, dites Loop : les soldes migratoires ont contribué à la majorité de la croissance démographique quasi-complète de l'hyper-centre. Paradoxalement, les seules poches de décroissance correspondent au château d'Osaka (qui n'a jamais été une zone résidentielle) et aux emprises de la gare terminale d'Umeda : dans ce quartier d'affaires, l'immense projet de rénovation Grand Front Osaka n'a accueilli que de l'immobilier de bureaux ou à usage commercial. En revanche, les quartiers voisins ont été transformés par l'érection de condominiums de plus de 20 étages, notamment le long de la rivière Yodo qui passe juste en amont du château et au sud-est d'Umeda. Les condominiums de 5 à 10 étages ont poussé dans les quartiers très touristiques de Honmachi et Shinsaibashi, où l'on trouve le canal de Dōtombori et ses façades lumineuses, images d'Épinal de la ville à l'étranger.

La relation positive entre décroissance, perte de population et concentration de ménages au revenu supérieur à 7 millions de yen par an y est par ailleurs évidente, mais avec des variations au niveau des quartiers les plus aisés. D'une part, les arrondissements les plus pauvres aux marges du Loop ou *kanjō sen* (photo 23a), au sud de Namba, ont perdu en moyenne 10 à 20 % d'habitants en 10 ans, sauf dans quelques parcelles à proximité des lignes JR. Les quartiers où se sont implantés les condominiums les plus élevés de la ville ont connu la plus forte élévation du pourcentage des ménages aisés dans leur population totale, aux abords des périmètres de renaissance urbaine (photo 23b). Cependant, les quartiers les plus chers d'Osaka au nord de la gare terminale de Tennōji (carte 39b), où les prix des sols atteignent 432 000 yen au mètre carré, sont composés de maisons à un étage très cotées et ont gagné de nombreux habitants. Mais ils n'ont pas été autant investis que les condominiums neufs au voisinage de la gare d'Umeda, à partir de laquelle les déplacements professionnels vers les autres métropoles du Kansai et Tōkyō sont facilités. Pour les ménages jeunes et âgés de petite taille qui ont été les principaux clients des condominiums neufs d'Osaka, la maison de ville est un « rêve » dur à concrétiser : la nécessité d'un apport considérable en capital, les garanties strictes exigées par les banques lorsque l'emprunteur est seul, de sexe féminin ou âgé, la faible pénétration des colocations, le coût de l'entretien et la moindre densité en services sont autant d'éléments contraignants pour eux. Or, l'analyse des données sur la taille des ménages par quartier sur ArcGis, à partir des recensements nationaux de 2000 et 2010, nous informe que le nombre moyen de personnes par ménage a baissé dans les quartiers qui ont gagné le plus d'habitants à l'intérieur du Loop : sur la carte 39a, la taille moyenne des ménages dans les parcelles figurées en rouge (croissance décennale de plus de 50 %) entre Umeda et Namba n'excède presque jamais 1,8 individus par ménage, alors que la moyenne est de 2,5 à 2,7 au nord de Tennōji et dans les zones plus pavillonnaire à l'est des lignes ferroviaires circulaires.

Photo 23 a et b : Ōsaka, la métropole japonaise la plus ségréguée ? A gauche, une photo prise de nuit dans une rue de Kamagasaki, lors d'une opération de distribution de repas aux sans-abris, en novembre 2012. L'arcade censée protéger cette rue commerçante couverte est entièrement crevée. A droite, un aperçu des condominiums de grande hauteur (plus de 170 mètres) construits à Kitahama dans les années 2000, au bord de la rivière Yodo et au nord-ouest du château d'Ōsaka. Un appartement de quatre pièces (salon, deux chambres et « dining-kitchen ») y coûtait 67 millions de yen en 2009, soit près de 600 000 euros au taux de change de l'époque. Les 260 unités ont été vendues en une journée³³⁵. En vertu des règlements sur la préservation de la luminosité et de l'aération dans les logements déjà construits, édictés par le code de la construction, les condominiums géants sont plus faciles à ériger aux abords des voies fluviales, au gabarit plus large que celui des rues, même si le mode de calcul des COS a été déréglementé dès les années 1980 (Aveline-Dubach, 2008).



Conclusion

La confrontation des processus de décroissance aux échelles communales puis infra-communales de l'aire métropolitaine d'Ōsaka, conjointement à l'interprétation visuelle des résultats cartographiques obtenus, permettent d'aborder ensemble les phénomènes de régénération des centres-villes et de décroissance des espaces périurbains appartenant à cette aire métropolitaine et plus largement, la conurbation du Keihanshin et la région du Kansai. Plus encore, une analyse pluri-scalaire déployée au niveau d'une région plus multipolaire que celle de Tōkyō sous-tend une réflexion critique sur la nature assez monolithique du binôme centre gagnant-périphérie perdante des mécanismes de peuplement du territoire japonais depuis la fin de la Bulle. Si le « retour au centre » des mobilités résidentielles est bel et bien la matrice d'une relégation socio-spatiale des espaces périphériques, le positionnement des centralités par rapport aux périphéries est très complexe dans le cas de la « métropole-relais » (Tiry-Ono, 2008a, 2008b) qu'est le Keihanshin.

D'une part, nous avons constaté que les territoires enregistrant des gains naturels et migratoires – signe de leur attractivité – ont pour point commun d'être des centres d'emploi tertiaire régionaux ou très rapidement connectés à ceux-ci, et des territoires dont les qualités

³³⁵ Source : entretien avec Youn Seong et Hachiya Kiyomi, novembre 2012.

environnementales et le niveau moyen de revenu de leurs habitants les rendent désirables. D'autre part, l'exploration des liens entre décroissance urbaine et d'autres variables sociodémographiques à l'échelle des deux banlieues de Senboku New Town et de Kawachinagano confirme la force des interactions entre vieillissement du bâti, vieillissement des ménages restants et montée du nombre de ménages aux revenus faibles dans les territoires qui perdent des habitants pour des raisons naturelles et migratoires. Cependant, et comme le résume la figure 40, les formes de relégation socio-spatiales résultant de ces processus de décroissance ne se construisent pas seulement dans une opposition univoque entre Ōsaka et ses banlieues : chaque commune de banlieue est concurrencée à la fois de manière verticale et horizontale, par des territoires qui ne se situent pas forcément au plus près des quartiers d'affaires de la conurbation du Keihanshin mais dont le placement est plus favorable, en fonction du type de logement recherché par l'individu ou le ménage effectuant une mobilité résidentielle. Cette concurrence horizontale (entre territoires offrant un type similaire d'environnement résidentiel ou un type de logement ciblant une même clientèle) explique pourquoi Kawachinagano décline plus vite que Senboku malgré le profil plus bourgeois de sa population, parce que celle-ci est plus susceptible de trouver ailleurs dans la conurbation un logement situé dans un environnement conforme à ses attentes.

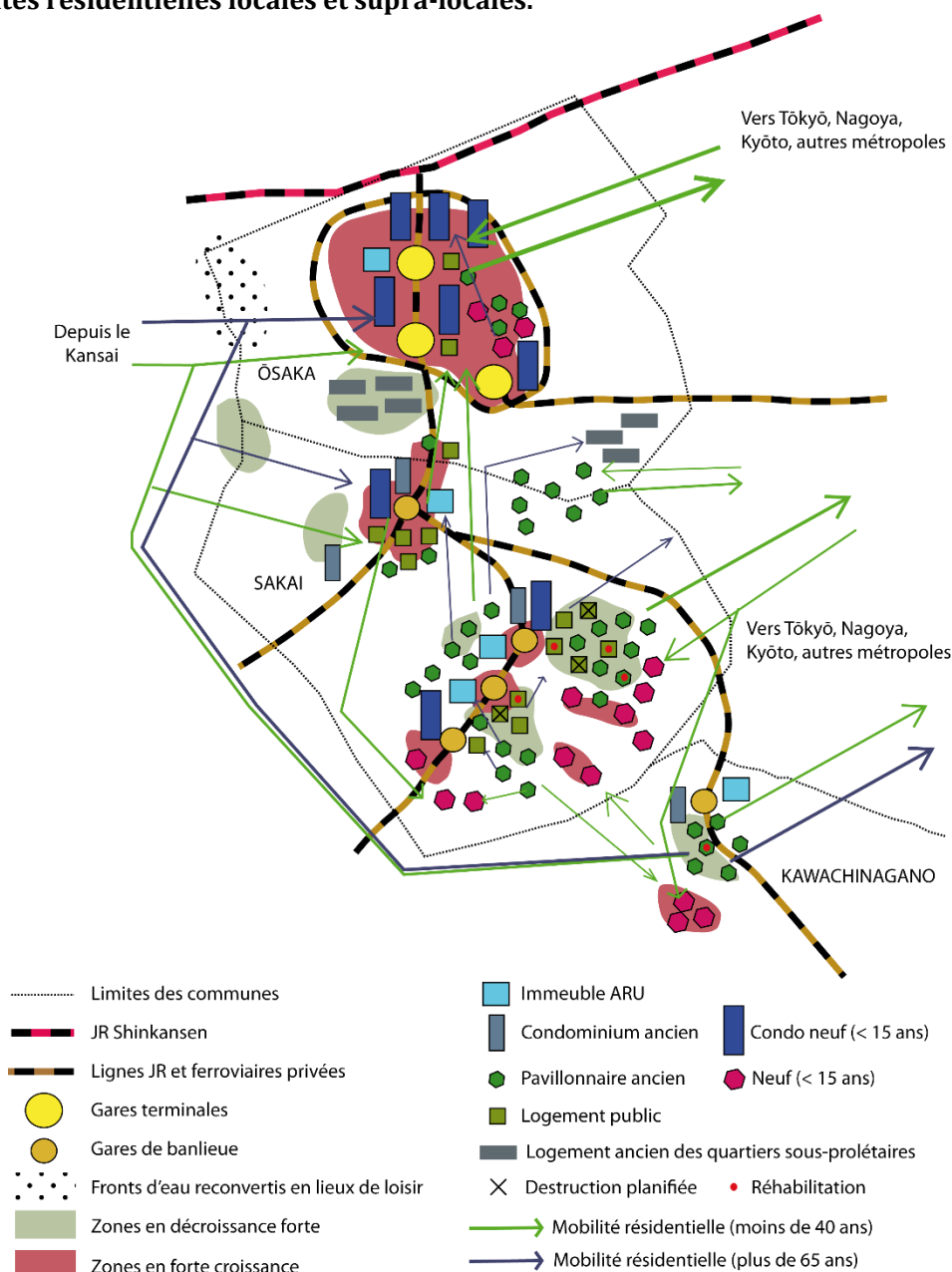
Cette modélisation du système de flux oublie probablement des parties importantes de la palette des mobilités résidentielles accomplies par la population japonaise, mais elle insiste sur les principaux flux à l'origine, sur le terrain, d'une fragmentation territoriale des processus de croissance et de redéveloppement urbain en banlieue.

A l'heure actuelle, ni Senboku ni Kawachinagano ne sont entièrement attractives ou répulsives : mais les ménages qui s'y installent privilégient un mode de logement locatif privé (ou para-public) ou de type *mochi ie* (propriété) au détriment du logement public, qui a plus de succès dans des territoires plus centraux de l'aire métropolitaine. Les constructions nouvelles sont ainsi presque entièrement axées sur la maison individuelle, d'où la perpétuation de processus d'artificialisation des sols. La notion de « retour à la ville compacte » qu'apporterait la recentralisation des mobilités résidentielles est quelque peu un trompe-l'œil, du moins au niveau local où le desserrement des constructions est indéniable.

La fin du chapitre montre que les conditions de logement se sont globalement améliorées au centre et en banlieue, mais à l'intérieur d'une filière de logement précise, dont l'offre est démultipliée. Les filières moins rentables, plus risquées au regard des caractéristiques sociodémographiques des migrants résidentiels que les pouvoirs publics locaux cherchent à attirer, sont délaissées par les promoteurs immobiliers, d'où une réduction du logement public et du parc locatif à bas coût. Les entrées dans le marché d'occasion demeurent ainsi minoritaires et les programmes neufs se fixent dans les parties les plus attractives d'une ville donnée, d'où une spécialisation du profil sociorésidentiel des quartiers gagnants, dans Ōsaka comme en banlieue. Conséquence des choix politiques et économiques d'orientation néolibérale qui encadrent le renversement de la gouvernance urbaine des métropoles japonaises (Aveline-Dubach, 2014 ; Hatta, 2006 ; Hirayama, 2009), un marché immobilier « détendu » dans une société décroissante n'a pas rendu l'accès au logement moins cher pour tous. On assiste plutôt à une spécialisation des constructions, qui repose sur une représentation simplifiée des « attentes » des ménages ciblés, ce qui contribue *in fine* à la réaffirmation de divisions socio-spatiales héritées ou à des polarisations nouvelles comme à Senboku. Ceci a bien sûr des implications très profondes sur les manières

d'accéder aux services, de fréquenter les espaces locaux et d'y construire des ancrages, comme nous allons l'explorer dans la fin de ce travail.

Figure 40 : Croquis synthétique : la décroissance urbaine, produit d'un entrecroisement de flux de mobilités résidentielles locales et supra-locales.



Réalisation : S. Buhnik, 2015.

Chapitre 7

Vivre à l'envers du « retour au centre » : bouger, habiter une banlieue en décroissance de l'aire métropolitaine d'Osaka

「私の曲がった背中のように、町は今、背の曲がった老人のようです。
おそらく我々と一緒に最期を迎えることになるのでしょう(笑)。」
« La ville a l'air rabougrie maintenant, comme mon dos plié ! Peut-être que nous finirons
ensemble (rires) »³³⁶

Le chapitre 7 questionne les implications sur les mobilités quotidiennes et l'accès aux ressources urbaines des dynamiques démographiques et résidentielles mises à jour par le chapitre 6, dans l'aire métropolitaine d'Osaka et la conurbation du Keihanshin. Ce dernier a démontré que la décroissance démographique que subissent les banlieues du sud-est d'Osaka n'exclut pas l'arrivée de ménages soit dans de nouveaux logements pavillonnaires éloignés des gares, soit dans des logements collectifs privés ou réhabilités par des opérateurs parapublics, situés autour des gares. Le chapitre 6 a ainsi souligné la coexistence d'un phénomène de dédensification et de redensification des tissus urbains, déjà connu à l'échelle de l'aire métropolitaine d'Osaka (Marmignon, 2010 ; Yamagami, 2015), mais aussi à l'intérieur des territoires périurbains eux-mêmes.

Le chapitre 7 explore les interactions entre ces recompositions socio-résidentielles et l'évolution des pratiques de mobilité d'une société japonaise qui s'écarte de la structure familiale classique du *male breadwinner* mais continue pourtant à vivre en banlieue, à l'envers d'un processus de réurbanisation des grandes métropoles japonaises. Il s'agit d'apporter en définitive des réponses plus fermes à la question qui a lancé notre recherche : comment les processus de décroissance périurbaine accentués par les politiques de renaissance urbaine font-ils évoluer les mobilités des ménages périurbains d'Osaka, tant en nombre qu'en longueur de déplacements ? Les résultats apportés montrent que l'apparente contraction des aires métropolitaines n'engendre pas une *shrinking mobility* : le nombre des trajets accomplis chaque jour dans le Kansai, de plus de 39 millions en 2010, baisse moins vite en rythme annuel que la population totale, mais de façon très hétérogène selon les moyens de transport utilisés. D'un point de vue modal, la chute des trajets ferroviaires centres-périphéries depuis les années 1990 est le pendant d'une augmentation tout aussi significative des déplacements individuels et collectifs motorisés. La démarche d'analyse cartographique, centrée ici sur les pratiques quotidiennes des ménages vivant à Senboku New Town, cherche à savoir comment les ménages périurbains adaptent leurs mobilités à une réorganisation des ressources urbaines, sous l'influence d'un déclin des connexions radiales « classiques » vers les quartiers d'affaires d'Osaka. L'hypothèse d'une progression du dépeuplement dans leur quartier inspire-t-elle à ces enquêtés des tactiques de mobilité quotidienne ou des projets qui les aideront à concilier le déclin avec leur souhait de ne pas quitter Senboku ?

³³⁶ Propos d'une septuagénaire recueillis dans une rue de la ville de Senboku, le 8 octobre 2012.

L'argumentaire de ce chapitre, à l'instar du précédent, s'appuie sur l'exploitation croisée de quatre types de sources :

- Les séries statistiques agrégées à la commune issues des recensements quinquennaux de la population, mises en miroir avec les résultats des enquêtes décennales de transport conduite par la division du Ministère du Territoire (MLITT) dans le Kinki, offrent un éventail d'informations sur les mobilités domicile-travail, qui n'ont jusqu'à présent pas fait l'objet d'une exploitation détaillée par les études internationales contemporaines sur les villes japonaises ;
- Les données issues des annuaires Zenrin, d'ESRI Japan et du service d'information géographique numérisée du MLITT alimentent une cartographie de la distribution des commerces, services marchands et non marchands ;
- Les données infra-communales sur les catégories socio-professionnelles et les statuts d'emploi, abondamment exploitées par les spécialistes de géodémographie (Kumagai, 2012 ; Miyazawa et Abe, 2005), permettent de connaître les secteurs d'activité des ménages vivant dans les quartiers en déclin et en redéveloppement du sud d'Osaka, par rapport à une géographie locale de l'emploi tournée vers les services aux entreprises et à la personne ;
- Les données d'une enquête municipale de 2010 sur les déplacements dans Senboku et d'une enquête réalisée par l'ONG Senboku hottokenai network, comparées aux résultats de mes propres enquêtes par questionnaire, servent à illustrer les modes de déplacement des habitants des quartiers de Senboku New Town et la localisation ou la nature des ressources mobilisées, en fonction de variables individuelles.
- S'y ajoute l'analyse textuelle et iconographique de documents fournis par plusieurs acteurs publics et privés engagés dans des opérations de rénovation de la ville, dont les piliers sont actuellement la « réactivation » (*kasveika*) de la gare d'Izumi et la mise en chantier puis l'ouverture d'un éco-quartier à Harumidai, par la société Daiwa house. Une attention particulière est accordée aux comportements de mobilité que ces documents prêtent aux ménages.

La présentation des résultats se déroule en trois temps. Ce chapitre renseigne d'abord le lecteur sur la localisation de plusieurs catégories de ressources urbaines au sud d'Osaka : comment sont distribués les lieux d'emploi, de consommation et les transports, par rapport à la géographie de la décroissance urbaine et du redéveloppement mise à jour au chapitre 6 ? Ensuite, l'évolution des mobilités quotidiennes à l'échelle de l'aire métropolitaine est appréciée grâce à un jeu de variables (âge, sexe, orientation des trajets, durées et modes de déplacement) qui met en valeur l'augmentation des mobilités intra-communales. Notre analyse synchronique des déplacements journaliers d'un échantillon de résidents de Senboku New Town permet de décrypter plus finement les raisons professionnelles et familiales derrière la motorisation généralisée des trajets dans et hors de Senboku. L'analyse des itinéraires quotidiens d'un groupe d'habitants représentatif de la composition sociorésidentielle des quartiers de Senboku New Town donne plus de sens aux mobilités résidentielles discutées au chapitre 6. Nous cherchons en effet par cette approche à éclairer deux dynamiques qui interpellent :

- pourquoi des ménages japonais âgés de 25 à 40 ans se dirigent-ils toujours – sans ou avec des enfants – vers des banlieues promises à un fort déclin dans les décennies à venir ? Pourquoi choisissent-ils un environnement résidentiel qui va devenir plus diffus et donc plus dépendant aux déplacements motorisés, alors que l'offre de logements qui les cible s'est étoffée dans les quartiers centraux de l'aire métropolitaine d'Osaka ? L'équilibre entre vie professionnelle et vie familiale y paraît pourtant plus facile à tenir, surtout pour les mères de famille actives.

- comment la raréfaction des ressources locales et les contraintes physiques liées au vieillissement sont-elles dépassées par les ménages qui restent dans des quartiers en déclin, comme les zones de logements collectifs publics ou les tissus pavillonnaires anciens à l'est de Senboku New Town ?

Le chapitre s'achève sur une analyse textuelle des réponses données par les enquêtés sur leurs projets résidentiels et leurs représentations de l'avenir dans Senboku New Town, illustrée par leur engagement dans les réseaux d'entraide qui quadrillent la ville. On interroge aussi la participation des enquêtés aux actions communautaires de soutien aux mobilités des plus âgés, que la ville de Sakai encourage dans le cadre d'une politique de reconstruction de l'identité territoriale de la ville nouvelle, sous le terme de *urusato-zukuri*. Nous verrons enfin comment ces pratiques habitantes sont diversement intégrées à des projets de réhabilitation résidentielle portés par deux acteurs : le réseau ONG Senboku Hottokenai Network et la société immobilière Daiwa, qui ont été concurrents lors de l'appel d'offre pour la création d'un éco-quartier à Harumidai.

I. Regards sur la répartition des ressources urbaines au sud d'Ōsaka

I.1. Décroissance urbaine et desserrement des ressources périurbaines : quelles relations ?

Nous avons vu au chapitre 3 que l'étude de la question de la dégradation de l'accès aux ressources urbaines chez les seniors avait précédé les recherches sur les *shrinking suburbs* au Japon d'une décennie environ, tout en s'en rapprochant aujourd'hui. La décroissance urbaine apparaît comme un facteur aggravant puisqu'elle progresse dans des espaces dont la desserte en commerces ou en services avait déjà été fragilisée par la concentration des commerces à l'intérieur de *shopping malls* plus disséminés que les magasins de détail (Kudo et al., 2012). Aujourd'hui, la raréfaction des ressources résulte autant de l'étalement urbain que du vieillissement et de la diminution du nombre d'usagers : concentration des commerces dans des *shopping malls* pour consommateurs motorisés, baisse du nombre de clients des rues couvertes (Akashi, 2011). Il est aussi causé par un problème de régulation des initiatives prises par divers acteurs (Narahara, 2012 ; Uemura, 2014).

L'évaluation des impacts directs et indirects sur les infrastructures locales et sur les mobilités quotidiennes de ces couches superposées d'étalement et de rétraction, dans une banlieue densément peuplée comme Senboku New Town, est délicate, comme l'attestent les propos entendus à la municipalité de Sakai, mais aussi ceux des enseignants-chercheurs impliqués dans les projets de redéveloppement de Senboku. Selon eux, si la décroissance démographique de Senboku est inquiétante et irréversible, le phénomène des « sinistrés du shopping » n'y existe pas ou alors de manière sporadique, parce que la desserte territoriale en transports et en services reste excellente et parce qu'un ensemble de fournisseurs de services mobiles privés et bénévoles quadrillent son territoire, avec le soutien de la municipalité. L'Université municipale d'Ōsaka contribue quant à elle à la diffusion d'informations constamment actualisées sur l'organisation de la ville, tout en ayant joué un rôle de conseiller et membre du jury lors de plusieurs procédures d'appel d'offre, dont le projet d'éco-quartier de Harumidai. Les mêmes enseignants-chercheurs et les acteurs rencontrés à Kawachinagano s'accordaient pour trouver que le maintien de l'accès aux ressources urbaines dans

cette ville serait plus difficile qu'à Senboku : la ville est plus éloignée d'Ōsaka, située sur des terrains plus escarpés et plus dépendante de sa connexion au domaine ferroviaire de la compagnie privée Nankai, qui la traverse de part en part sans interconnexion proche avec un autre opérateur. Les élus du Parti communiste à l'assemblée municipale de Kawachinagano réagissaient ainsi à l'éventualité d'une réduction de personnel (*mujin eki*) dans les stations de Mikkaichichō et Mikanodai (cf. chapitre 3) :

« La Nankai se concentre sur Namba [gare terminale au sud d'Ōsaka] et n'a pas vraiment envie d'investir dans des stratégies de revitalisation concertées. Or les gens n'aiment pas les gares automatisées pour des raisons de sécurité, c'est dangereux s'ils tombent. Il y a quand même trois niveaux à la gare Mikanodai [Miyamoto Satoshi].

La municipalité veut que la Nankai fasse plus d'efforts et lui fait en retour des propositions, mais la Nankai n'a pas l'air très motivée. Elle renonce en quelque sorte à Kawachinagano, la seule raison qui la fait continuer, est d'empêcher la Kintetsu [l'opérateur qui a réaménagé sa gare terminale à Tennōji et relie Ōsaka à Nara] d'entrer dans son domaine. [Taketomi Shōko] », extraits de l'entretien du 16 mai 2013 avec les représentants du Parti communiste japonais à Kawachinagano.

En raison de l'ambiguïté des liens entre décroissance et état des infrastructures, et des différences d'appréciation qu'ont les acteurs de la situation de ces banlieues voisines, il est nécessaire de clarifier l'organisation spatiale des infrastructures et des ressources urbaines dans cette partie de l'agglomération d'Ōsaka, en s'appuyant sur une cartographie descriptive. Ces illustrations complètent ainsi l'examen morphologique de ces banlieues, centré sur le logement, qui a été développé au chapitre 6.

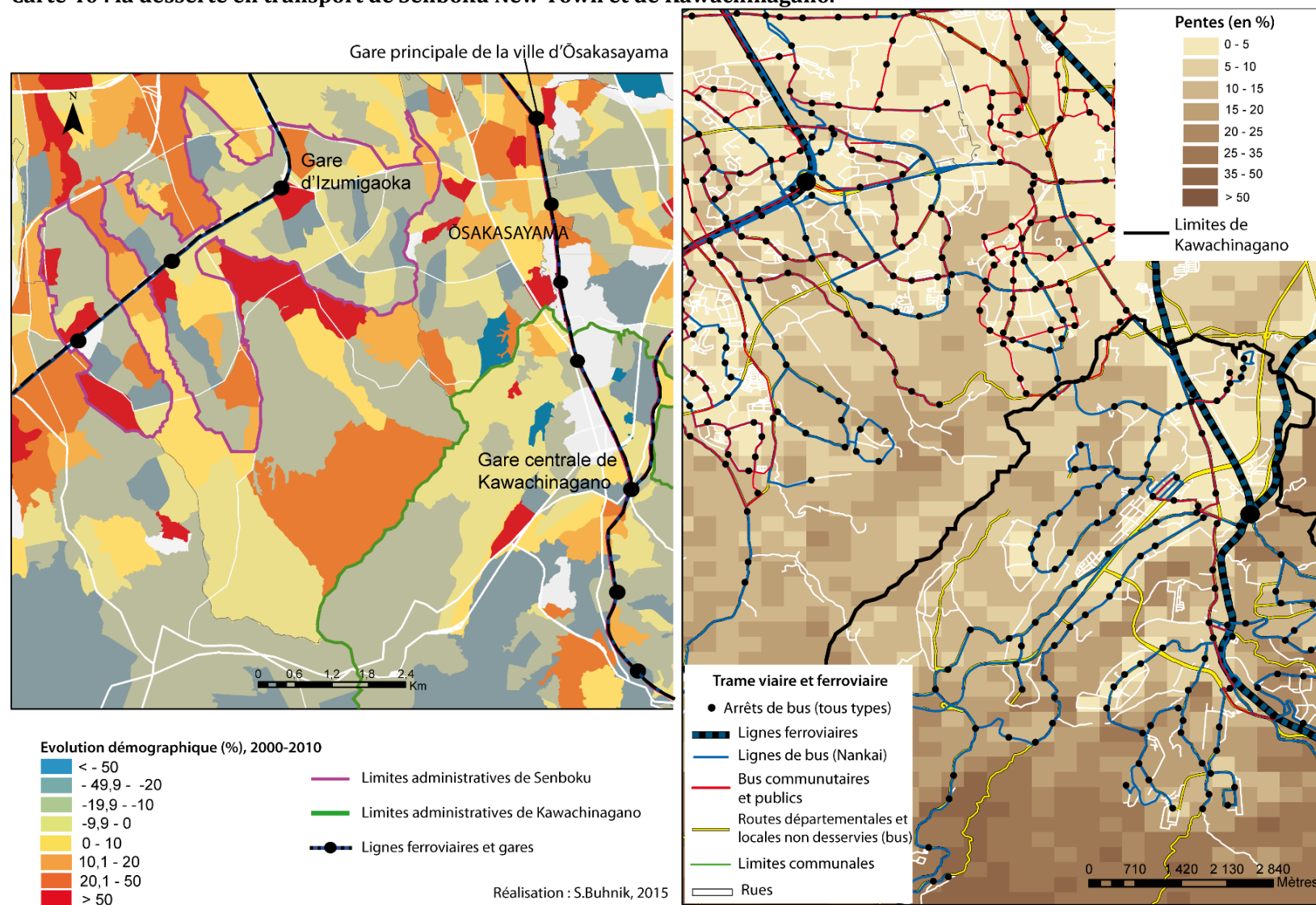
I.1.1. La desserte en transports publics de Senboku New Town et Kawachinagano : satisfaisante, mais ne menant pas à l'ensemble des services désirés

La cartographie des informations numérisées du ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (MLIT) confirme tout d'abord la qualité de la desserte en bus de la ville nouvelle de Senboku et de la commune de Kawachinagano, mais avec une différence notable entre les deux territoires (carte 40). En effet, la desserte publique est plus importante dans les quartiers anciens de Senboku et à l'est de la ville nouvelle, dans la commune d'Ōsakasayama, dont l'évolution démographique est globalement plus dynamique. À Kawachinagano en revanche, les lignes de bus sont presque toutes gérées par la compagnie Nankai et relient les quartiers créés par cette compagnie de façon perpendiculaire au réseau ferré. La ligne municipale (en rouge sur la carte de droite) qui sert aussi d'artère aux bus et taxis communautaire de Kawachinagano a en revanche une direction parallèle au réseau ferré, afin de relier les « collines » desservies une à une par les bus Nankai.

La carte 40, mise en miroir avec les dynamiques de la croissance et de la décroissance dans ces zones, donne trois autres informations importantes :

1) Les lignes de bus ne traversent pas la zone d'urbanisation contrôlée entre Senboku et Kawachinagano mais s'en approchent jusqu'à la limite de l'urbanisation autorisée (*senbiki*) ;

Carte 40 : la desserte en transport de Senboku New Town et de Kawachinagano.



Source : Bureau national de la statistique, données détaillées locales et MLITT, pour les données carroyées (*messhu*) et sur les réseaux de transport.

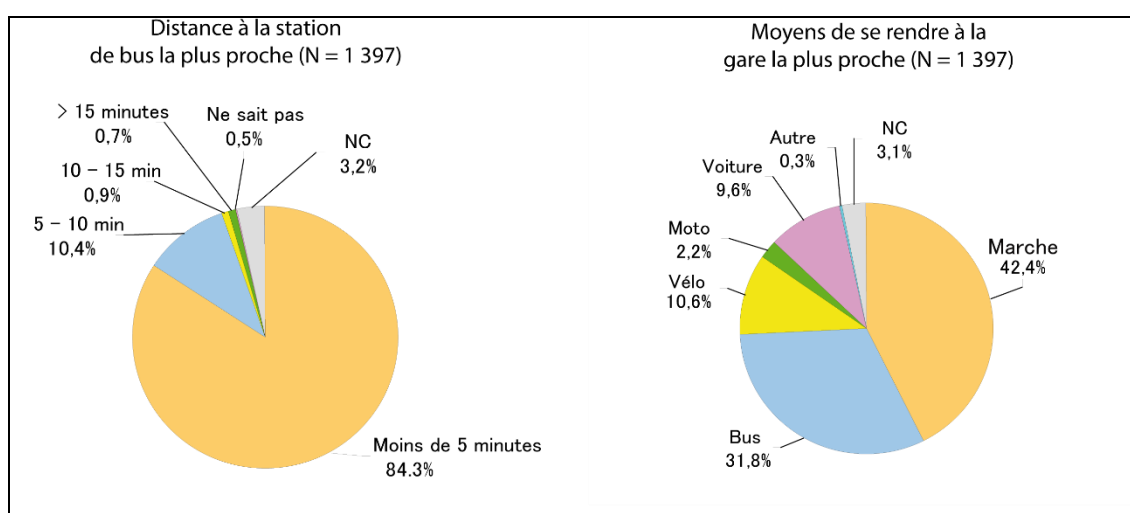
- 2) La tolérance relative de la Nankai à l'égard de l'étalement résidentiel continu, à distance des gares, peut se comprendre dans la mesure où les services de bus drainent un nombre de passagers plus important que le rail dans cette partie de l'agglomération ;
- 3) Les dénivelés entravant les trajets pédestres sont plus importants dans les piémonts de Kawachinagano qu'à Senboku : les pentes les plus raides n'y excèdent pas 20 % d'après les données carroyées du MLITT (carte 40, droite), sauf dans le quartier de Harumidai à un kilomètre au sud-est de la gare d'Izumigaoka, où j'ai fait distribuer mes enquêtes.

Les 153 enquêtés qui ont répondu à mon enquête n'ont d'ailleurs pas émis de critiques à l'égard de la desserte en transport en commun *per se*. Ils se sont plutôt plaint d'un éloignement croissant des ressources (voir plus bas) ou d'une ouverture des magasins inadaptée à leurs horaires. A cause des modalités de distribution de l'enquête, à laquelle ont répondu des habitants probablement extravertis et bien intégrés aux réseaux de voisinage (voir chapitre 5), les reproches portaient plutôt sur le franchissement des escaliers séparant les voies pédestres des infrastructures routières et reliant certains quartiers de logements publics aux centres de voisinage ou aux gares (voir chapitre 3, photos 11 et chapitre 6, figure 38). Par exemple :

団地なので階段があるのでしんぱいエレベータをつけてほしいが、又お金がいるので？ Comme on habite dans un immeuble, il y a des escaliers, ça m'embête. J'aimerais qu'ils mettent un ascenseur, mais ça doit encore coûter de l'argent ? [Enquête n°48, femme, septuagénaire].

Les 1 397 réponses à l'enquête municipale menée par la mairie de Sakai à Senboku à la fin des années 2000 nous apprennent que la quasi-totalité des habitants interrogés habite à moins de dix minutes d'une station de bus (graphique 27, gauche). La facilité à marcher vers la gare ou vers une station de bus est jugée d'autant plus prioritaire par les habitants qu'il s'agit des modes de déplacement préférés à la voiture ou à la moto pour rejoindre la gare, en tant que moyen de transport vers une autre ville ou en tant que lieu de sociabilité propre (graphique 27, droite).

Graphique 27 : proximité aux stations de bus et transport vers la gare à Senboku en 2010.



Source : 泉北ニュータウンの再生に向けたアンケート調査 [Enquête municipale en vue renouveler Senboku New Town], 2010, adaptation par S.Buhnik, 2015.

Le faible recours à la voiture doit cependant ici être nuancé par le fait que les centralités de gare restent peu accessibles aux voitures, alors que les parkings sont plus nombreux aux marges de

la ville, notamment près des terrains agricoles de la zone d'urbanisation contrôlée. Le coût du parking près des gares et des centres de voisinage fait obstacle à leur fréquentation selon un certain nombre de personnes que nous avons interrogées. A la question 18, « Ressentez-vous des difficultés personnelles à atteindre des commerces et services que vous recherchez ? », un enquêté ayant des difficultés à marcher correctement répond :

サンプラザの駐輪場が有料になったので買い物以外の人がとめなくなったので駐輪しやすい。無料の時間が2時間なので用事がゆっくり出来ない。Le parking à vélo du Sunplaza [supermarché au nord de Harumidai] est devenu payant, donc les gens qui ne font pas leurs courses ne peuvent pas s'arrêter, c'est dès lors plus facile de se garer. [Mais en voiture] on a deux heures gratuites, donc on ne peut pas faire nos courses tranquillement [Enquête n°54, homme, sexagénaire]³³⁷.

Une suggestion d'amélioration de l'environnement formulée par cet habitant était de sécuriser davantage les pistes cyclables (自転車が安全に走れる道路。Des pistes pour circuler en vélo en toute sécurité).

A cette même question, une mère de famille n'ayant pas de permis de conduire déclare que :

子供連れ（ベビーカー）なので遠くに行けない。Comme je suis avec mon enfant (poussette) je ne peux pas aller loin [Enquête n°50, femme, quarantenaire].

En outre, l'arrivée par bus au centre de voisinage du l'est de Harumidai (qui réunit le supermarché Peacock store, un *konbini* et des commerces divers : photos 24), suppose que le volume des achats ramené à la maison va être limité, à moins d'habiter à proximité et d'être muni(e) d'un caddie. Pour ces raisons, la possession d'une voiture garantit des déplacements confortables vers une gamme plus étendue de magasins et les propriétaires d'une voiture tiennent en général à rester « indépendants » le plus longtemps possible, comme l'indique la remarque d'une femme septuagénaire rencontrée à la sortie de la gare d'Izumigaoka :

今のところ車運転可。数年後には1-4。その時はバスになる。Je peux actuellement encore conduire. Mais d'ici quelques années, je serai 1-4 [de la question 18 : conduite devenue difficile pour des raisons physiques]. Je passerai alors au bus [Enquête n°31, femme, septuagénaire].

Pour les habitants du quartier de Harumidai, mêlant zones pavillonnaires et zones de logements publics, le Sunplaza est pratique mais incomplet, d'où les trajets obligatoires vers de plus grands centres commerciaux pour certains achats, voire pour obtenir des denrées moins chères :

野菜、果物が高い（近くの店）よってバイクで行く必要がある。Les légumes et les fruits sont chers (dans les magasins proches) Il faut donc que je me déplace en moto [Enquête n°67, homme, sexagénaire].

Les quelques enquêtés de 20-29 ans que nous avons pu interroger étaient en général les plus demandeurs de trajets efficaces vers des espaces commerciaux de plus grande taille (comme ceux qui ont ouvert dans la partie la plus récente de Senboku, au sud-ouest à Izumi-chūō) et de transport moins chers pour s'y rendre :

³³⁷ Remarque : les statistiques générales sont fondées sur le dépouillement des 153 questionnaires, mais les commentaires proviennent de 65 questionnaires parmi les 120 questionnaires entièrement remplis, en raison du temps nécessaire pour traduire et comprendre les réponses des enquêtées : elles étaient parfois mal orthographiées ou écrites avec des termes dialectaux régionaux, ce qui nécessitait l'aide de linguistes ou de professeurs travaillant dans le Kansai. Les questionnaires réalisés avec des habitants de moins de 40 ans ont été privilégiés parce qu'ils sont minoritaires au sein de la population résidante.

ショッピングセンターやデパートが近くにないから服を買うとなると遠出しなければならない。C
omme il n'y a pas de grand centre commercial pour le shopping, quand on veut acheter des
vêtements, il faut aller loin [enquête n°42, homme, 21 ans].

De même, pour une étudiante de l'Université Poole Gakuin âgée de 20 ans, le principal problème
d'accès aux services réside dans le coût des transports et le fait qu'elle ne dispose pas du permis
de conduire. Elle compte donc, à l'avenir, acheter une voiture [Enquête n°61]

**Photo 24 : Le Peacock store dans le centre de voisinage à l'est du quartier de Harumidai, dans
Senboku, en janvier 2013.**

A : Supermarché Peacock et parking, B : convenience store Sunkus, C : un magasin de bonbons et des
lycéens en vélo, D : le bus Nankai menant à la station devant le Sun Plaza, visible sur la photo B. C'est
dans ce centre de voisinage que se trouve aussi le local du comité de voisinage de Harumidai,
« l'Oasis » (voir chapitre 5). Photos : S.Buhnik, 2013. Localisation indiquée sur la carte 41.



Afin de faire face à ces contraintes, 75 % des personnes qui ont répondu à mon enquête
déclarent avoir le permis de conduire, et 91 personnes sur 153 (59,4 %) possèdent une voiture,
13% deux voitures (au sein du ménage dont ils font partie) et 5 % plus de deux voitures. A
l'inverse, à peine 10 % des enquêtés ont dit ne pas avoir de voiture, alors qu'au niveau national, les
jeunes générations passent moins leur permis que par le passé (voir chapitre 3). Le sentiment que
la voiture ou le train sont nécessaires pour enrichir l'éventail de ses choix n'est cependant pas
incompatible, au contraire, avec le souhait de voir l'offre commerciale des centres de voisinage,
bien desservis, s'enrichir et s'ouvrir à tous types de moyens de transport.

I.1.2. La distribution des ressources commerciales et leur usage

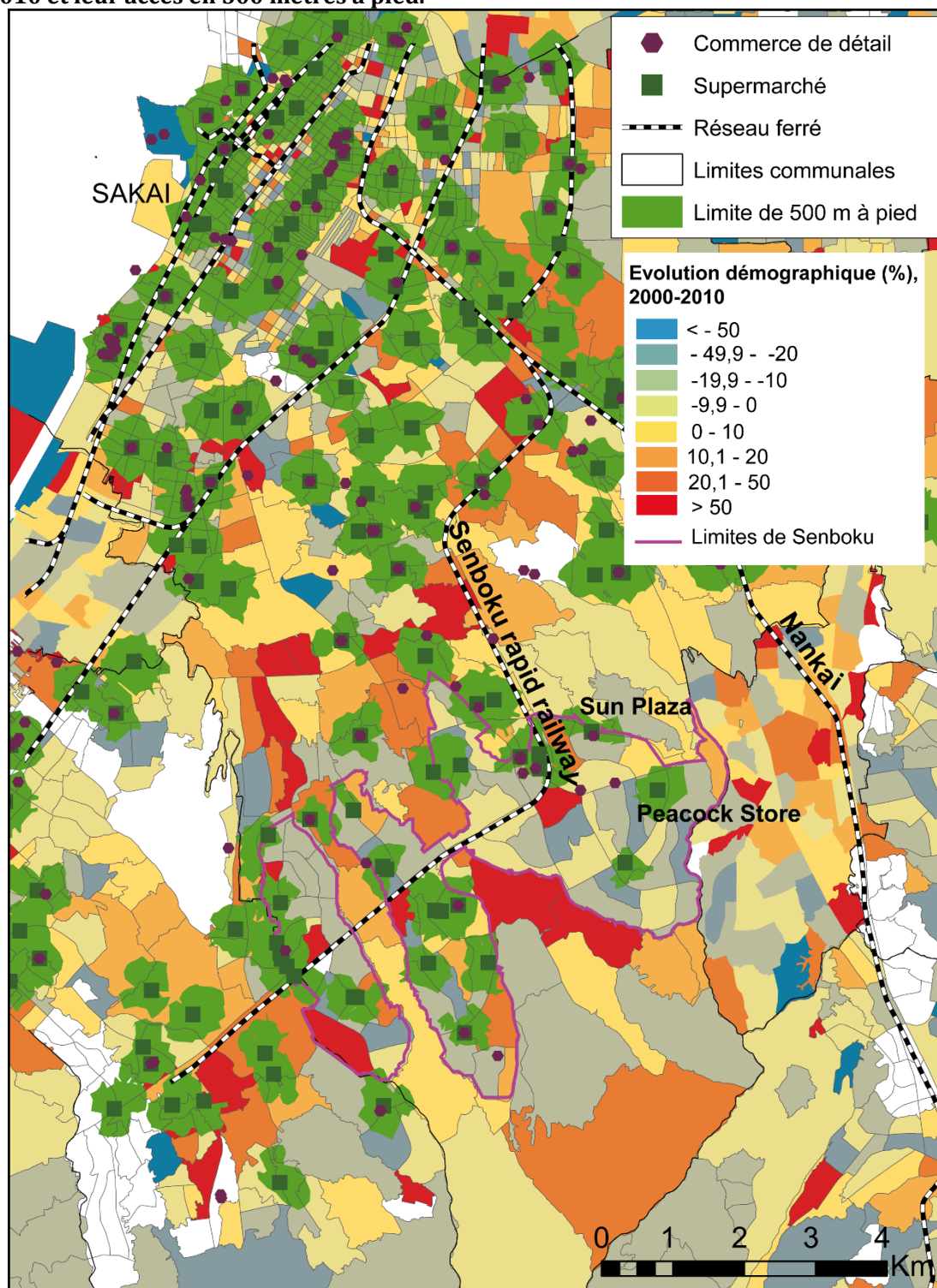
L'acquisition de l'annuaire Zenrin permet de cartographier avec précision deux types de magasins qui sont les plus fréquentés des habitants de Senboku New Town (et de toutes les villes au sud d'Ōsaka) pour leurs courses alimentaires et en produits de base (*nichijōbin*), quand ils n'ont pas recours à des services de livraison sur Internet ou par téléphone, qui sont d'ailleurs assurés par les établissements représentés (carte 41) : les supermarchés d'une part, les commerces de détail alimentaires d'autre part.

En raison du coût des données Zenrin (voir chapitre 5), nous n'avons pu obtenir d'informations sur leur distribution dans Kawachinagano. L'annuaire acheté offre cependant des informations sur la totalité de la commune de Sakai, de sorte qu'il est possible de comparer la différence d'accès aux commerces entre la partie nord de Sakai, voisine d'Ōsaka et très dense, et sa partie sud incluant Senboku New Town. La catégorie « supermarché » (*supā*) de l'annuaire correspond à un type de surface de grande distribution qui ne recouvre pas celle de department store (*depāto*)³³⁸ et encore moins celle du shopping-mall décriée pour ses effets négatifs sur les quartiers de gare en banlieue (voir chapitre 3). Néanmoins, la plupart des *depāto* situés au-dessus des grandes gares du Kansai et les malls contiennent presque tous un supermarché ou *supā*, en général sous la forme d'un étage dédié à l'alimentation et tenu par une grande entreprise de la distribution comme Daimaru ou Life. Cela signifie que les carrés verts représentés sur la carte 41 peuvent correspondre aussi à l'emplacement d'un shopping mall, sans qu'on puisse repérer avec certitude ces malls, où un grand nombre de ménages de Senboku va faire ses courses. Avec l'aide de Nagata Shōhei, l'outil « Spatial Analyst » d'ArcGis a été employé pour délimiter une zone d'accès à pied à ces lieux de vente de produits de base, non pas en fonction d'une distance euclidienne mais en tenant compte du réseau routier, de façon à délimiter la distance de 500 mètres franchissable à pied à partir de chaque point de « ressource » que constitue un magasin donné.

Les données commerciales sont en outre superposées à la cartographie des dynamiques démographiques commentée au chapitre 6. Les résultats obtenus montrent que dans la partie la plus ancienne de la ville nouvelle, à l'est, les zones commerciales continuent d'adhérer au réseau ferroviaire, et se distendent au bout de la Senboku Rapid Railway Line, où l'urbanisation est plus récente. Les centres de voisinage y sont d'ailleurs mieux pourvus que dans la partie la plus orientale et ancienne de Senboku, où les centres de voisinage contenant le Sun Plaza et le supermarché Peacock forment toutefois une couronne autour de la gare. Le tissu commercial est en revanche inexistant dans la zone d'urbanisation contrôlée, là où des logements individuels neufs ou en petit collectif ont émergé dans les années 2000. En conséquence, s'il est en effet exagéré de parler de « déserts alimentaires » à propos de la ville nouvelle de Senboku, il se dessine au sud du tronçon le plus ancien un espace en décroissance où la dépendance aux réseaux de bus ou à l'automobile devient importante en raison du vieillissement des résidents.

³³⁸ Soit les grands magasins ressemblant aux Galeries Lafayette ou Macy's, dont la construction à la sortie des grandes gares terminales ou des plates-formes ferroviaires inter-urbaines a été encouragée dès l'ère Taishō par les opérateurs ferroviaires privés « généralistes » (voir chapitres 2 et 4). A la sortie de la gare d'Izumigaoka, le magasin Takashimaya est un department store.

Carte 41 : la distribution des magasins d'alimentation ou supermarchés dans la ville de Sakai en 2010 et leur accès en 500 mètres à pied.



Sources : Zenrin data et Bureau national de la Statistique, bases de données détaillées locales de 2000-2010. Le fond de carte ne représente pas les terres-pleins le long du littoral de Sakai. Réalisation : Nagata S. et S. Buhnik, 2012, 2015. Données non renseignées pour la ville de Kawachinagano au sud.

Les personnes que j'ai interrogées lors de mon enquête considéraient à ce titre que la revitalisation commerciale de Senboku était un enjeu d'aménagement prioritaire pour le maintien d'une vie quotidienne heureuse dans cette ville. Les réactions à la question 17 de mon

questionnaire³³⁹ étaient très partagées : 13 % des réponses obtenues trouvent que l'environnement commercial s'est dégradé, ou au contraire qu'il s'est amélioré dans une proportion exactement similaire ; 27,2 % jugent qu'il y a eu des améliorations par certains aspects et des dégradations selon d'autres. Mais 60 % des réponses ne se prononcent pas sur cette question, tout en évoquant des changements.

Les avis négatifs constatent bien une raréfaction ou une dispersion des commerces et services marchands :

商店街の一部が閉店したまま。Une partie des rues commerçante couvertes est en train de fermer définitivement [Enquête n°1, femme, quarantenaire].

銀行を利用するにはバスを利用したり、車で泉ヶ丘迄行かないといけないのが不便。又、図書館は泉が丘にあるが、体育館など、スポーツ施設がないので利用しにくい。(鴨谷体育館で遠い) Pour aller à la banque, il faut prendre le bus et aller à Izumigaoka en voiture, ce n'est pas pratique. Aussi, la bibliothèque se trouve à Izumigaoka, mais il n'y a pas de salle ou d'équipement sportif là-bas, ce qui rend le sport inaccessible (la salle de sport de Kamotani est loin). [Enquête n°21, femme, sexagénaire].

商店街がほとんどしまっている。Les commerces de proximité ont presque tous fermé [Enquête n°23, femme, quarantenaire].

小さなお店など閉店したから。Car les petits magasins ont fermé [Enquête n°40, femme, 36 ans].

Le second motif de dégradation perçue de la répartition des ressources concerne la qualité des services proposés, et pour une dizaine de résidents de Harumidai, c'est le secteur bancaire qui est principalement visé. Retirer de l'argent en banque est un pré-requis pour tout type d'achat et de commande, parce que le paiement direct par carte bleue³⁴⁰ ne fait pas partie des habitudes de ces ménages, surtout âgés.

銀行など。ややこしくなった(昔と比べて、お金の支払いなど免許証を見せないといけない)。La banque entre autres. C'est devenu compliqué (comparé à avant : maintenant il faut une autorisation pour payer par exemple) [Enquête n°5, femme, quarantenaire].

スーパーの品物が高い。品数も少ない。郵便局でお金を持っていけば両替ができたのに。通帳をもって行かないとできなくなった。Les articles du supermarché sont chers, et il n'y a pas beaucoup de choix. Avant à la banque, on pouvait apporter de l'argent et le changer. Maintenant il faut son livret de compte [Enquête n°52, femme, septuagénaire].

両替の祭、銀行は手数料を取るようになった。La banque prend maintenant une commission lors du change de devises [Enquête n°35, femme, 44 ans].

銀行が運んだ。La banque a été déplacée [Enquête n°31, femme, septuagénaire].

En revanche, les réactions positives, plus masculines, se sont fondées sur l'ouverture de nouveaux magasins remplaçant les anciens. Les hommes salariés apprécient en particulier tous les

³³⁹ Récemment, trouvez-vous que le niveau de services et de commerces à portée de votre lieu d'habitation s'est dégradé ou amélioré ? Pouvez-vous en donner la ou les raisons ? あなたの お住まいの 地域で 買い物環境やサービス環境(銀行、郵便局など)などが、最近悪化した、あるいは改善されたと思いますか。また、なぜそう思うのか簡潔に教えてください。

³⁴⁰ Au centre des grandes villes aussi, hors des quartiers d'affaires ou des zones peuplées d'expatriés aisés, les paiements en espèce sont largement préférés aux paiements par carte de crédit, qui reste inutilisable même dans des auberges de luxe ou des restaurants haut de gamme.

aspects pratiques du *konbini* ou convenience store posté sur le chemin du retour au domicile. Par exemple :

銀行はコンビニで引き出しができるため。Car il est maintenant possible de retirer de l'argent au combini [Enquête n°2, femme, quarantenaire].

悪化した面。。。気に入っていた店が不況で閉めた。改善した面。。。コンビニが増えて、少し便利になった。仕事をしているので、時間が合わない。(夜は閉まっているなど) Aspects ayant empiré... Des magasins que j'aimais ont fermé à cause de la récession. Aspects s'étant améliorés...eh bien, Il y a plus de *konbini*, et c'est un peu plus pratique. Comme je travaille, mes horaires ne collent pas (le soir c'est fermé, etc.) [Enquête n°9, homme, cinquantenaire].

近くにコンビニができた事(夜間の振込が可能になった事)。De nouveaux *konbini* ont ouvert (on peut faire des virements le soir ou la nuit) [Enquête n°18, homme, cinquantenaire].

閉店した店もあるがすぐにテナントが入る。Des magasins ont fermé, mais ont tout de suite été repris [Enquête n°41, homme, septuagénaire].

コンビニが増えた。Il y a plus de *konbini* [Enquête n°47, homme, 74 ans].

様々な店が増え、住んでいる地域でほしい物が手に入るようになったから。Il y a plus de magasins variés, et on peut maintenant acheter ce que l'on veut là où on habite [Enquête n°62, femme, vingtenaire].

どんどん開店されていっているから。ex 和泉中央にコストコができる。Peu à peu des magasins ont ouvert. Ex : un Cosco a ouvert à Izumi chūō [Enquête n°42, homme, 21 ans].

Le confort des pratiques d'achat est aussi la dimension des mobilités quotidiennes qui a suscité le plus de suggestions de la part des enquêtés : les enquêtés plaident pour une diversification de l'offre et une baisse du coût de la vie. Cette demande de discount va d'ailleurs à l'encontre des recommandations émises par certains experts pour faire perdurer les services alternatifs fonctionnant sur le partenariat public-privé³⁴¹.

品ぞろいのあるもの。新鮮な野菜、魚、肉類など安くてしてほしい。Des boutiques avec un meilleur choix de produits. Des légumes frais, du poisson et de la viande moins chers [Enquête n°5, femme, quarantenaire].

近くに薬局がないので、やはり不便です。お年寄りも多いので薬きょうが必要だと思います。Il n'y a pas de pharmacie à proximité, et c'est très peu pratique. Comme il y a de nombreuses personnes âgées, les pharmacies me semblent essentielles [Enquête n°7, sexe non communiqué, trentenaire].

貸ちんをやすくすること。Baisser le prix de loyers [Enquête n°12, homme, sexagénaire].

近くにホームセンター的な店がない。あれは便利(歩いていける場所)。Il n'y a pas de magasin de bricolage dans les environs. Ce serait pratique (un endroit où on peut aller à pied) [Enquête n°26, homme, 62 ans].

本屋がない。Il n'y a pas de librairie [Enquête n°34, femme, 47 ans].

近隣センターの活性化。魅力的な店を誘致する。La revitalisation du centre. Les petits magasins pleins de charme attirent [Enquête n°40, femme, 36 ans].

³⁴¹ Voir chapitre 3, figure 22 : Kudo Ken.ichi *et alii* (2012) proposent aux commerçants de convaincre leurs acheteurs de se tourner vers des produits de plus haute qualité, organiques et locaux, et d'éviter le discount.

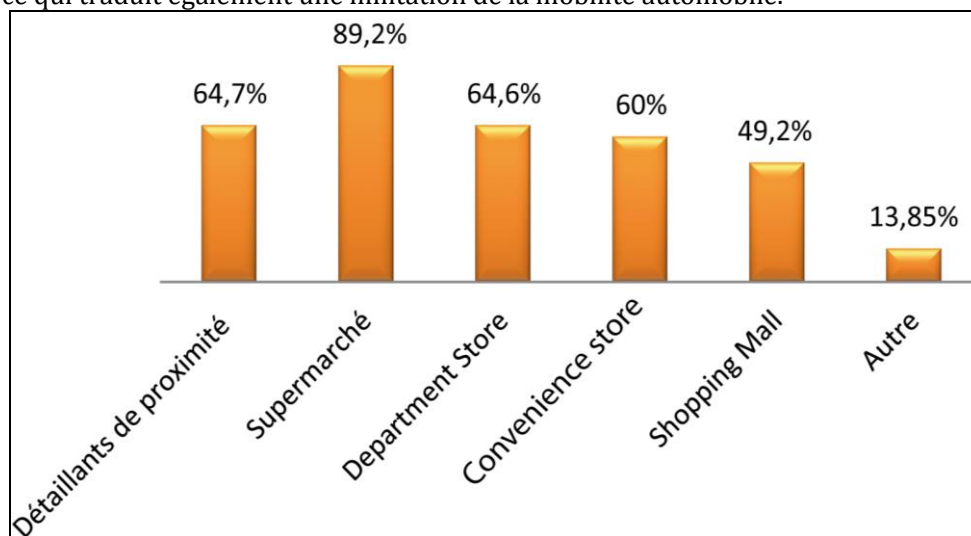
住みやすいが物価が高く感じる。C'est un endroit où il fait bon vivre, mais les prix me semblent chers [Enquête n°41, homme, septuagénaire].

品物がないので市場でもあればよいと思う。 Comme il n'y a pas beaucoup de produits, ça serait bien qu'on ait un marché [Enquête n°48, femme, septuagénaire].

Même si la majorité des enquêtés ne mentionnait pas de solution d'amélioration concrète, le fait que ces propositions tournent autour de la diversification des commerces de détail met en lumière le moment de sociabilité que représente la sortie pour les courses, d'où une préférence persistante pour les petites structures commerciales, surtout chez les plus âgés (graphique). S'ils sont 61 % à partir faire leur courses seuls (et 40 % à les faire en famille de manière ponctuelle ou régulière, et/ou avec des amis dans 10 % des cas), les répondants considèrent que les courses occasionnent les rencontres avec le voisinage. Dans sa grande enquête menée dans le quartier de logements collectifs de Makitsukadai au sud de Harumidai, le Senboku hottokenai network a posé aux habitants la question « quel moment de la journée vous réjouit (*tanoshii*) ? ». La « sortie pour faire ses courses » a reçu 803 réponses (sur un total de 1 780), devant le moment de parler à quelqu'un du voisinage ou de sa famille (648 réponses, cette activité recouvrant la première), le moment de regarder la télévision (646 réponses), de participer à une activité de loisir (549 réponses), de jardiner (409 réponses), manger (385 réponses) et sortir son animal de compagnie (211 réponses).

Graphique 28 : Les types de magasins les plus fréquentés par les sondés pour leurs courses alimentaires.

Tandis que les ménages avec enfants en bas âge tendent à concentrer leurs courses le dimanche en allant à un shopping mall, les supermarchés et les magasins de détail ont la préférence des personnes inactives, ce qui traduit également une limitation de la mobilité automobile.



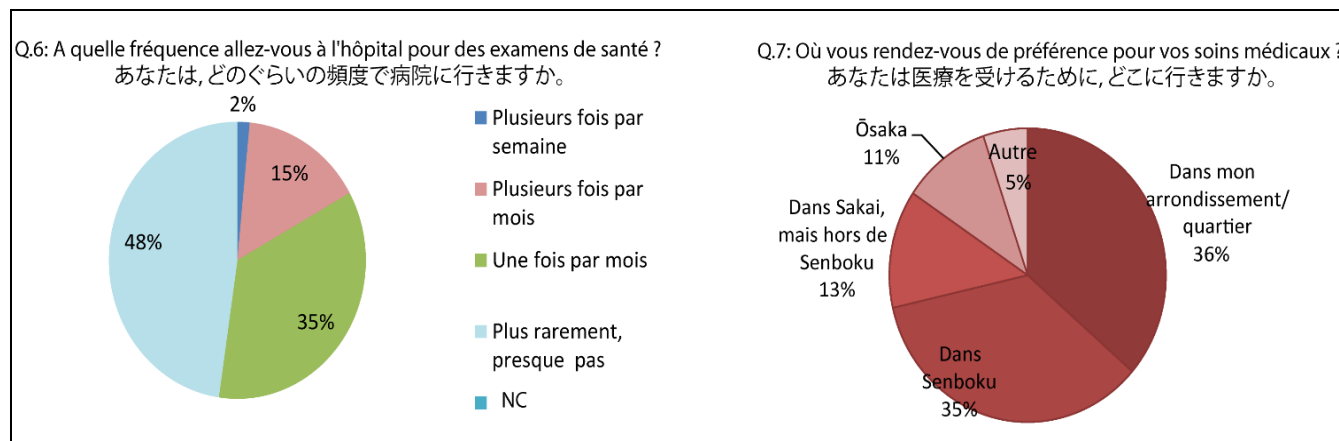
Source : S. Buhnik, enquête personnelle, 2013.

I.1.3. Services administratifs, éducatifs et médicaux : une question prise au sérieux

En raison du vieillissement de la population restante de Senboku, la préservation de la densité de l'offre en services médicaux publics et privés est l'autre enjeu le plus commenté des enquêtés. Les réponses aux questions 6 et 7 nous informent qu'au moins 50 % des interrogés se rendent au moins une fois par mois dans un hôpital pour une visite de « contrôle » (check up)

souvent remboursée à 100 % par les polices d'assurance ; et pour plus de 70 % des sondés, ces soins ordinaires se trouvent dans la ville voire dans le quartier (graphique 29).

Graphique 29 : La fréquence des visites médicales et la proximité au domicile des lieux de soins à Senboku en 2012.



Source : S. Buhnik, enquête personnelle, 2013.

A l'instar du supermarché, le hall de l'hôpital se substitue à la rue commerçante dévitalisée en tant qu'espace public local ou « coin de la rue » (*machikado hiroba*) où l'on est toujours sûr d'avoir un peu de foule et de croiser des connaissances. La totalité des sondés a répondu négativement à la question 8 sur les soins à domicile (訪問診療 (往診) を 利用することが ありますか。) : ils disent n'y avoir jamais recours, bien que la visite au domicile de personnes âgées isolées, par des bénévoles (*borontia*) formés ou non à des soins de secours soit en général une des premières activités d'entraide que les ONG et les communautés de voisinage mènent pour lutter contre la « société sans liens » (*muen shakai*)³⁴². Si l'on croise cette réponse avec le fait qu'aucune personne de plus de 80 ans n'a répondu à mon enquête, on peut émettre l'hypothèse que les résidents tiennent aux motifs de sortie du domicile qui les maintiennent en bonne santé, et ils n'y renoncent qu'en perdant leur autonomie, même s'il faut surmonter des barrières à la marche (escaliers, absence d'ascenseur, etc.).

La réclamation de l'ouverture de plus de pharmacies et d'un meilleur accès à des soins moins onéreux entraîne une critique plus ou moins voilée des politiques de rationalisation des équipements publics, a fortiori s'ils en ont besoin pour eux-mêmes ou pour leurs parents. Certains ont par exemple réagi à la question 29 (recours futur aux services de soin : 将来あなたのご家族についてどのような介護サービスを希望しますか。) :

安くて安心な介護。介護をしないとイケない。Des soins sûrs et abordables. Car les soins sont essentiels [Enquête n°2, femme, quarantenaire]

公営の介護施設。Des infrastructures de soin publiques [Enquête n°60, homme, sexagénaire].

³⁴² Par exemple, des bénévoles ou des représentants officiels du comité de quartier frappent à la porte des domiciles habités par des personnes seules, notamment celles qui viennent de perdre un conjoint. Ce qui ne veut pas dire que la porte va nécessairement s'ouvrir même si une personne âgée vit à l'intérieur, soit parce qu'elle est vraiment malentendante ou parce qu'elle refuse d'ouvrir sa porte. C'est un des motifs qu'on a d'ailleurs opposé à mes tentatives de remettre mon questionnaire en mains propres en passant dans les immeubles de logements collectifs de Senboku.

出来る限り介護したいです。でも自分も健康でいるようにサービスを受けてやっていきたいです。 Dans la mesure du possible, je voudrais m'en occuper moi même. Mais je voudrais aussi être soutenue par des infrastructures me permettant de rester en bonne santé pour m'occuper d'eux [Enquête n°38, femme, 44 ans].

できるだけサービスを利用して、家族の負担は少なくしたい。 Dans la mesure du possible je veux user des infrastructures, pour alléger le fardeau de ma famille [Enquête n°40, femme, trentenaire].

必要最低限度のサービスを受ける事は出来ているが、本当に満足出来る状況ではない。 On a accès aux services publics minimums, mais la situation n'est pas vraiment satisfaisante [Enquête n°55, homme, 65 ans]. Cet enquêté trouve également que l'accès aux services à Senboku n'est pas très satisfaisant parce que 土・日・祝日は利用出来ない為, tout est fermé le week end et les jours fériés.

Enfin, la cartographie des équipements médico-sociaux (carte 42a) répète assez fidèlement celle des commerces sur la carte 41, puisqu'aucun équipement de grande superficie, comme un hôpital, ne se situe hors des frontières officielles de la ville nouvelle, notamment dans la zone agricole entre Senboku (limites en violet) et Kawachinagano (en vert). La mairie d'arrondissement se situe à l'intersection entre les deuxième et troisième tronçons. Deux types d'équipements publics ont une distribution plus dispersée : les postes de police d'une part, les équipements dédiés à la garde des « personnes dépendantes » d'autre part, nommés « welfare facilities » dans les bases de données spatiales numérisées du MLITT³⁴³. Il peut s'agir aussi bien de garderies (appelées kindergarten ou hoikuen en japonais) et de maternelles que de centres soins pour personnes physiquement handicapées par la maladie ou le grand âge (maisons de retraite, centres de loisir ouverts en journée pour les résidents du 3^e âge, etc.). Sur le terrain d'ailleurs, il n'est pas rare d'observer la proximité entre des équipements dédiés à la petite enfance et au grand âge, car de nombreux seniors participent volontairement à la surveillance des cours de récréation, par exemple. Si les relations avec leurs propres parents ou beaux-parents sont bonnes, les couples bi-actifs devant garder leurs enfants vont y trouver une incitation supplémentaire à laisser leurs enfants dans une maternelle qui ferme après 17 heures, les grands-parents étant sur place pour emmener les enfants en bas âge à leur propre domicile en attendant le retour du travail de la mère³⁴⁴. On trouve un certain nombre de ces « welfare facilities » dans la zone d'urbanisation contrôlée, en vertu de la loi autorisant l'implantation d'infrastructures indispensables pour les familles des agriculteurs cultivant les terres ; dans les faits, ils sont utilisés par les ménages qui se sont installés aux franges de la ville (voir chapitre 6).

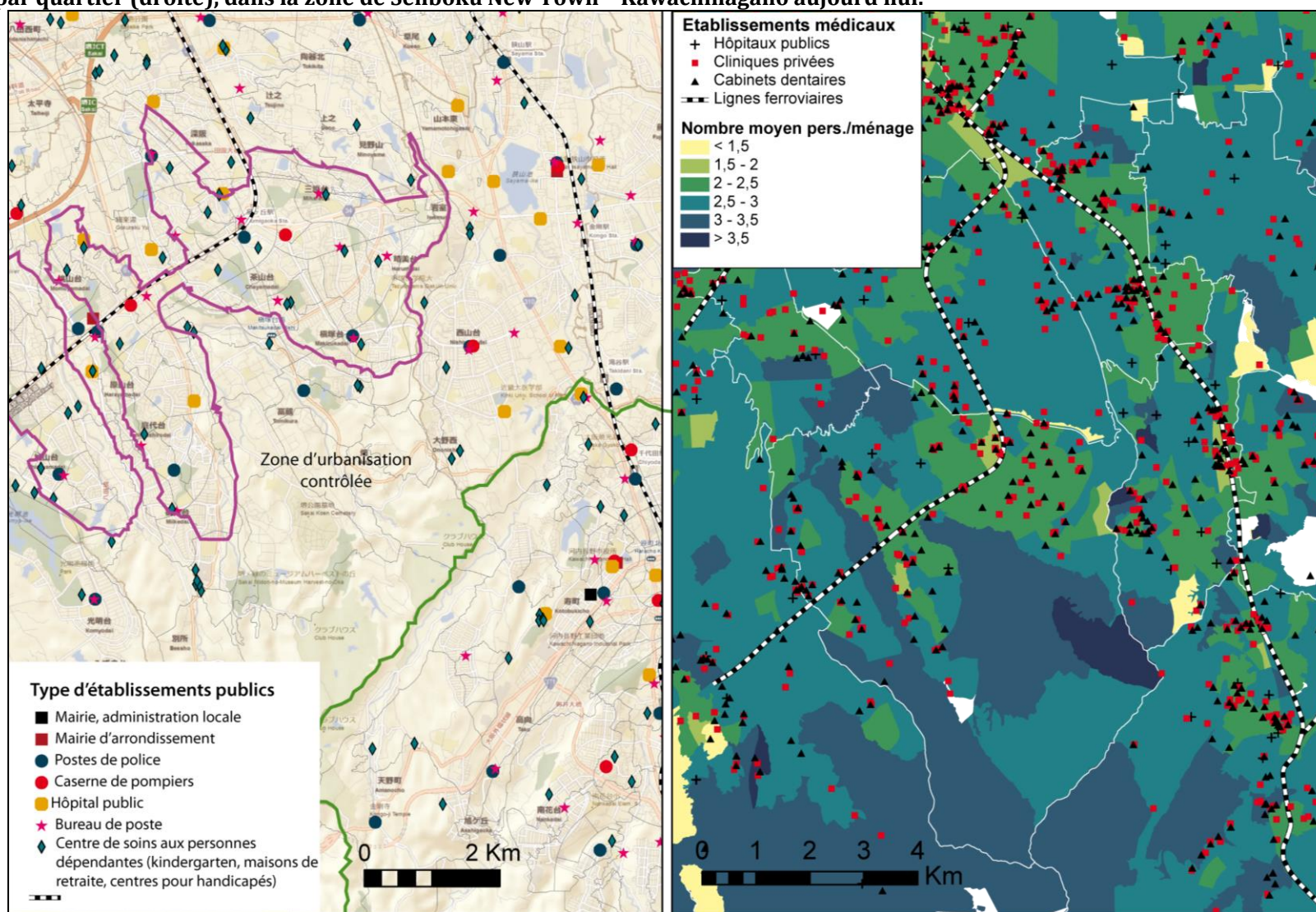
Si l'on superpose la géographie des équipements médicaux publics *et* privés à la cartographie de la taille moyenne des ménages par quartier (carte 42b, droite), il apparaît que les cliniques privées quadrillent les parties les plus anciennes de Senboku, où la taille des ménages est plus réduite en raison du grand nombre de couples âgés ou de personnes âgées seules y vivant. Les données du MLITT sur les équipements datent ici de 2015 et montrent donc comment la réforme de l'assurance vieillesse (kaigo hoken) a stimulé l'ouverture de petites cliniques privées aux tarifs modérés. Cette densité expliquerait pourquoi les impacts sanitaires et sociaux négatifs provoquant

³⁴³ Ces bases de données ouvertes au téléchargement hors du Japon sont projetées automatiquement à l'aide de coordonnées spatiales internationales (WGS 1984). Les tables attributaires et les catalogues de données attachés sont directement traduits en anglais. Source des bases : http://nlftp.mlit.go.jp/ksj-e/gml/gml_datalist.html

³⁴⁴ Entretien avec John Shelton, directeur de l'école primaire de Harumidai, avril 2013.

les *idō fubensha* (personnes à faible capital de mobilité) est restreint à Senboku. En revanche, la taille plus importante des ménages avec enfants résidant dans les zones moins densément bâties est mise en lumière. Comme ces ménages se sont mariés plus tardivement que les cohortes précédentes, leur demande en services de proximité dans un contexte de décroissance démographique générale pourrait s'exprimer avec acuité dès les années 2020-2030. On peut également se demander si ces équipements constituent une source d'emploi local, et pour qui.

Carte 42 : La répartition des équipements publics (à droite) et des établissements médicaux publics et privés par rapport à la taille moyenne des ménages par quartier (droite), dans la zone de Senboku New Town – Kawachinagano aujourd'hui.



Source : MLITT (données sur les équipements, 2015), Bureau de la statistique (recensement démographique de 2010), réalisation : S.Buhnik, 2015.

I.2. Géographie des emplois et des salariés dans la zone de Senboku-Kawachinagano

Comme nous l'avons expliqué au chapitre 3 en nous fondant sur les enquêtes décennales de transport du MLITT, les premières générations installées dans les banlieues des principales villes du Kansai, qui ont dans leur majorité connu la stabilité de l'emploi, passent à l'âge de la retraite. Le départ ne signifie pas forcément que l'individu concerné ne va pas reprendre une activité secondaire mais dans l'ensemble, on assiste à une baisse drastique des déplacements centre-périphérie en train. En mettant en jeu la pérennité du fonctionnement de certaines infrastructures régionales de transport reliant les banlieues au reste des agglomérations, la décroissance urbaine pèse sur l'accès aisé à la ressource socio-économique de l'emploi. Pour affiner le regard sur cette tendance générale, nous proposons d'étudier ici plus en détail l'évolution spatiale des déplacements domicile-travail des actifs vivant dans la zone de Senboku – Kawachinagano, en croisant ici différentes sources d'enquêtes publiques : municipalité, recensement national et enquêtes de transport régionales du MLITT.

I.2.1. La surreprésentation des personnes inactives ou à taux d'activité très flexible dans les enquêtes individualisées

Elaborer une analyse géographique fine des mobilités professionnelles à partir d'une banlieue comme Senboku New Town est délicat : en dépit de la richesse des données d'enquêtes produites par les acteurs locaux, celles-ci ne sont pas représentatives de la composition socio-professionnelle des résidents, tandis que les données des recensements nationaux et les résultats agrégés du MLITT ne fournissent pas de données claires sur l'organisation des mobilités professionnelles des ménages périurbains au niveau infra-communal. Les enquêtes municipales, qu'elles soient produites par la mairie ou en coopération avec des universités ou des associations à but non lucratif, rendent toujours beaucoup plus audible la voix des personnes inactives ou actives à temps partiel, soit les personnes âgées et les femmes dont le métier complète le revenu du mari. En effet, si le ménage qui a reçu un questionnaire est un couple, les femmes le remplissent en priorité, de sorte qu'il est important de leur demander où travaille le conjoint et comment il se déplace pour avoir une idée des parcours des salariés à temps plein, par rapport à une géographie de l'emploi qui a profondément changé avec les projets d'aérovilles conçus autour du nouvel aéroport du Kansai, à une quinzaine de kilomètres à vol d'oiseau de Senboku. Le ressenti des « salarymen » par rapport au déclin de la ville est donc méconnu, alors que le salarié à temps plein détient souvent le pouvoir de décision le plus fort sur un projet de déménagement, lorsque le ménage est un couple avec ou sans enfants. Cependant, les habitantes de Senboku de moins de 50 ans ont nombreuses à devoir concilier un travail intérimaire avec la charge principale de la scolarisation des enfants et des tâches ménagères (Yabe, 2015), de sorte que les contraintes pesant sur leurs mobilités professionnelles sont en moyenne plus lourdes et méritent l'attention.

A titre d'exemple, sur les 1 780 habitants de la partie la plus ancienne de Senboku qui ont répondu à l'enquête de l'ONG Senboku hottokenai network en 2012, 11 % seulement (196 individus) étaient *kaishain*, salariés d'une entreprise, et les *kōmuin* (fonctionnaires) représentaient 2% des sondés, soit 36 personnes. Les professions libérales et auto-entrepreneurs forment 5,7 % du total. En revanche, 12,9 % des enquêtés occupent un emploi intérimaire ou à temps partiel

(pāto, arubaito), 26,2 % se déclarent « femmes au foyer à temps plein » (*senkyō shufu*). 37,4 % sont sans emploi ou *mushoku*, en majorité parce qu'ils ou elles ont pris leur retraite, mais cette catégorie inclut également les personnes à la recherche d'un emploi.

I.2.2. Géographie de l'emploi dans la Préfecture d'Osaka (*Osaka-fu*) en 2010

Encore aujourd'hui au Japon, il est peu usuel de décrire son statut professionnel à partir d'une nomenclature prédéfinie, telle que celle des catégories socio-professionnelles construites par l'INSEE : si la remise en question des compromis micro-corporatistes et des relations de travail « à la japonaise » (Thomann, 2008a) réduit l'intégration et l'identification des salariés à une entreprise tout au long de leur carrière, il reste fréquent qu'un employé se déclare d'une entreprise puis présente le poste qu'il y occupe. Parallèlement, les bases du recensement de 2010 distinguent les salariés des professions libérales ou des personnes employées au sein de leur famille, mais pas entre des contrats courts ou longs. Il est cependant possible d'observer la répartition des salariés par secteur d'activité, selon leur lieu d'emploi ou leur lieu de résidence.

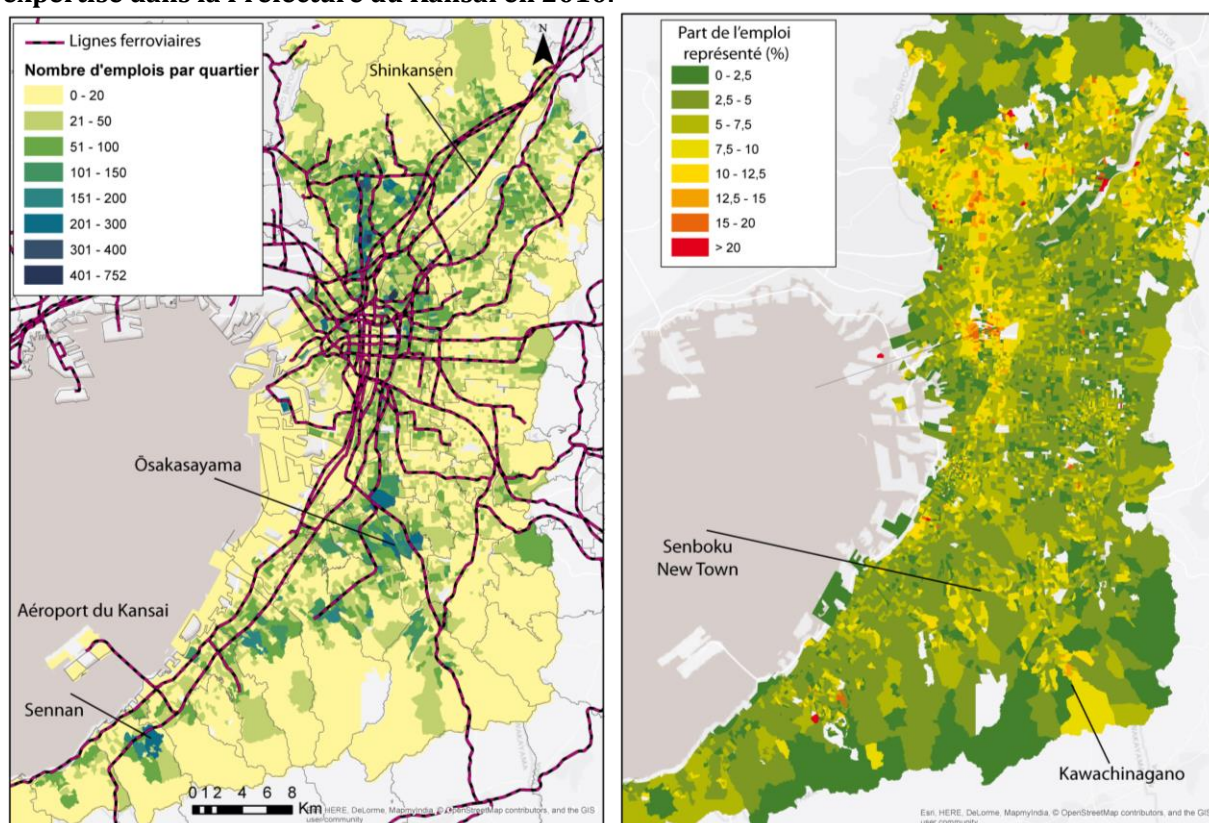
Ces secteurs d'activité sont les suivants : 農業、林業 (*nōgyō, ringyō*, agriculture, sylviculture), うち農業 (*uchi nōgyō*, agriculture « à la maison », de nature vivrière et couplée à une autre activité), 漁業 (*gyogyō*, pêche), 鉱業、採石業、砂利採取業 (*kōgyō, saisekigyō*, activités minières, d'extraction), 建設業 (*kensetsugyō*, construction), 製造業 (*seizōgyō*, manufacture, fabrication), 電気・ガス・熱供給・水道業 (*denki, gasu, netsukyōkyū, suidōgyō*, électricité, gaz, fourniture d'eau et de chaleur), 情報通信業 (*jōhōtsūshin*, télécommunications), 運輸業、郵便業 (*unyūgyō, yūbīngyō*, transport et livraison), 卸売業、小売業 (*oroshiurigyō, kourigyō*, commerce de gros et de détail), 金融業、保険業 (*kin'yūgyō, hokengyō*, finance et assurances), 不動産業、物品賃貸業 (*fudōsangyō, buppinsantaigyō*, immobilier), 学術研究、専門・技術サービス業 (*gakujutsukenkyū, senmon, gijutsusābisugyō*, recherche universitaire, services techniques spécialisés), 宿泊業、飲食サービス業 (*shukuhakugyō, inshokusābisugyō*, hôtellerie, restauration), 生活関連サービス業、娯楽業 (*seikatsukanrensābisugyō, gorakugyō* loisirs et services de la vie quotidienne), 教育、学習支援業 (*kyōiku, gakushūshiengyō*, éducation), 医療、福祉 (*iryō, fukushi*, secteur de la santé et du bien-être), 複合サービス事業 (*fukugōsābisujigyō*, services composites), 公務 (*kōmu*, fonction publique, administrations).

Quant aux statuts d'emploi des résidents, ils sont classés selon les termes suivants : 管理的職業従事者 (*kanriteki shokugyō jūjisha*, personnes ayant un emploi de management, contrôle), 専門的・技術的職業従事者 (*senmonteki-gijutsuteki shokugyō jūjisha*, ingénierie, expertise), 事務従事者 (*jimujūjisha*, business, travail de bureau), 販売従事者 (*hanbai jūjisha*, vente), サービス職業従事者 (*sābisu shokugyō jūjisha*, services), 保安職業従事者 (*boan shokugyō jūjisha*, police, sécurité), 農林漁業従事者 (*nōringyōgyō jūjisha*, agriculture et pêche), 生産工程従事者 (*seisankōtei jūjisha*, procédés industriels), 輸送・機械運転従事者 (*yusō, kikaiunten jūjisha*, transport et conduite de machines), 建設・採掘従事者 (*kensetsu, saikutsu jūjisha*, construction et mines), 運搬・清掃・包装等従事者 (*unpan, seisō, hōsōtōjūjisha*, livraison, nettoyage, emballage), 分類不能の職業 (autre).

Nous avons cartographié cette géographie des lieux d'emploi au sein de la Préfecture d'Osaka en isolant quatre secteurs d'activité, qui peuvent chacun regrouper des emplois qualifiés et relativement bien rémunérés, ou relevant au contraire de la catégorie des 3 K (*kitanai, kiken, kitsui*) ou « sales, dangereux, fatigants », même si cet équilibre varie d'un secteur à l'autre. En premier lieu, le secteur des emplois de la finance et des assurances, additionné aux emplois de la recherche universitaire et des services spécialisés aux entreprises, constituent un type d'emploi de

commandement surreprésenté dans les quartiers d'affaires des métropoles. La carte 43 expose sans surprise la concentration de ce type d'emploi à Umeda, dans les villes au nord d'Ōsaka, le long du shinkansen mais aussi plus au sud et plus récemment, dans « l'aéroville » de Sennan-Izumi qui fait face à l'aéroport du Kansai, et dont la Fédération économique du Kansai (Keidanren) encourage la défiscalisation. Du sud d'Ōsaka au nord de Sakai, le long des voies ferroviaires qui mènent à Senboku et à Kawachinagano, un nombre important de ces emplois est lié à la présence de plusieurs collèges, lycées et universités privées de grande taille, notamment au cœur de Kawachinagano ou avec l'université Tezukayama entre Senboku et Ōsakayama, ville plus dynamique démographique d'ailleurs que Senboku et Kawachinagano (voir carte 40). On constate par ailleurs que ce type d'emploi ne représente pas plus de 20 % des métiers exercés au cœur d'Ōsaka, moins que dans des quartiers longeant le shinkansen entre Kyōto et Ōsaka, ce qui confirme une fois de plus une structure en « métropole-relais » caractéristique de la conurbation du Keihanshin (Tiry-Ono, 2008a, 2008b).

Carte 43 : Le nombre et la répartition des emplois de la finance, assurance, recherche et expertise dans la Préfecture du Kansai en 2010.



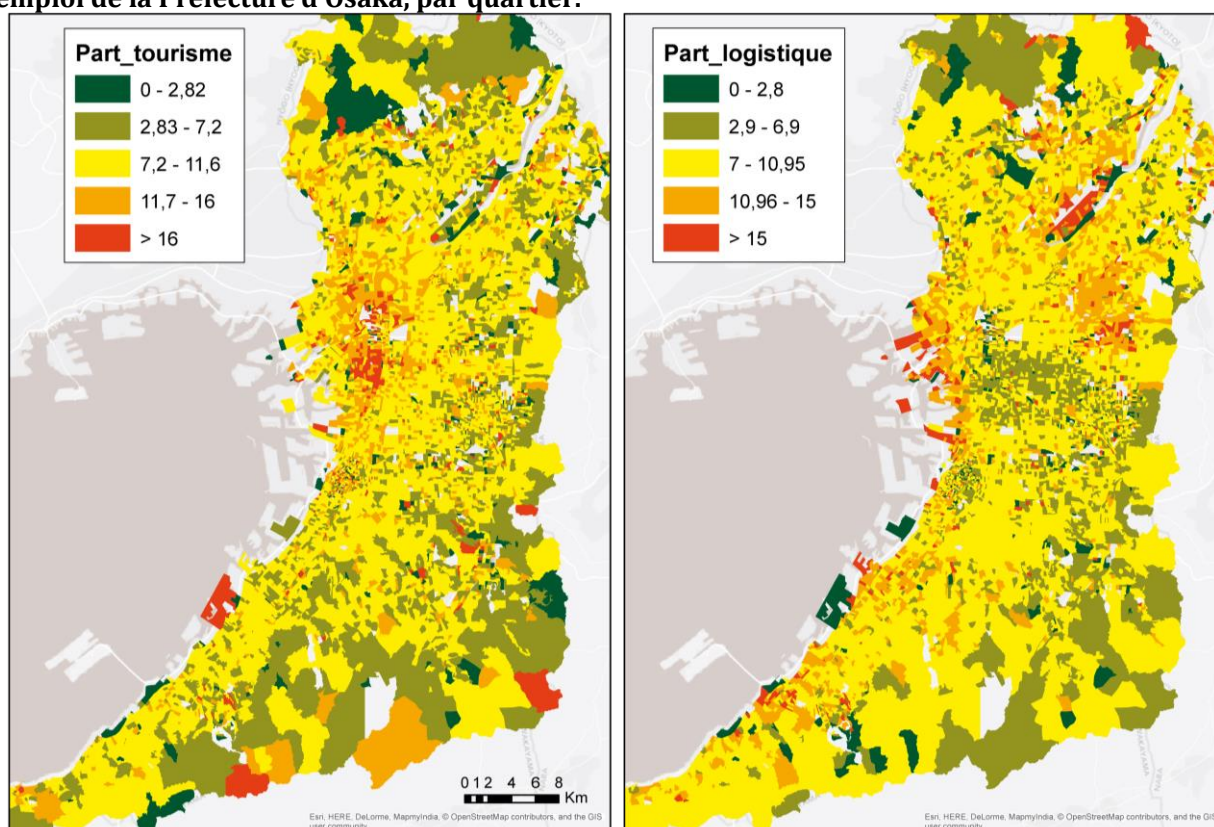
Source : Bureau national de la Statistique. S.Buhnik, 2015.

La géographie de l'emploi des secteurs « hôtellerie-restauration » et « loisirs » a aussi attiré notre attention car ces emplois se développent en même temps que les flux touristiques que les projets de régénération urbaine tentent d'attirer : il s'agit aussi de métiers moins rémunérateurs et plus instables que les métiers « créatifs » du design ou du « consulting ». Enfin, nous avons regroupé les métiers des transports/livraisons et des télécommunications sous le terme de « logistique ». Deux autres secteurs rassemblant des métiers moins qualifiés et plus représentatifs de la vie urbaine « ordinaire », à l'écart des quartiers centraux les plus internationalisés, sont respectivement celui de la construction et des activités de manufacture ou assemblage, et la sphère

de la reproduction sociale (contenant les métiers des secteurs de la santé et du bien-être, de l'éducation et de l'administration). La méthode de discrétisation employée n'est pas celle des intervalles égaux comme sur la carte 43, mais de la moyenne et de l'écart-type, de manière à mieux distinguer des sur- ou des sous-représentations de certaines activités à l'intérieur de la Préfecture d'Ōsaka.

La carte 44 souligne la surreprésentation des activités touristiques dans le centre d'Ōsaka et dans une moindre mesure, à l'est et au sud de Kawachinagano, dans les piémonts montagneux qui mènent au célèbre Mont Kōya et forment des lieux de villégiature certes moins connus que ceux de Kyōto. Les zones littorales et les voies fluviales sont plus spécialisées dans les secteurs des communications et de la livraison.

Carte 44 : La part des emplois de la « logistique » et du « tourisme et loisirs » dans le total de l'emploi de la Préfecture d'Ōsaka, par quartier.

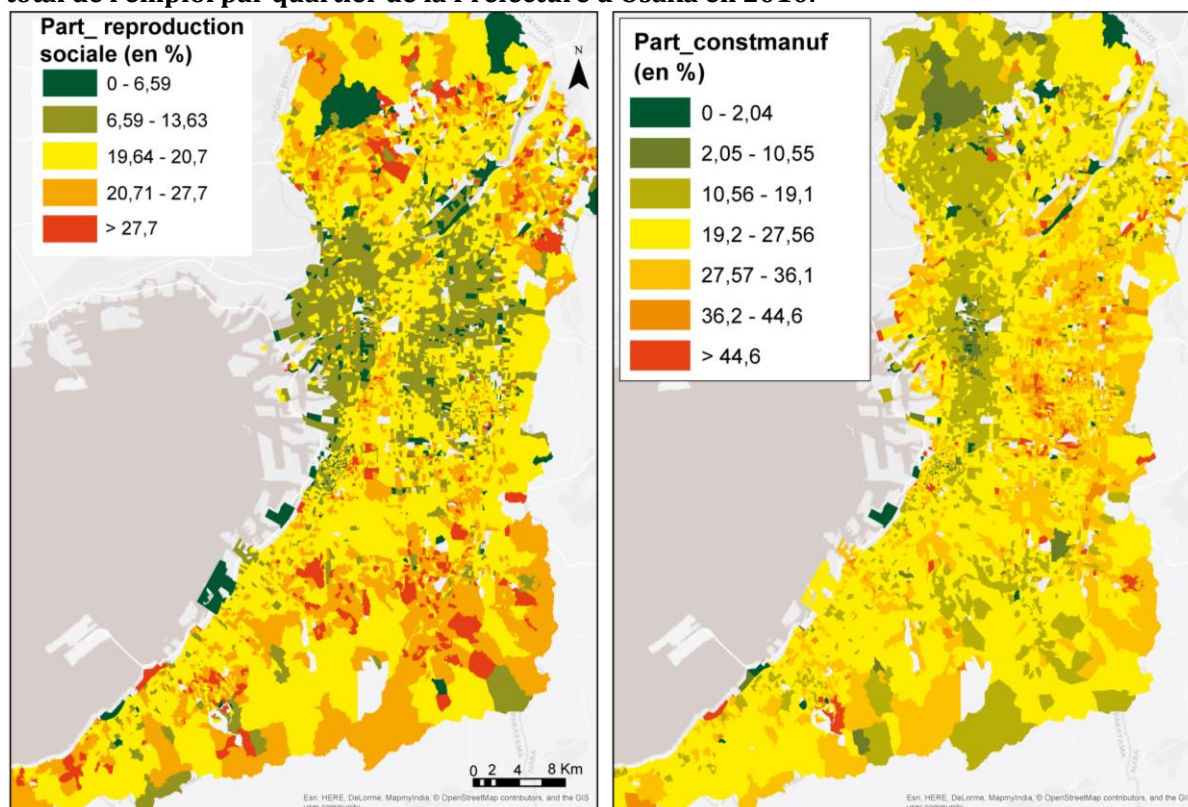


Source : Bureau national de la Statistique. S. Buhnik, 2015. Pourcentages discrétisés selon la moyenne et +/- 1 écart-type.

A l'opposé, la géographie des emplois de la construction et des industries manufacturières d'une part, des métiers de la santé, de l'éducation et de l'administration (« reproduction sociale ») d'autre part, soulignent la très grande spécialisation des banlieues sud d'Ōsaka dans l'économie résidentielle et la sous-représentation des emplois industriels le long d'un axe qui suit le boulevard Midosuji et traverse Ōsaka de part en part (carte 45). Les zones les plus en déclin de la préfecture sont celles qui manquent le plus d'emplois productifs ou tertiaires supérieurs, ce qui valide d'ailleurs un diagnostic établi par un des membres du Parti communiste rencontré à Kawachinagano en 2013 : le socle d'une régénération des périurbain passe par la création d'emplois non liés à l'économie résidentielle. En période de décroissance, les métiers de services à la personne sont fragiles et dépendent au premier chef de la présence d'une population

demandeuse et consommatrice. Or les marges de manœuvre de Kawachinagano sont extrêmement étroites, puisque le sud de la préfecture n'a pas fait partie des grands plans de création de « business parks » ou cluster scientifiques promus par le MLITT.

Carte 45 : La part des emplois du secteur de la santé, des soins, de l'éducation et de l'administration (à gauche), de la construction et du secteur manufacturier (à droite), dans le total de l'emploi par quartier de la Préfecture d'Osaka en 2010.



Source : Bureau national de la Statistique. S. Buhnik, 2015. Pourcentages discrétisés selon la moyenne et +/- 1 écart-type.

II.2.3. La répartition des salariés dans la zone de Senboku New Town et Kawachinagano

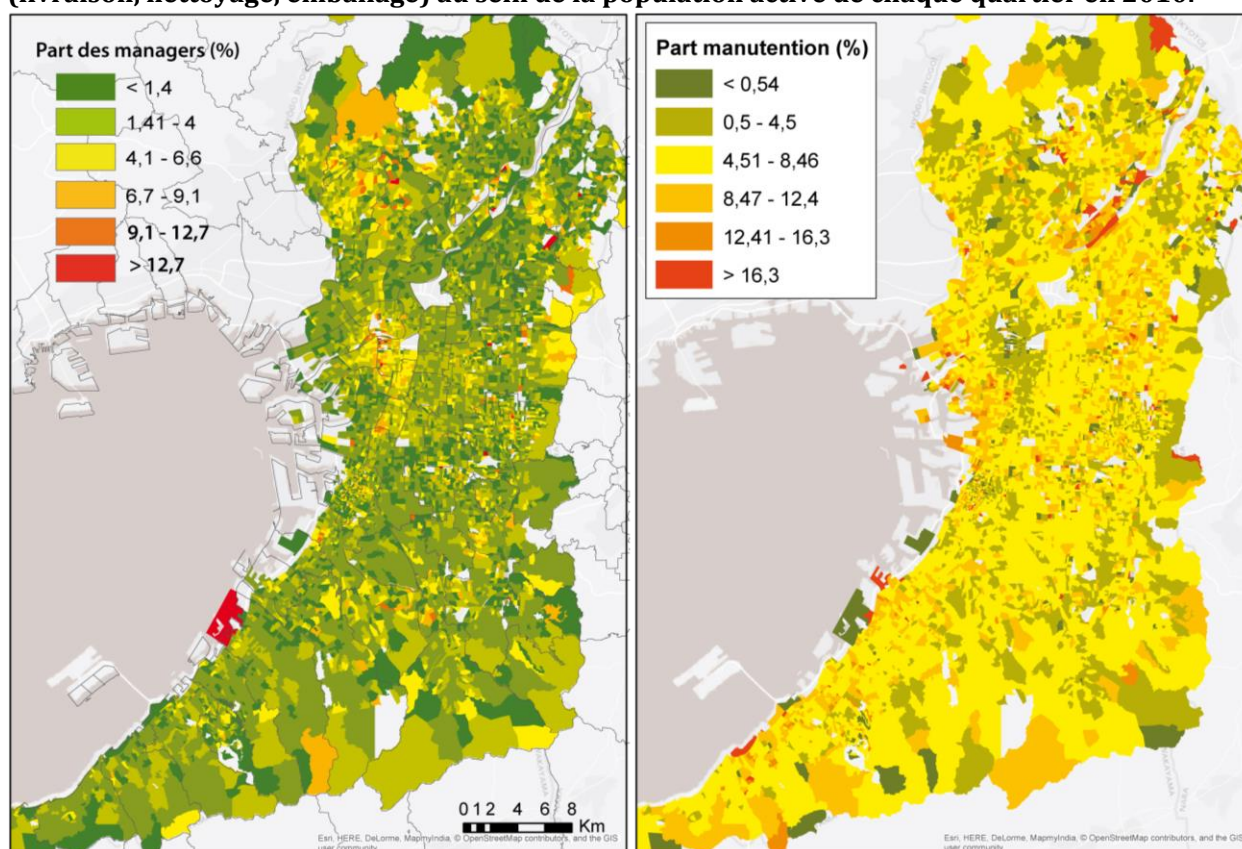
Le processus de « retour au centre » qui transforme l'organisation socio-spatiale des métropoles japonaises depuis la fin des années 1990 est, du point de vue des populations actives qui ont effectué un déménagement, profondément mû par un souci de rapprocher ses lieux de vie avec son lieu de travail. Cela ne signifie pas pour autant que les résidents de l'aire métropolitaine d'Osaka vivent près de leur lieu de travail, a fortiori pour les ménages qui sont devenus primo-accédants avant la fin de la bulle et continuent de travailler.

Dans les documents présentant ses projets de renouvellement de Senboku New Town, la mairie de Sakai avance cependant des données sur les statuts d'emploi des habitants en correspondance avec la nature des emplois locaux : en 2010, 24 % des 32 213 actifs recensés travaillent dans le commerce et les services, 20 % dans le secteur de la santé et des soins aux plus âgés, 11 % dans la restauration et l'hôtellerie, 14 % dans l'éducation primaire, secondaire et supérieure. Ces classifications de la mairie ne recouvrent pas entièrement les statuts d'emploi

découps par les recensements locaux, de sorte qu'il est difficile de connaître la répartition des salariés travaillant dans le secteur de la santé et de l'éducation, par rapport aux emplois offerts à Senboku dans ces domaines.

Il nous a toutefois paru intéressant de cartographier la distribution des résidents ayant un statut de « manager » et ceux exerçant un emploi de livraison/nettoyage/emballage : les résidents ayant le premier statut décrochent en général des postes stables, tandis que les résidents employés dans des fonctions de manutention doivent plus souvent enchaîner des contrats courts ou mener des journées de travail longues et fatigantes. Dans la capitale commerciale qu'est Ōsaka, le tourisme urbain et la vente génèrent une activité de packaging d'autant plus intense que la culture de l'emballage des cadeaux offerts en souvenir (*omiyage*) revêt toujours une importance considérable, l'excès d'emballage du moindre gâteau étant d'ailleurs critiqué pour la prodigieuse production de déchets qui en résulte. La distribution des titulaires d'un emploi de management (*kanriteki shokugyō*) ou de manutention est particulièrement pertinente pour évaluer la structure « en sablier »³⁴⁵ des sociétés urbaines produites par la globalisation de l'économie dans une aire métropolitaine de la taille d'Ōsaka.

Carte 46 : La part moyenne des habitants ayant un emploi de manager ou de manutentionnaire (livraison, nettoyage, emballage) au sein de la population active de chaque quartier en 2010.



Source : Bureau national de la Statistique. S. Buhnik, 2015. Pourcentages discrétisés selon la moyenne et +/- 1 écart-type.

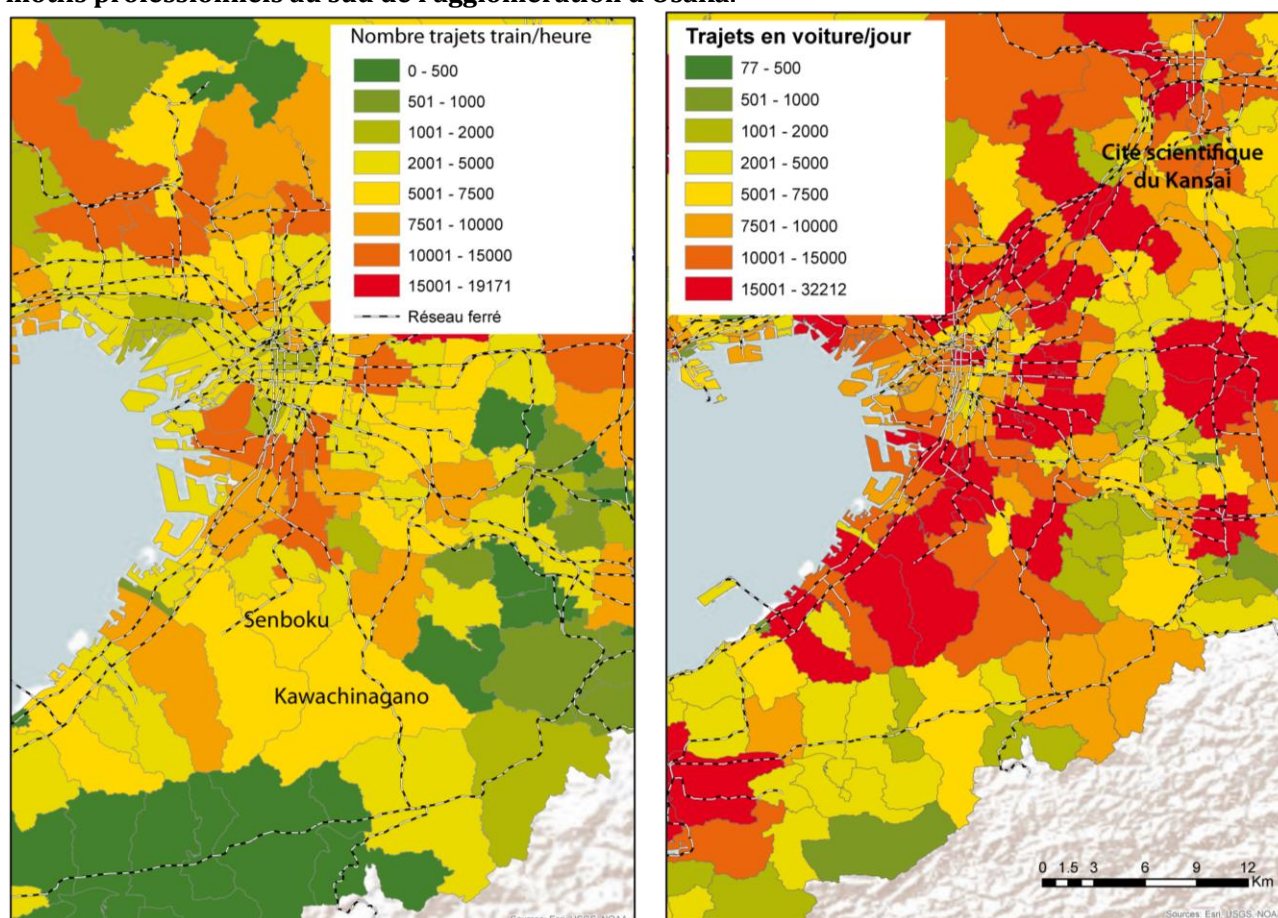
³⁴⁵ Soit une métropole où les élites mondialisées sont surreprésentées, où la part des résidents appartenant à la classe moyenne baisse, tandis que les populations défavorisées exerçant des emplois de manutention et de logistique sont nombreuses. Cette métaphore est cependant contestée dans le cas parisien en particulier, les politiques du logement auraient freiné les processus ségrégatifs, malgré une aggravation des écarts de richesse entre commune de l'agglomération parisienne (Fleury et al., 2012).

Sur la carte 46, à gauche, les titulaires d'une fonction managériale sont sans surprise mieux représentés au sein des populations résidentes du nord de la Préfecture d'Ōsaka qu'en sa partie sud. La comparaison des chiffres obtenus pour Senboku et Kawachinagano montrent toutefois que la part des managers est surreprésentée aux franges de la ville de Senboku, dans les quartiers résidentiels récents de Kawachinagano le long de la ligne Nankai et dans Ōsakasayama, commune qui jouxte Senboku et Kawachinagano au nord-est. C'est là en particulier que le projet de construction d'une « eco-town » était engagé lorsque je menais mes enquêtes de terrain (voir III.2). En ce qui concerne les titulaires d'un emploi peu qualifié (droite), on ne distingue pas de surreprésentation notable dans les banlieues étudiées, sauf au sud-ouest de Kawachinagano, à l'écart des emprises ferroviaires et dans des hameaux assez isolés. En croisant ces données avec les informations de la mairie de Sakai, le profil socio-professionnel des habitants de Senboku semble bien dominé par des emplois intermédiaires du secteur des services aux personnes, de la vente et de l'éducation.

I.3. Les déplacements domicile-travail à partir des banlieues au sud d'Ōsaka

Comment la population active en déclin des banlieues d'Ōsaka se déplace-t-elle vers son lieu de travail ? A première vue, l'importance du secteur de la vente et de la santé suggère qu'une partie significative des salariés de Senboku New Town exerce un emploi local et non pas situé au centre d'Ōsaka. Cela concourt à l'idée d'une dualisation des mobilités à l'intérieur de l'aire métropolitaine : les actifs périurbains gagnent les communes périurbaines au lieu de « retourner au centre » parce que leur emploi s'y trouve, et ils fréquentent les villes-centres d'Ōsaka, Kyōto et Kōbe de manière plus occasionnelle.

Carte 47 : Le nombre de déplacements effectués au quotidien en train et en voiture pour des motifs professionnels au sud de l'agglomération d'Ōsaka.



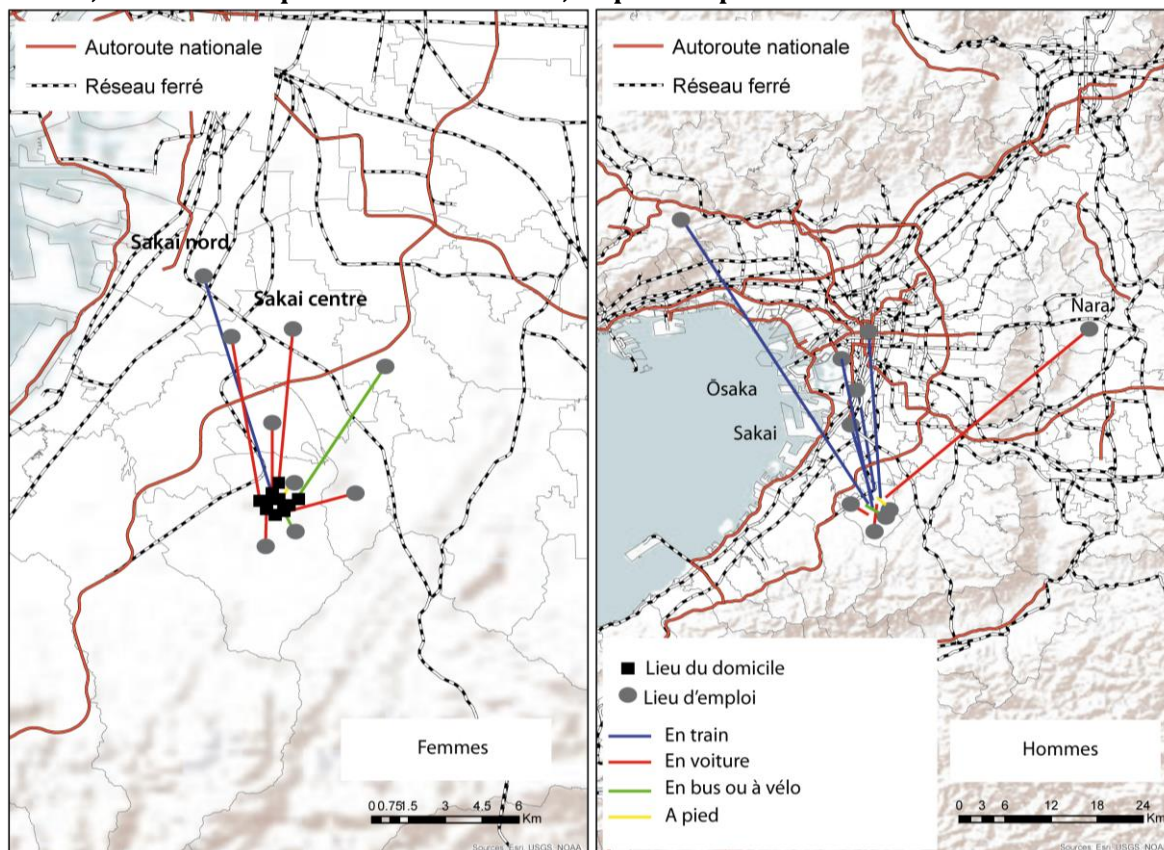
Les trajets ferrés sont comptés en heure, grâce aux enregistrements de tickets, alors que les déplacements en voiture sont comptés une fois par jour grâce aux données enregistrées aux parkings et collectés par la division régionale du MLITT.

Parmi les habitants de Senboku New Town qui ont accepté de répondre à mon enquête, 48 effectuaient des navettes quotidiennes pour leur travail ou leurs études en 2013. 16 individus s'y rendaient avec leur voiture, 12 y allaient en train, 10 en bus, 6 à pied et 4 à vélo. Pour 24 d'entre eux, la durée des trajets n'excédait pas 30 minutes aller-retour, tandis que 14 sondés avaient besoin de plus d'une heure par jour. Le trajet le plus long était effectué par un étudiant de 21 ans qui se disait d'origine chinoise par sa mère [enquête n°42] : il disait ne pas avoir l'intention de s'éloigner de cette dernière, par ailleurs locataire d'un logement géré par la Préfecture. Grâce à ses talents en baseball, il a été recruté par une fameuse université privée, la Kwansei Gakuin située à Nishinomiya, l'une des villes les plus aisées de la région, à l'intersection entre Kōbe et Ōsaka, ce qui lui impose donc de traverser la totalité de la préfecture.

Les chiffres de mes enquêtes reflètent la structure des navettes à partir des banlieues sud d'Ōsaka selon les enquêtes de transport du MLITT en 2010 (carte 47) : la voiture tend à surpasser le train pour les navettes, s'il s'agit navettes courtes et perpendiculaires au réseau ferroviaire qui traverse les banlieues au sud d'Ōsaka. Or, ces navettes courtes sont plutôt réalisées par les femmes que par les hommes, du moins ceux qui ont répondu à mon enquête. Ce qui apparaît également sur la carte du nombre de trajets professionnels effectués en voiture, est une différenciation nette entre les première et seconde couronne de banlieue pour l'usage de l'automobile : les communes

plus proches d'Osaka, dont la population s'est installée plutôt dans les années 1950 à 1970 et où un grand nombre de retraités a repris un emploi irrégulier, la voiture est préférée au train, alors que le rail est privilégié dans les zones plus montagneuses du sud de la préfecture d'Osaka, où la sinuosité des routes rend la conduite plus dangereuse. En localisant les adresses des lieux de domicile et de travail renseignés par les femmes puis les hommes résidant dans le quartier de Harumidai, j'ai en effet obtenu un dessin des parcours réalisés par les hommes et les femmes actives de Senboku, en tirant au sort 10 hommes et 10 femmes (carte 48).

Carte 48 : les mobilités domicile-travail d'un panel de 10 femmes et 10 hommes interrogés à Senboku, habitants du quartier de Harumidai, au printemps 2013.



S. Buhnik, 2015.

La motorisation des déplacements des femmes actives en banlieue est connue des chercheurs (Horiuchi, 2014 ; Iwama et al., 2011 ; Yoshida, 2010). 90 % des femmes actives qui ont renseigné mon questionnaire détenaient le permis, contre 67 % chez les inactives. Celles utilisant la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail n'en faisaient pas nécessairement un usage individuel : c'est-à-dire qu'avant ou après les heures de travail, la voiture sert à aller chercher les enfants – si ces derniers sont en bas âge – ou pour rallier une activité communautaire, surtout chez les femmes de plus de 50 ans et de moins de 70 ans. A ce moment, l'usage de la voiture est partagé avec un parent ou un ami, ou bien elles vont monter dans la voiture d'une connaissance ou un taxi communautaire pour effectuer des missions bénévoles. L'usage « en commun » du rail, finalement, apparaît pour les activités de loisir vers Osaka, notamment le week-end, ou durant les vacances. Presque toutes les femmes travaillaient à temps partiel, sauf pour une trentenaire ayant un métier à temps plein au centre de Sakai. Une dernière travaillait directement chez elle : « 自宅でヨガのインストラクターをしています。Je donne des cours de yoga à la maison ».

Chez les hommes actifs qui ont détaillé leur parcours quotidien, à l'inverse, les trajets durent rarement moins d'une heure à une heure et demie par jour, et le lieu de travail se situe en majorité dans la ville d'Osaka. Curieusement, peu de répondants ont déclaré travailler dans la zone d'emploi qui s'est formée près de l'aéroport d'Osaka. Là encore, il est possible que les modes de distribution de l'enquête n'aient pas atteint les hommes se déplaçant le plus, puisqu'une enquêtée étudiante a indiqué que son père, « salaryman », passait deux heures trente par jour en transport pour se rendre dans une entreprise située près du business park du château d'Osaka. Par contraste, les individus qui parcouraient la plus courte distance pour aller à leur lieu de travail étaient un auto-entrepreneur et un septuagénaire encore en emploi. Les seniors encore en emploi rejoignent ainsi les femmes dans la réalisation de trajets domicile-travail plus locaux et diversifiés dans leurs modes de transport, quoiqu'avec une domination des véhicules motorisés. Les mobilités longues reposent presque toutes sur l'usage du rail, sauf pour un employé permanent qui se rend à Nara et n'a pas envie de changer de ligne (ni son employeur, qui devrait dans ce cas assumer les frais demandés par deux opérateurs privés, Nankai et Kintetsu). Il préfère donc recourir à son véhicule personnel.

II. Mobilités et ancrage territorial des résidents de Senboku New Town

Grâce à ce panorama de l'organisation générale des ressources et des modalités de leur accès par les habitants de Senboku New Town, la seconde partie de ce chapitre cherche à mieux comprendre comment la population résidente de cette ville prend conscience du déclin de son propre territoire et intègre cette perspective dans ses projets de vieillir à Senboku. Pour cela, nous proposons d'abord de donner plus de renseignements sur le profil des habitants qui répondent aux enquêtes lancées par la municipalité ou par le réseau des bénévoles fédérés autour du Senboku hottokenai network. Nous interrogeons ensuite l'influence de plusieurs caractéristiques sociodémographiques sur la satisfaction des enquêtés à l'égard de leur environnement : qui envisage un départ vers un territoire mieux adapté à ses besoins ?

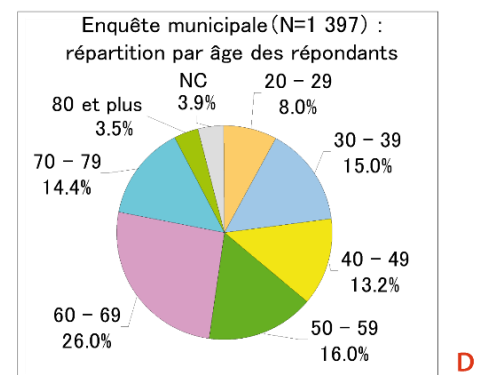
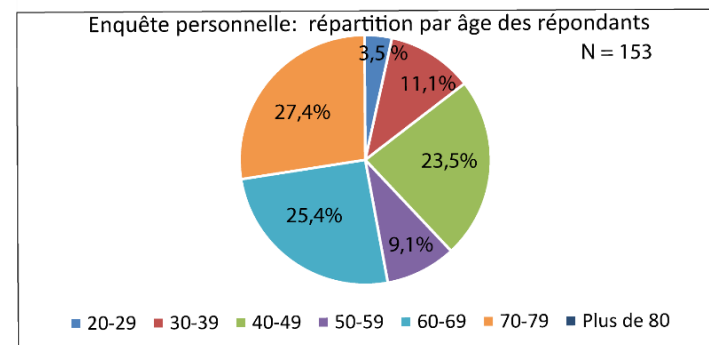
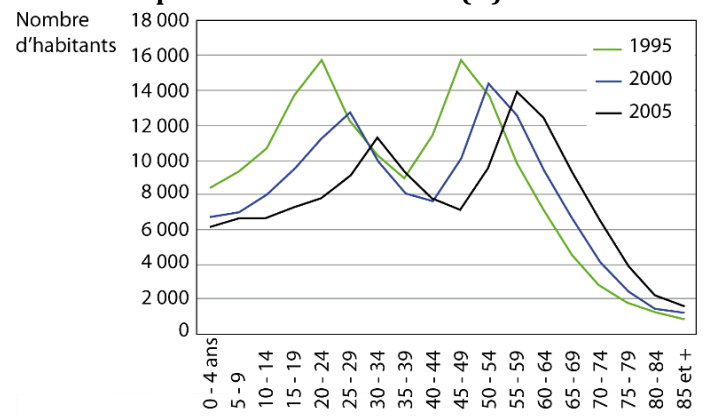
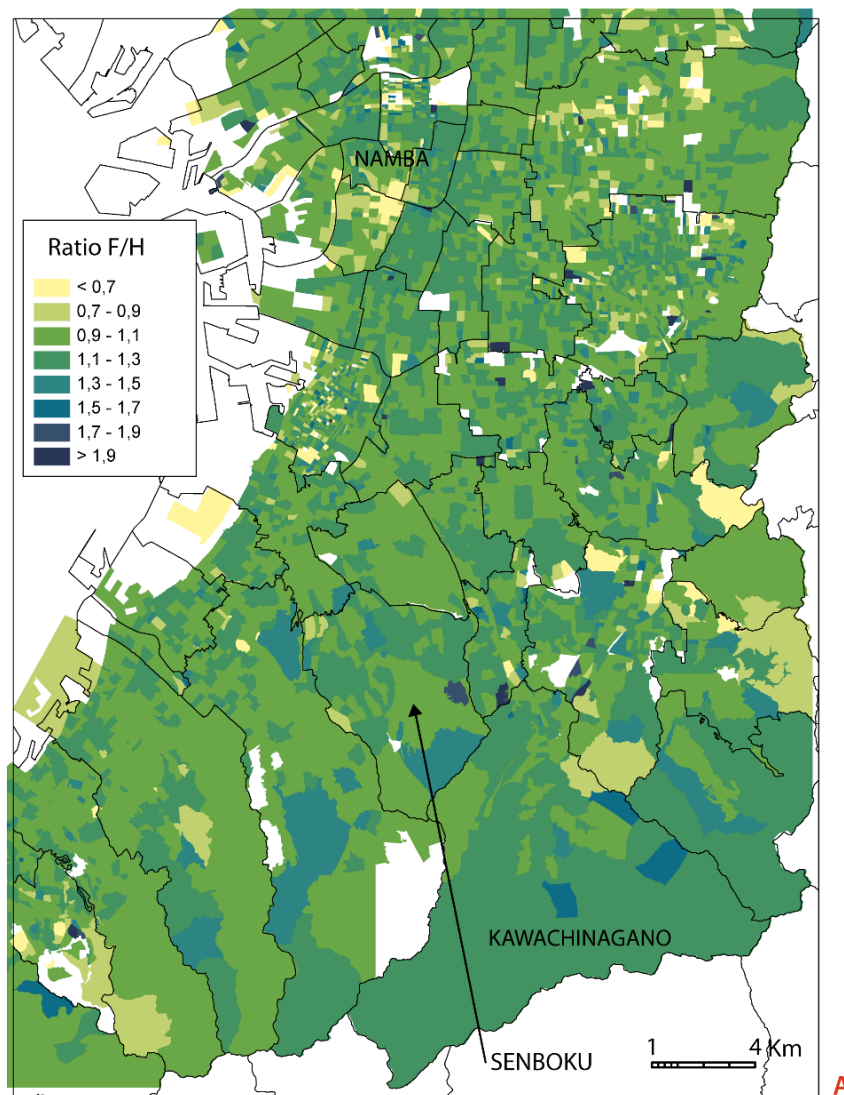
II.1. Le profil général des enquêtés

II.1.1. Une population âgée et féminine

Un biais statistique classique des enquêtes par questionnaire cherchant à connaître les opinions des ménages périurbains sur le déclin de leur territoire, concerne la surreprésentation des personnes âgées déjà très nombreuses, et des femmes. Cette surreprésentation n'est toutefois pas si éloignée de la composition réelle du peuplement, et ces deux tendances sont liées : l'espérance de vie des femmes étant plus élevée que celle des hommes, le vieillissement s'accompagne d'une féminisation de la population des quartiers anciens, comme le souligne la carte.

En raison du nombre d'enquêtés que j'ai interrogés dans des locaux communautaires, j'ai également obtenu l'avis d'un plus grand nombre de septuagénaires mais pas d'octogénaires, qui représentent 3,5 % des 1 400 enquêtés interrogés par la municipalité de Sakai en 2010 sur leurs besoins. Au sein de la population âgée, les plus de 70 ans se retrouvent ainsi surreprésentés par rapport à leur poids démographique à Senboku, mais c'est cette catégorie d'âge qui grossit actuellement le plus vite (figure 41).

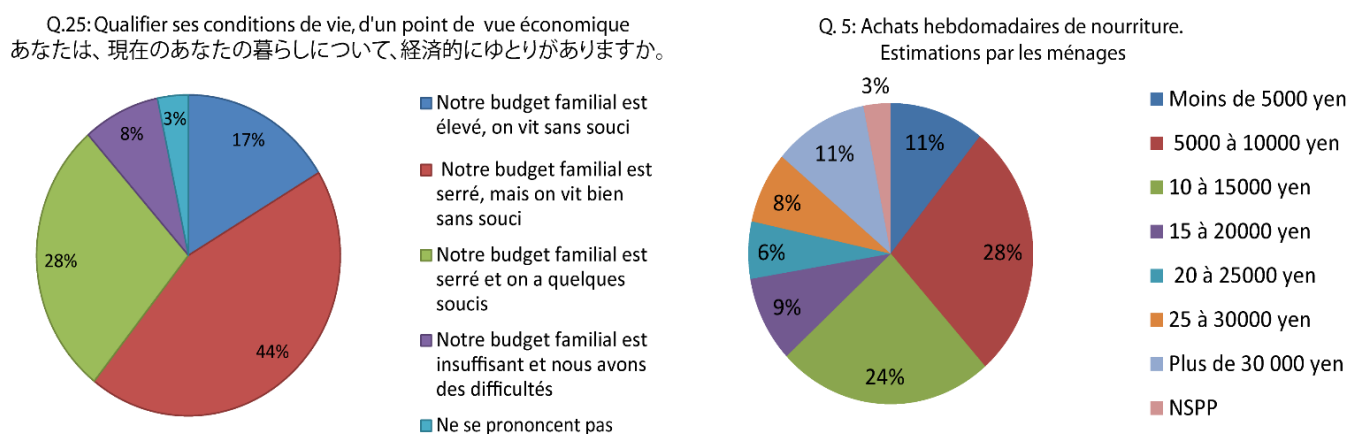
Figure 41 : Ratio femme/homme par quartier dans la Préfecture d'Osaka (A), évolution de la répartition par âge des résidents de Senboku (B), distribution par âge des répondants à mon enquête (c) et à l'enquête conduite par la municipalité de Sakai en 2010 (D). Carte : S.Buhnik, 2015.



II.1.2. Des « budgets serrés, mais on s'en sort »

Une des caractéristiques communes aux habitants que j'ai interrogés - caractéristique que les membres du Senboku hottokenai network ont aussi soulignée dans leurs sondages – consiste dans les dépenses modiques qu'ils consacrent à leur alimentation : dans 40 % des questionnaires que j'ai collectés, le budget alimentaire ne dépasse pas 10 000 yen par semaine (85 euros environ), tandis que l'ONG Senboku hottokenai indique que 48 % des habitants des quartiers de logements collectifs de la ville payent environ 1 000 yen (8,5 euros) pour trois repas par jour, ce qui semble très bas.

Figure 42 : Deux indicateurs du niveau de vie moyen des personnes interrogées à Senboku.



Deux éléments expliquent cette parcimonie : d'une part, le nombre plus élevé de personnes seules et âgées dont les besoins alimentaires sont moins abondants, en volume de nourriture, que ceux des plus jeunes ; d'autre part, le recours possible aux cantines communautaires et aux coopératives proposant des produits locaux à moindre prix. Des stands de ce type sont ouverts au moins trois fois par semaine devant le supermarché « Peacock » de Harumidai, en plus du camion Izumi coop. Si la cantine communautaire n'est régulièrement fréquentée que par 3 à 4 % des sondés, 27 % s'en remettent par ailleurs à la livraison par des services de type privé ou par la société civile.

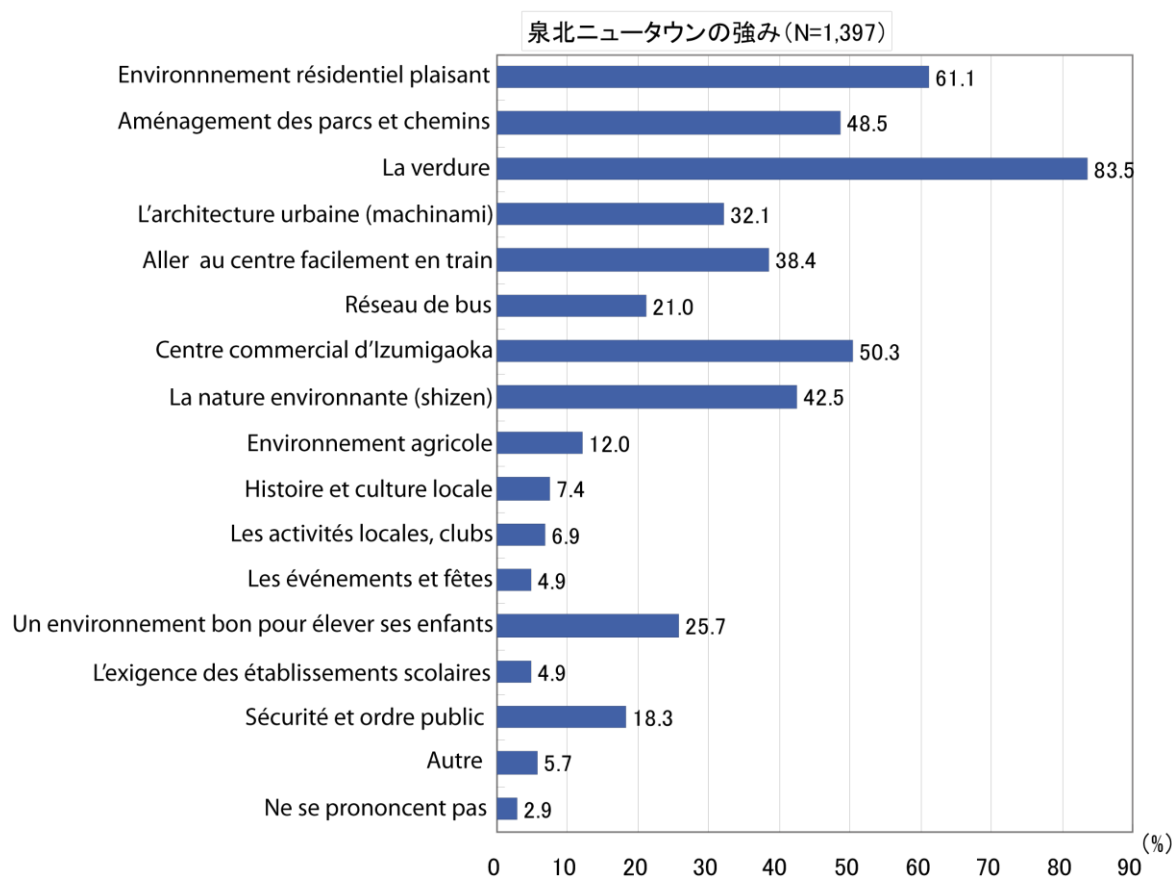
Néanmoins, la faiblesse des budgets alimentaires s'assortit à des situations économiques assez contraignantes : sans préjuger de la manière dont les habitants évaluent leurs dépenses et leur budget, il semble que beaucoup d'entre eux doivent surveiller leurs achats pour éviter les soucis. C'est pour ces raisons que les sorties au restaurant, appréciées de la population, se dirigent vers les *kissaten* (cafés) voire fast-food près des gares, où il n'est pas rare de voir différents groupes de population de tous âges, comme un club de sourds-muets, discuter aux côtés d'étudiants. Selon d'autres enquêtés, le fast-food est un pis-aller et les sushi bars sont préférés dans la mesure du possible. Une part significative de la population semble cependant ne pas souffrir et certains couples interrogés dépensent chaque semaine plus de 25 000 yen (230 euros) pour leurs courses de nourriture, ce qui atteste du caractère socialement mixte de la ville de Senboku.

II.2. La satisfaction à l'égard de l'environnement et l'ancrage à Senboku en fonction des caractéristiques sociodémographiques des enquêtés

II.2.1. La chronique d'un attachement résidentiel puissant, qui grandit avec le temps

Ces conditions socio-économiques ont une influence majeure sur ce que les habitants de Senboku New Town considèrent comme les points forts ou points faibles de leur environnement quotidien. Dans le cadre des projets de rénovation de la gare d'Izumigaoka, les habitants ont répondu à la municipalité de Sakai de la manière suivante (figure 43) :

Figure 43 : Quels sont selon vous les points forts de Senboku New Town ?



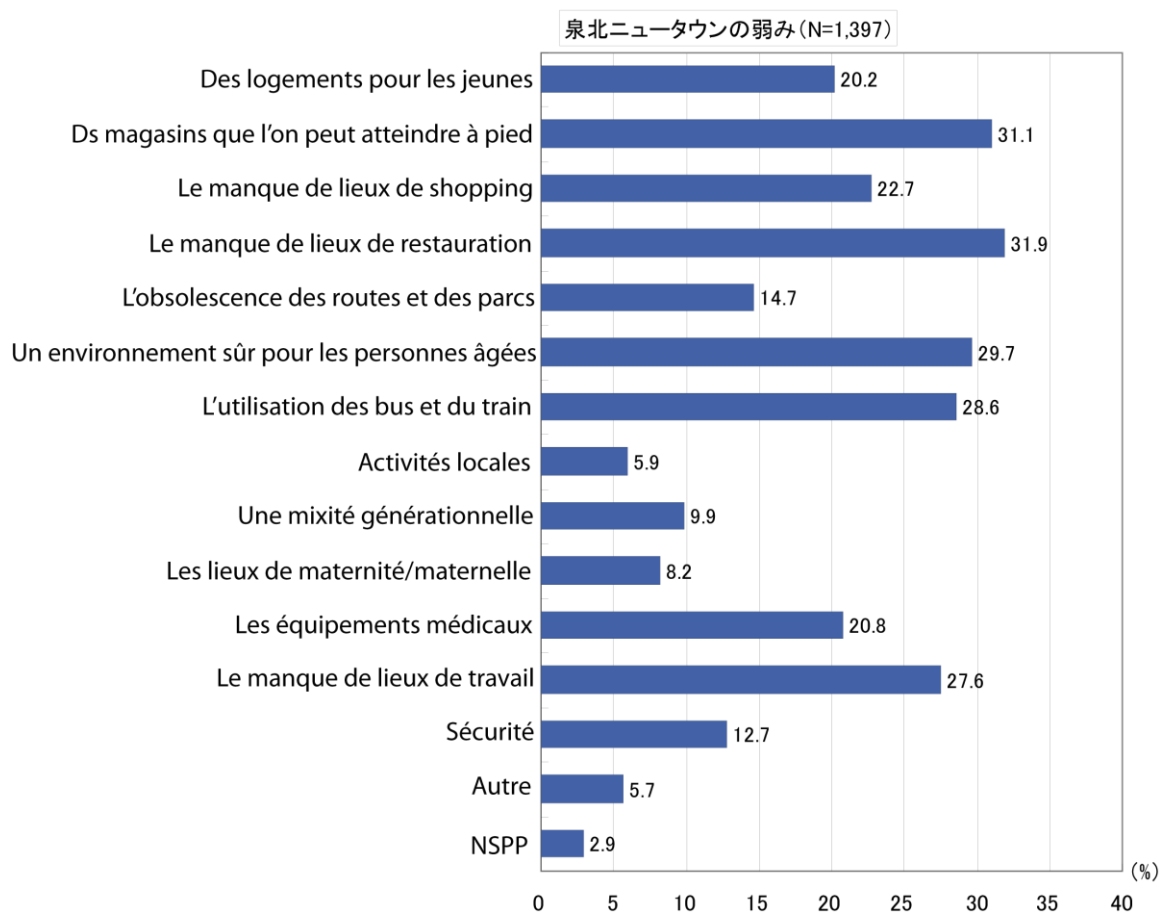
Source : mairie de Sakai, 2010, traduction par S. Buhnik, 2015.

Comme on peut le constater, et contrairement aux images d'Epinal sur les mauvaises qualités de l'aménagement des villes nouvelles japonaises, la dimension résidentielle de Senboku demeure la plus appréciée, dans l'optique d'y élever ses enfants ou de passer du temps avec ses proches. On note par ailleurs qu'une connexion efficace au réseau ferré a plus de poids pour les sondés que la qualité du réseau de bus, sur lequel la municipalité a travaillé avec la compagnie Nankai.

La mention des points faibles de Senboku est plus variée et dénote des attentes divergentes face à ce que la mairie de Sakai devrait faire pour freiner le déclin de la ville (figure 44). Un premier faisceau de critique vise le manque de lieux de sociabilité dans la ville, ce qui révèle une conscience de la perte de densité de son tissu urbain ; le vieillissement de la population induit ici de nouvelles

demandes en loisir tout au long de la journée, comme des musées, pour y aller seul ou avec ses petits-enfants. Ensuite, un second faisceau s'inquiète des moyens d'accéder à ces ressources en question, avec des remarques sur les transports et sur un environnement peu sécurisant pour les plus âgés se déplaçant à pied. Enfin, presque un tiers des sondés s'est plaint à la mairie du manque de lieux de travail. Pour le réseau Senboku hottokenai, cette demande est liée à la cherté des transports : si le prix du ticket ne baisse, alors il est préférable que le travail soit proche des habitants. Cela veut-il dire que les frais de transport sont de moins en moins couverts par les employeurs ? Dans le cas des personnes devenues auto-entrepreneurs après la retraite, il s'agit d'un enjeu crucial ; on peut également émettre l'hypothèse que des transports chers ne facilitent l'enchaînement de contrats intérimaires, quand la personne concernée a besoin de prospecter.

Figure 44 : « Quels sont selon vous les points faibles de la ville nouvelle de Senboku ? »



Source : mairie de Sakai, 2010, adaptation par S. Buhnik, 2015.

II.2.3. Approche générationnelle et genrée des demandes des résidents

La voix des plus âgés étant constamment majoritaire dans les enquêtes d'opinion, il y a lieu de se demander si leurs revendications en matière d'aménagement et de redéveloppement s'accordent ou non avec les attentes des moins de 40 ans et surtout des moins de 30 ans, dont le solde migratoire est le plus négatif.

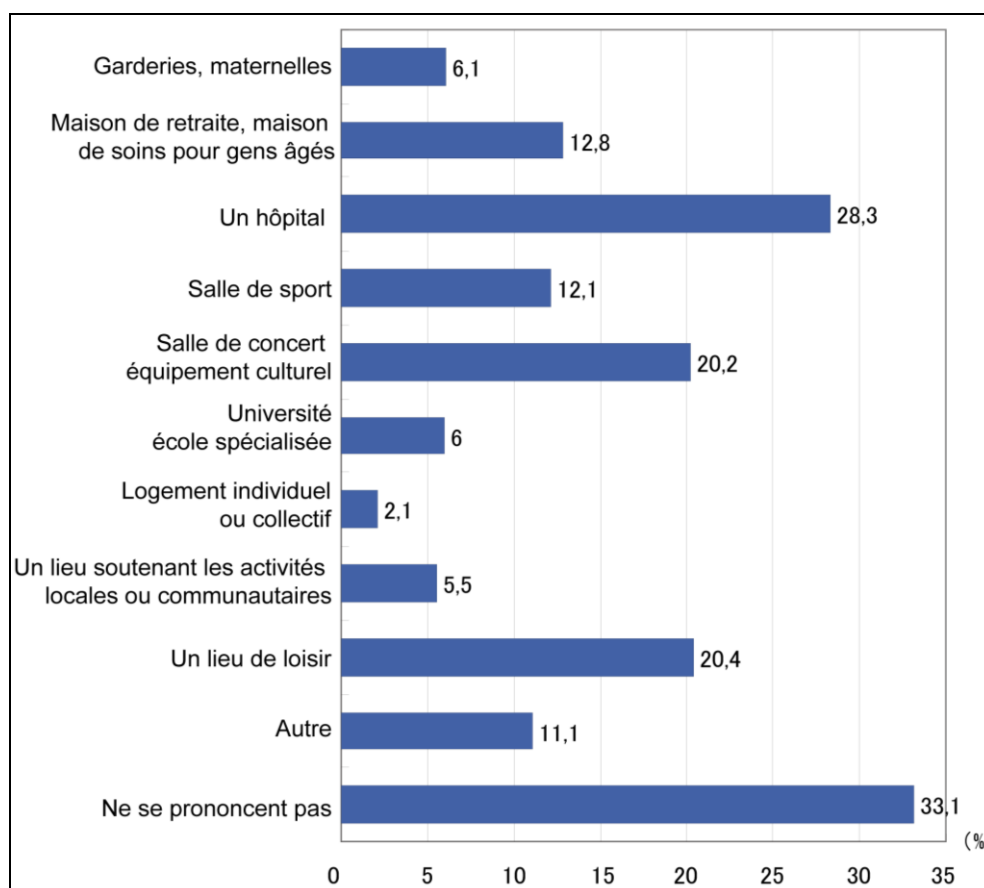
Tout d'abord, dans leur vision des points forts de la ville, les opinions des habitants convergent remarquablement, toutes générations confondues. Ainsi, le découpage générationnel des réponses à la question exposée dans la figure 43 montre que les parcs, la verdure, la nature

environnante sont les trois facteurs principaux d'appréciation de toutes les classes d'âge jusqu'à 70 ans et plus. Les différences genrées d'appréciation sont quant à elles négligeables, l'écart portant uniquement sur le réseau de bus (que les hommes préfèrent) et le centre commercial d'Izumigaoka (auquel les femmes tiennent davantage).

Les reproches adressés à l'aménagement de Senboku évoluent quant à eux beaucoup plus avec l'âge : le coût du transport, le travail et les lieux de restauration sont les trois premières préoccupations des résidents jusqu'à 40 ans, puis viennent les considérations sur les lieux de santé, la sécurité des déplacements jusqu'à 70 ans. Après 80 ans, ces soucis persistent mais les sondés veulent plus de lieux de restauration et de magasins que les générations qui les suivent de quelques années.

De ce fait, la demande en hôpitaux des 50-70 ans prime sur la demande en lieux de travail, qui n'en demeure pas moins remarquable (figure 45). Mais cela ne doit pas préjuger de « l'égoïsme » d'une génération par rapport à l'autre : par exemple, 20 % des personnes interrogées par la mairie de Sakai estiment que le « logement pour les jeunes » est un point faible de la ville, alors que celui-ci ne préoccupe pas les moins de 40 ans outre mesure. Le logement ne fait pas partie de leurs demandes les plus pressantes, en tout cas moins que le travail et le budget transport.

Figure 45 : quel équipement voudriez-vous voir se développer à Senboku new Town ?



Source : mairie de Sakai, 2010, adaptation par S. Buhnik, 2015.

En dépit de ces critiques, un phénomène qui s'est dégagé de mes enquêtes est dans l'ensemble, l'attachement puissant que les personnes ayant grandi à Senboku éprouvent pour cette

« ville-dortoir », comme le décrit une personne de 37 ans qui n'a pas précisé son sexe, inactive mais en formation médicale, qui a répondu à mon enquête :

ほかの都市に住みたいと思っただけです。泉北ニュータウンのことをソフィーさんが立命館大学で研究されているのを知り、アンケートに協力させて頂きました。アンケートの結果や研究の成果がとっても気になります。私は泉北ニュータウンに生まれ、泉北ニュータウンに育ち、結婚してからもずっと泉北に住んでいます。環境が良いんですが、電車賃が高いのが難点です。研究また何か協力ができることがあればおっしゃってください。Je n'ai jamais pensé vouloir vivre dans une autre ville. Quand j'ai su que tu allais mener une enquête sur Senboku Newtown pour tes recherches à Ritsumeikan, j'ai voulu participer. Je serais très intéressée par les résultats de l'enquête. Je suis née, ai grandi, me suis mariée et ai toujours vécu à Senboku Newtown. Si je peux t'aider à nouveau dans tes recherches, s'il te plaît, n'hésite pas.

La majorité des résidents n'évoque pas le déclin urbain de manière frontale, sauf dans le cas d'une femme active de quarante ans qui n'était pas moins satisfaite de vivre à Senboku :

高齢化が進み、活気がなくなっていくのではないかと思ったりもしますが。。。でも私の住んでいる所は地域の活動も盛んですので、ニュータウン全体もしばらくは元気なんじゃないかなてやおもいます。Je me demande si avec le vieillissement de la population, la ville ne perdra pas sa dynamique... Mais là où je vis, l'activité est encore importante, donc peut-être que la ville nouvelle gardera cette dynamique.

Si l'on essaie de trouver une différence genrée dans la prise de conscience du déclin de Senboku, les résultats de mes enquêtes ne permettent pas d'affirmer que les hommes sont moins satisfaits de l'environnement que les femmes. Ces dernières sont toutefois beaucoup plus loquaces que leurs homologues masculins quand il s'agit d'évoquer ce qui leur plaît ou non en banlieue, la plupart des hommes actifs ayant remarqué positivement l'ouverture de *konbini* tard le soir.

Lorsque j'ai demandé aux résidents où ils souhaiteraient idéalement habiter, deux groupes se sont scindés. D'abord, il y a ceux qui ne ressentent aucune envie de partir de Senboku : s'ils habitent dans un logement collectif et ont moins de 40 ans, ils espèrent y devenir à propriétaires pour 8 d'entre eux. Ceux qui voudraient quitter Senboku citent des destinations très variées, où Tōkyō n'occupe pas la place majeure, sauf chez les femmes trentenaires et un sexagénaire. Arrivés à la soixantaine, une quinzaine de sondés, en majorité des hommes, ont émis le souhait de revenir à leur « pays d'origine » (*furusato*) : pour un ancien ouvrier des chantiers navals de Sakai, il s'agissait de Kagoshima et pour d'autres, de Nagano. Les femmes mariées avaient une opinion positive sur le « pays d'origine » de leur mari, où une installation était envisagée. Ensuite, les grandes villes du Kansai sont préférées à la région capitale.

Mais dans l'ensemble, 82 % des questionnaires laissaient entendre qu'aucun projet de déménagement n'était à l'horizon : le désir de vieillissement sur place est une réalité bien ancrée dans les représentations des habitants de Senboku. 8 % de sondés ont dit vouloir déménager mais ne pas en avoir les moyens, avant tout parce que les proches sont un soutien dans la maladie :

子供の近くに住みたいから、配偶者が体不自由だから自分も年齢が75才に近いから。Parce qu'on voulait vivre près de nos enfants, parce que ma femme est handicapée et moi j'ai déjà presque 75 ans [Enquête n°70, femme, septuagénaire].

III. L'encouragement aux « entre-liens » communautaires et familiaux : facteur d'ancrage ou de rejet de l'entre-soi ?

Ainsi, les données des enquêtes produites par la municipalité et nos données d'enquête font émerger la force des liens de proximité dans les déplacements des personnes qui vivent aujourd'hui à Senboku : pour ceux qui logent avec leurs parents ou avec leur conjoint et leurs enfants, la présence parentale a été un déterminant important du choix du lieu de résidence à Senboku, l'emplacement du quartier d'habitation étant ensuite modulé en fonction du revenu et du statut socio-professionnel. En outre, les demandes en loisirs diversifiés et en lieux de travail prouvent que les générations jeunes et âgées cherchent à limiter leurs déplacements entre domicile et zones où ces habitants peuvent se ressourcer.

Cette force des liens de proximité s'inscrit dans un contexte où différents acteurs ont intérêt à encourager la montée des réseaux d'entraide communautaire pour faire face au déclin de leurs recettes fiscales (acteurs municipaux) ou d'exploitation (acteurs privés) (voir chapitre 3). Cette dimension familiale de la vie en banlieue japonaise est toutefois à double tranchant : elle peut servir de filet social mais aussi être un motif de départ vers des quartiers plus « anonymes », où les formes de contrôle social exercées par les associations de quartier ou les parents sont moins pesantes.

III.1. Le recours aux réseaux d'entraide familiaux ou communautaires par les enquêtés

III.1.1. Du communautaire à l'ONG : une autre façon de s'ancrer à l'espace local ?

Derrière la notion d'entraide communautaire qu'évoquent les recherches sur la vie quotidienne dans la ville ordinaire japonaise, se cache une multitude de structures associatives qui n'obéissent pas aux mêmes statuts juridiques et n'ont pas la même origine, même si les membres de ces structures tendent à coopérer de plus en plus souvent ensemble (Marmignon, 2012).

Tout d'abord, les comités de quartier ou associations de voisinage ont une histoire très ancienne (voir chapitre 2), d'autogestion plus que d'autonomie politique³⁴⁶, qui a pris un tour plus participatif avec les réformes de la décentralisation à la fin des années 1990. Ensuite, la loi de 1998 sur les ONG a eu un effet d'entraînement très marqué dans la région du Kansai, le tremblement de terre de Kōbe en 1995 ayant conféré un statut très positif à l'action participante et à l'urbanisme participatif ou *machi-zukuri*.

³⁴⁶ C'est une thèse émise par André Sorensen dans son ouvrage sur l'histoire de l'urbanisation du Japon depuis l'époque moderne : durant l'ère Edō, le gouvernement des zones réservées aux « citadins » non guerriers (*chōnin*) revenait aux héritiers des trois familles les plus influentes (*machidoshiyori*) de chaque « villes sous le château » ou villes-étapes : mise en application des décrets et actualisation des recensements, etc. Ensuite, des familles « en chef » de chaque quartier se voyaient confier par ces *machidoshiyori* des missions de nettoyage, de taxation ou de surveillance qui leur profitaient. A Ōsaka, les familles marchandes les plus puissantes disposaient même d'un pouvoir de contrôle des cadastres et d'un droit de veto sur les transactions immobilières (Wakita, 1999). Mais ces familles étaient collectivement punies si un crime était commis par un habitant de leur quartier, d'où l'impérieuse nécessité de créer des mécanismes de gestion autonome efficaces, sans possibilité de protester auprès des autorités shōgunales (Sorensen, 2002 : 18-22).

A Senboku même, les comités de quartiers ou *jichikai* continuent d'avoir trois à quatre fois plus de membres que les « clubs pour seniors » ou les associations de bien-être, suivis par les associations de type *machi zukuri* attachées à la rénovation du bâti. C'est d'ailleurs à partir de ces mouvements d'amélioration démocratique des cadres urbains qu'est né le « Senboku hottokenai network » : fondé à l'origine par deux amis architectes rencontrés sur place en 2013, ce réseau fédérant un nombre tout à fait surprenant d'actions d'entraide se structure autour d'un local situé près de la gare de Toga-Mikita. En 2010, son dossier de candidature à un statut de coopérant a reçu un avis favorable du MLITT, et c'est à partir de ce moment qu'en coopération avec l'université municipale d'Osaka, ce réseau a souhaité consolider un attachement multi-générationnel à Senboku grâce à des projets participatifs de rénovation de maisons vacantes, sur un modèle architectural singulier nommé le « Senboku style » (voir plus bas).

A propos de Senboku et de son déclin, cette fédération de bénévoles plutôt âgés de 35 à 60 ans, s'est soucié d'une certaine obsolescence des structures associatives permettant aux plus jeunes d'appartenir « de coeur » (*kokoro*) à la ville de Senboku New Town³⁴⁷. Ma participation en avril 2013 à une action de petit-déjeuner communautaire organisé par le comité de quartier de Harumidai validait en partie ce propos, si on en juge par la répartition des tâches confiées aux adhérents et aux membres de l'action qui étaient présents ce jour-là.

La préparation des petits-déjeuners offerts à bas prix « à toutes les personnes qui viendraient, quelle que soit leur origine » a débuté dès 6 heures du matin : soupe, pain, jus d'orange, café et autres mets simples mais roboratifs ont été acheminés au local du comité de quartier près du supermarché Peacock store, « l'oasis ». J'ai pu au fil de l'opération déceler d'importantes divisions genrées et générationnelles : la cuisine entièrement faite par les femmes, tandis que leurs époux tenaient la « caisse associative » recevant les tickets pour une participation au petit-déjeuner. Les étudiantes présente, à savoir une étudiante de l'Université municipale d'Osaka et moi-même étaient les seules personnes de moins de 30 ans engagées dans l'évènement, même si les jeunes étaient parfaitement conviés à venir manger. Les convives avaient en général une raison familiale pour venir à une opération qui a été finalement très fréquentée par les seniors : voir ses parents, comme dans le cas de trentenaires installés à Kawachinagano depuis deux ans et venus en voiture. Un seul individu, un homme seul de 45 ans environ, se distinguait de ce profil familial mais s'isolait dans la salle : assis à la fenêtre, lisant un journal, et peu ouvert aux conversations (photos 25a, b, c, d).

³⁴⁷ Le terme *senboku hottokenai network* signifie par ailleurs un réseau pour éviter de mourir seul à Senboku.

Photos 25a, b, c, d : la répartition des tâches lors d'une action communautaire organisée par le comité de quartier de Harumidai, en avril 2013.

A : L'équipe des femmes vivant dans les logements publics et pavillonnaires de Harumidai, veillant aux besoins des personnes mangeant leur petit-déjeuner ; B : une famille réunie ce jour-là, les enfants arrivaient de Kawachinagano ; C : la « caisse » et les objets fabriqués par des seniors lors de leur séjour en centre de soins ou de loisir pour les plus de 65 ans ; D : près de la fenêtre, un homme lisant son journal.



C'est afin de rajeunir l'âge des bénévoles et de proposer une entraide fondée sur les liens amicaux autant que familiaux que le Senboku hottokenai network propose à l'intérieur de son local, des cours de chinois enseignés par des descendants d'immigrés : le local de Toga-Mikita, comme on peut le distinguer sur la photo 26a, est pourvu de fax et d'équipements bureautiques utilisés par les enseignants qui viennent pour des échanges. En coopération avec l'Université municipale d'Osaka, la rénovation d'une cantine communautaire à Chayamadai, pour les seniors vivant dans ce quartier de logements publics, s'est voulue une zone d'expression de la créativité des architectes bénévoles et des étudiants de l'université municipale qui ont oeuvré au projet.

Photos 26a et 26b : A gauche, le local du Senboku hottokenai network à Harumidai et à droite, l'intérieur d'une cantine communautaire rénovée à Chayamadaï, au nord de Senboku.



Photos : S.Buhnik, 2012.

C'est pour ces raisons que l'ONG Senboku hottokenai (qui a un statut de NPO hōjin ou association autorisée par la loi de 1998) attire vers elles plus de professionnels trentenaires et quarantenaires, même si je n'ai pas rencontré d'habitant de moins de 30 ans concevant son avenir en tant que gérant d'un service en partenariat avec des acteurs publics et privés pour la distribution de livraison ou d'aide à la mobilité des gens âgés.

III.1.2. La délégation de mobilité et les types d'entraide les plus pratiqués

Les chiffres de mes enquêtes ne démentent pas l'impression d'un engagement massif de la population du Kansai dans des actions bénévoles : 44 % des personnes interrogées sur le terrain refusent certes de s'impliquer dans des actions d'entraide et préfèrent se « débrouiller » avec leur famille, mais 48 % effectuent au moins une fois par semaine une action de bénévolat.

Le recours aux réseaux d'entraide parmi les habitants âgés de Senboku survient avant tout pour des occasions particulières et des services spécifiques. Les cas d'urgence, cependant, restent du domaine familial.

D'après les membres du Senboku hottokenai network, les personnes âgées sont de plus en plus nombreuses à se reposer sur les services de livraison assurés par les « associations de bien-être » affiliées ou indépendantes des comités de quartier. L'aide à la livraison est l'activité bénévole la plus pratiquée par les hommes habitant dans le quartier de Harumidai, tandis que les femmes privilégient le soutien scolaire ou les conversations avec les personnes âgées, les cours de danse gratuits. Viennent ensuite les patrouilles et la garde des enfants dont les parents sont absents en journée et les activités sportives.

Les personnes âgées bénéficiaires de certaines actions mobilisent beaucoup ces ressources alternatives, puisque toutes les enquêtes que j'ai pu consulter à propos de Senboku signalent que jusqu'à 75 ans, 75 % des seniors de Senboku sortent deux à trois fois par jour et plus de trois heures, du fait de leur visite à un centre de loisir local.

III.1.2. Vieillir sur place, aider ses parents : entre enracinement contraint et professionnalisation

Afin de mieux analyser la perception des relations avec les parents et leur dimension à la fois protectrice et contraignante pour les jeunes nés à Senboku, j'ai demandé aux enquêtés comment ils envisageaient les soins aux parents, ou leur propre vieillissement. Quel que soit l'âge, deux types de réactions émergeaient : le souci de se débrouiller le plus possible seul, ou le recours aux institutions de soin pour éviter de peser sur les enfants en général, ce qui est très sensible chez les personnes jeunes qui ont essayé d'envisager cet avenir. Sont ici compilées les réactions les plus marquantes ou représentatives des enquêté(e)s, car la question du soin aux parents a suscité, avec l'enjeu de l'accès aux commerces, le plus de commentaires.

- Des parents aux enfants :

ムスメに見てもらおうだろう。J'aimerais que ma fille prenne soin de moi [Enquête numéro 12, homme, sexagénaire].

グループホームに入りたい。Je veux vivre dans un foyer d'accueil [Enquête numéro 34, femme, 48 ans].

介護しせつには いってほしい。一緒に くらすなら デイサービスなどつかいたい。Je souhaite intégrer une institution de soin. S'il est possible de vivre encore ensemble, je voudrais utiliser un service de soins diurnes [Enquête n°39, femme, trentenaire]

- Des enfants aux parents :

未来にできる妻が、介護に協力的ならば一緒に住んで介護したい。そのために私は働きます !! Je voudrais que la femme que j'aurai dans le futur m'aide à s'occuper d'eux et qu'on vive ensemble si ça lui va. C'est pour ça que moi je travaillerai ! [Enquête n°42, homme, 21 ans].

その時にならないと、考えられないのが実情です。J'ai l'impression de ne pas pouvoir m'y projeter avant d'y être [Enquête n°11, femme, quarantenaire].

Lors de mes premiers dépouillements d'enquête, la réaction du jeune homme de 21 ans a fait sourire mes professeurs de l'Université Ritsumeikan : ils m'enjoignaient de le prendre comme une lente amélioration du « machisme » japonais, puisque traditionnellement, c'est à l'épouse que revient la charge entière de soigner les parents de son mari. Les réponses des enquêtés, sur ce sujet, révèlent une mutation genrée des relations à la famille et de la distribution des tâches domestiques et familiales à l'intérieur des ménages. En effet, parmi les femmes inactives et plusieurs hommes en recherche d'emploi qui ont répondu à mon enquête, la professionnalisation du soin est un enjeu exprimé de manière réitérée, l'obtention d'un diplôme ouvrant la voie à une insertion dans le tissu associatif local, et donc à un engagement de nature économique dans le territoire de Senboku. Mais l'apprentissage est vécu avec gravité :

介護をする人の気持ち、介護の受ける気持ちをいま勉強中ですが、認知症の人は、今どの人もかわいそう。J'étudie actuellement les sentiments des soignants et des soignés, et je ne peux m'empêcher d'éprouver de la pitié pour les malades d'Alzheimer [Enquête n°5, femme, quarantenaire].

介護サービスというと、気軽に受けられない、受けるのにも認定が厳しいというイメージがあるので、そこらへんえおわかりやすくしてほしい。介護をするつもりだが、手助けは必要だと思う。Les soins ne peuvent pas être pris à la légère. Il faut plus faire comprendre à quel point il est

difficile d'obtenir les certifications nécessaires pour procurer des soins. J'aimerais devenir soignante, mais une aide est nécessaire [Enquête n°7, sexe non communiqué, trentenaire].

80才ですが、近場で仕事をしています。いつ介護が必要になってもいいようにヘルパーの資格を取りに行きます。 Il/Elle a 80 ans, et je travaille juste à côté, donc je passe un diplôme d'aide soignante pour pouvoir prodiguer des soins quand ça sera nécessaire [Enquête numéro 35, femme, quarantenaire].

III.2. Le « furusato-zukuri » (faire village) selon la mairie de Sakai : diversification démographique ou entre-soi ?

Le fait qu'une partie non négligeable des seniors interrogés par la municipalité exprime un désir de revenir au pays natal a marqué les derniers projets de rénovation soutenus depuis la fin des années 2000 par Sakai pour Senboku New Town.

III.3.1. Le contenu des projets municipaux de redynamisation de la partie la plus ancienne de Senboku

En effet, le *furusato-zukuri* ou littéralement, faire *furusato*, est devenu le slogan fédérateur choisi par Sakai pour concevoir et diffuser un projet de renforcement de l'identité locale de Senboku, Cela l'aiderait selon la municipalité à résister à la force polarisante d'Ōsaka mais aussi d'Ōsakasayama, la ville plus au nord de Senboku, mieux connectée à Namba, qui a capté une partie des enfants des habitants de Senboku qui se sont rapprochés de leurs parents âgés.

Le mot *furusato* désigne en premier lieu le pays natal rural quitté pour aller trouver un emploi ouvrier en ville à partir de l'ère Meiji. Le furusato-zukuri est devenu une antienne de l'aménagement urbain local dans les années 1980, en tant que culture de la nostalgie (Robertson, 1993) défendue par des membres conservateurs du Parti libéral démocrate contre les excès de la bulle. Pour la mairie de Sakai, à majorité PLD mais où le parti de Hashimoto Tōru a gagné de nombreux sièges entre 2008 et 2012, la convocation du furusato vise à spécifier l'identité du sud de Sakai en répondant à la critique de l'anonymat d'une ville nouvelle, en montrant que ses habitants y sont fortement ancrés. Ce choix n'est pas non plus dépourvu d'arrière-pensées ruralistes, qui éloignent socialement Senboku New Town d'une identité ouvrière issue des chantiers navals (Hagai et Marmignon, 2010).

Malgré des doutes quant à l'efficacité du slogan, les chercheurs de l'Université municipale d'Ōsaka ont accepté, en partenariat avec le Senboku hottokenai network, de s'engager dans la rénovation de maisons pavillonnaires vacantes qui seraient remises sur le marché avec un style très reconnaissable et plus modernes dans leur design. La création d'un design propre à Senboku constitue en outre un moyen de lutter contre les exagérations du « my homism » dans les constructions neuves des promoteurs immobiliers locaux : conscients que le condominium est difficile à vendre en banlieue, certaines sociétés de construction qui ouvrent de nouveaux quartiers en zone périurbaine vont accentuer les références au my homism. Pour des interlocuteurs de la compagnie ferroviaire Nankai rencontrés à Namba en avril 2013, il s'agit d'un « recentrage » sur le cœur de métier : l'investissement dans des logements alternatifs au pavillonnaire est risqué, et l'on

vient vers Senboku ou Kawachinagano pour un environnement favorable à l'éducation des enfants, d'où l'intérêt de vendre des « grandes maisons » (photos 27a et b) en banlieue.

Photo 27a et b : Deux visions de l'habitat dans les villes nouvelles du Kansai.

Sur la photo de gauche, un panneau dans la ville nouvelle de Senri au nord d'Osaka, promet la mise en vente de « grandes maisons » (en français dans le texte) ; à droite, une photo prise par le Senboku hottokenai network met en scène deux jeunes gens faisant la vaisselle ensemble, dans un logement géré par l'Agence de la rénovation urbaine au nord de la gare de Toga-Mikita à Senboku (2e gare après Izumigaoka). Une partie des meubles a été fournie par l'enseigne Muji, très connue hors du Japon.



Source : S. Buhnik, 2013 (à gauche) et page Facebook du Senboku hottokenai network (https://www.facebook.com/senbokustyle.hukyujigyo/info/?tab=page_info).

III.3.2. La requalification de Senboku en 2012 : université privée et eco-town, un arbitrage conflictuel

L'aménagement d'un quartier résidentiel « alternatif » est toutefois passé à la vitesse supérieure en 2011, après le déménagement de l'Université Tezukayama Gakuin à la frontière entre le nord de Senboku New Town et Osakasayama. A proximité de cette université prestigieuse dotée d'un « collège-lycée unique »³⁴⁸ privé onéreux, la mairie de Sakai a lancé un appel d'offre pour la rénovation du terrain d'une ancienne école primaire en quartier « alternatif » capable de donner une identité remarquable à cette partie de la ville nouvelle. Dans le dossier de candidature, la notion de « durabilité » était le principal mot d'ordre auquel les candidats devaient répondre³⁴⁹.

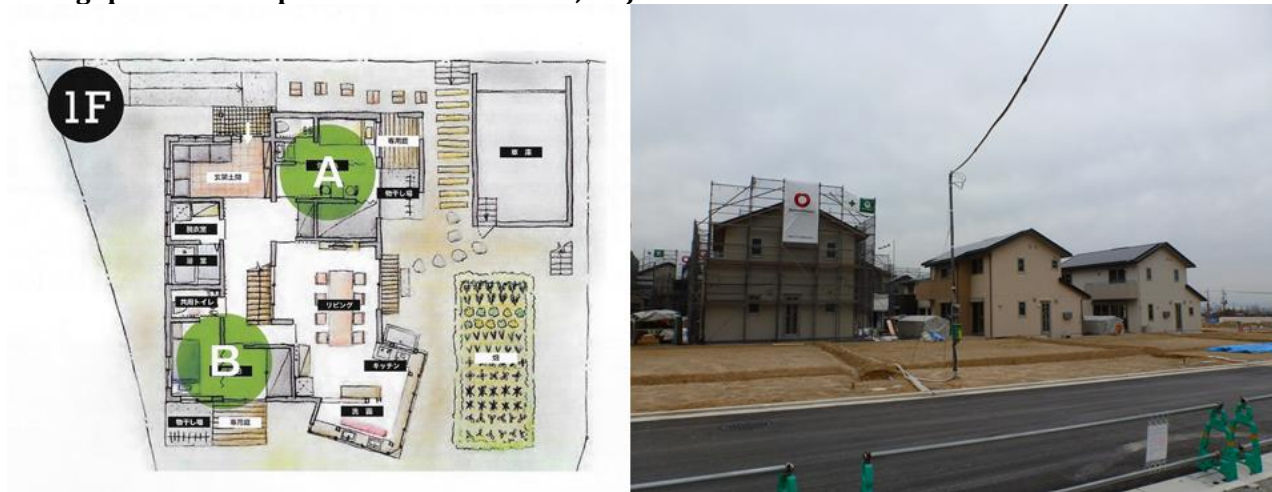
Deux candidatures se sont détachées : celle du Senboku hottokenai network, qui a proposé de donner un tournant plus ambitieux à son action de réhabilitation, en proposant de réhabiliter l'école en un « quartier partagé » : créer des maisons avec leur potager, qui serait cultivé par un couple âgé vivant au rez-de-chaussée, et un couple de jeunes adultes au premier étage, chacun payant un loyer modique. Ensuite, la société de construction Daiwa House s'est entendue avec la

³⁴⁸ A la suite des réformes de l'éducation nationale engagées à la fin des années 1990, ce type de filière unique organise un concours de recrutement sur dossier ou tests de compétences à un âge plus jeune que celui des concours universitaires, tout en évitant de passer des examens pénibles à l'entrée au lycée. Les passages facilités vers l'université privée affiliée au collège-lycée représentent à première vue un assouplissement. Dans les faits, il s'agit d'établissements très coûteux, qui vont donc attirer des familles aisées. Les frais de scolarité à l'université Tezukayama s'élèvent en moyenne à 7 000 euros par an sans aides.

³⁴⁹ Entretien avec le professeur Ikuta Eisuke, février 2013.

compagnie d'énergie Kansai Electric Power pour proposer un quartier entièrement autonome énergétiquement : les acquéreurs des pavillons, vendus à des prix oscillant entre 280 000 et 410 000 euros environ selon leur taille, ayant la possibilité de revendre à Kepco le « trop-plein » d'énergie produite par leur maison, dotée d'un parking pour voiture électrique (photo 28b).

Photo 28 : A gauche, un croquis des maisons partagées proposée par le Senboku hottokenai network dans le cadre de ses opérations de promotion ; à droite, le quartier pavillonnaire écologique construit par Daiwa à Harumidai, en janvier 2013.



La mairie de Sakai et l'Université municipale d'Ōsaka, appelée à juger la qualité des projets, ont dû procéder à un arbitrage très problématique : c'est Daiwa qui a remporté le projet au motif que celui-ci démontrait une plus grande « expérience » en ingénierie écologique. Les acteurs du Senboku hottokenai network en ont conçu une grande amertume : « c'est les lobbys, que voulez-vous ». L'arbitrage a pour un temps distendu les relations entre l'université et la fédération d'ONG porteuse du projet, la seconde soulignant que la première était « achetée », puisque Daiwa finance en partie les expérimentations de « vieillissement sur place » que mènent plusieurs laboratoires de recherche appartenant à l'Université. La mairie a néanmoins proposé à l'ONG de développer un terrain plus au sud grâce aux ressources fiscales engendrées par l'éco-quartier, ce qu'une partie des bénévoles a considéré comme une relégation de la démocratie participative.

Cette eco-town a toutefois reçu un écho très positif au-delà des frontières du Japon, et l'ensemble des pavillons a été pre-commandé en un mois par des familles scolarisant leurs enfants dans les universités Tezukyama et Poole Gakuin proches du nouveau quartier. Le profil des nouveaux arrivants est donc celui de ménages conservant une structure familiale classique, où l'homme a un emploi permanent et la femme un emploi plus irrégulier, qui tend néanmoins à devenir plus stable.

Conclusion

En croisant des données statistiques publiques à des données d'enquêtes personnelles ou confiées par des acteurs publics et civils très engagés dans la redynamisation de Senboku New Town, le dernier chapitre de ce travail confirme et nuance l'hypothèse d'une dualisation des

mobilités quotidiennes et des relations aux centres-villes entraînées par le vieillissement des résidents périurbains et les mutations actuelles des politiques de redéveloppement urbain.

Premièrement, en observant en particulier la distribution de catégories de ressources et les mobilités professionnelles ou quotidiennes des habitants de Senboku New Town, nous trouvons que le déclin périurbain n'est pas un vecteur décisif de réduction personnelle du nombre de sorties ou de déplacements effectués par les habitants. En revanche, l'étendue territoriale de ces mobilités est marquée par un clivage croissant entre les salariés permanents et les étudiants d'un côté, entre les actifs à temps partiel de l'autre. Chez les femmes, ceci n'est pas un phénomène nouveau ; ce qui change, c'est la prévalence de ces emplois peu réguliers dans le profil des résidents périurbains qui travaillent toujours, soit parce qu'ils ont passé l'âge de la retraite, soit parce que les individus employés à temps plein sont dotés du capital économique et social le plus adapté pour une mobilité résidentielle vers un centre-ville.

Un second élément d'information fort concerne l'attachement des habitants à la ville de Senboku, qui est fort chez les personnes qui y ont vécu depuis leur enfance et traverse les générations. Chez les plus jeunes en particulier, l'option d'un déménagement vers des territoires plus centraux est attirante, mais elle n'aurait pas forcément la priorité sur un projet de vie sur place, à Senboku, si la banlieue offrait des opportunités d'emploi suffisamment prometteuses. D'une manière générale et du fait de son vieillissement, la population de Senboku est mobile, bien engagée sur son territoire, mais peu extravertie, dans le sens où ses loisirs et ses activités restent désormais à l'intérieur des limites administratives de la ville de Sakai voire à l'intérieur de l'arrondissement de Minami-ku dans cette grande ville.

Ces éléments expliquent pourquoi la municipalité et les acteurs privés du logement misent de plus en plus sur cet attachement pour retenir les enfants des Baby boomers qui ne comptent pas quitter Senboku : récemment, dans le cadre du projet d'éco-town de Harumidai, la tactique du ciblage des ménages aisés « familiaux » de la zone de Senboku-Kawachinagano a soulevé un conflit d'interprétation sur ce que doit être la diversification d'une *keōgai*. A moyen terme, le choix d'attirer des ménages scolarisant leurs enfants à l'Université Tezukayama Gakuin a un effet positif sur les recettes publiques et la consommation d'équipements médico-sociaux. A plus long terme, elle ne répond pas à la demande de travail exprimée par les plus jeunes, du moins pour les plus diplômés à la recherche d'un emploi qualifié. Finalement, la stratégie de « villagisation » de Sakai s'apparente plus à une familialisation des relations entre les habitants, montrant que les banlieues dont l'économie est strictement résidentielle sont mal armées face à la décroissance.

Conclusion générale

The competition-oriented urban renaissance policy has not only facilitated the redevelopment of Tokyo but has also divided Japan into Tokyo and the rest of the country. (...) The protection of economies of provincial, smaller cities by the central government has been progressively diminishing. Within Tokyo, urban spaces and economic conditions have become increasingly fragmented. The government prioritized the creation of hot spots in the centre of Tokyo and brand new, gorgeous landscapes have appeared. The real estate market in the cold spots, however, has remained stagnant, and problems such as the deterioration in the neighbourhood of low-income dwellers and an increase in the number of homeless people living along rivers and in public parks have not been adequately dealt with. Finally, the Urban renaissance policy has been laying out a new direction for the nation within a narrative based on one key concept, 'competition', which represents the national strategy to reform the sense of unity of society. The fundamental question is whether or not people find the direction attractive and approve of it³⁵⁰.

HIRAYAMA Yōsuke, « The governance of urban renaissance in Tokyo. Post-urbanization and enhanced competitiveness », in MOK Ka Ho et FORREST Ray (dir.), *Changing Governance and Public Policy in East Asia*, p. 321.

De la ville compacte comme étendard d'une restructuration compétitive des politiques urbaines dans un Japon très vieillissant

Dans la première partie de ce travail, nous avons mené une réflexion sur la décroissance urbaine au Japon en faisant dialoguer les champs de la géographie urbaine, de l'aménagement du territoire, des sciences politiques et des études japonaises. Nous avons pour cela confronté les cadres théoriques mobilisés par les recherches occidentales sur les *shrinking cities* et sur les grandes transformations des métropoles japonaises contemporaines, aux apports de travaux japonais interrogeant l'évolution des conditions de vie dans les banlieues en vieillissement accéléré des grandes villes de l'archipel. Ce croisement disciplinaire et thématique a permis d'interpréter le déclin plus ou moins brutal de ces banlieues comme le versant spatial de la crise multiforme et des restructurations que connaît le modèle d'économie politique japonais d'après-guerre depuis la fin des années 1980.

La mobilité, entendue ici non pas comme le seul acte de se déplacer mais comme l'ensemble des éléments matériels (infrastructures, réseaux) et immatériels (normes, valeurs) qui font système avec la pratique du déplacement (Dupuy, 2013 : 34), nous est apparue comme un angle d'approche original et opérant pour comprendre les manifestations spatiales de cette crise des modes de coordination des institutions économiques, sociales et familiales qui avaient soutenu la Haute croissance. C'est en

³⁵⁰ Cette politique de renaissance urbaine tendue vers la compétition n'a pas que facilité le redéveloppement de Tōkyō, elle a aussi divisé le Japon entre Tōkyō et le reste du pays. (...) La politique de restructuration de Tōkyō n'a pas conduit à une reprise nationale mais à un élargissement des écarts entre la capitale et le reste du Japon. Le gouvernement a progressivement réduit sa politique de protection des économies des villes plus petites et provinciales. A l'intérieur de Tōkyō, les espaces urbains et les situations économiques se sont peu à peu fragmentés. Le gouvernement ayant donné la priorité à la création de points chauds dans le centre de Tōkyō, de magnifiques paysages flamboyants neufs ont émergé. Néanmoins, le marché immobilier dans les points froids a stagné et des problèmes tels que la détérioration des quartiers habités par des ménages à bas revenus ou la hausse du nombre de sans-abri le long des rivières ou dans les parcs publics n'ont pas été traités à proportion. Finalement, la politique de renaissance urbaine a indiqué à la nation de prendre une direction ayant pour slogan la « compétition » : ce concept-clé représente une stratégie nationale de réforme du sens de l'unité de la société. Mais fondamentalement, il reste à savoir si le peuple trouve cette direction séduisante ou non et l'approuve ou non.

particulier à travers la question de la déstabilisation des parcours résidentiels et professionnels des générations arrivées sur le marché du travail au début des années 1990 d'une part (chapitre 2), et les problèmes que la motorisation des déplacements périurbains posent aux ménages âgés d'autre part (chapitre 3), que l'on peut appréhender de manière articulée les facteurs d'inadaptation des banlieues aux ressources et aux contraintes de toute nature qui façonnent aujourd'hui les choix de vie des habitants du Japon en déclin démographique³⁵¹.

Or, la revue de la littérature que nous avons présentée en première partie de ce travail montre comment des décisions prises au plus haut niveau de l'administration japonaise ont approfondi le déclin des banlieues en facilitant le détournement des parcours résidentiels des Japonais jeunes et moins jeunes, de ces espaces d'accueil de la classe moyenne gagnante de la Haute croissance. Depuis la fin des années 1990, les gouvernements au pouvoir ont répondu aux énormes défis soulevés par le déclin absolu et le vieillissement de la population du Japon en remettant en question le paradigme développementaliste qui sous-tendait l'expansion continue des agglomérations japonaises avant la bulle, sans renoncer pour autant à la notion de croissance de l'économie nationale. Selon certains chercheurs, ce paradigme développementaliste persiste dans un Japon néolibéralisé (*inter alia*, Suzuki, 2014 ; Tsukamoto, 2011, 2012a, 2012b) alors que pour d'autres, il a disparu avec la déréglementation financière (Fujita, 2011). Les inflexions idéologiques intervenues dans les discours officiels, les déréglementations du code de la construction et de la loi d'urbanisme (*Toshi keikaku hō*), certaines politiques sectorielles encadrant les relations avec le secteur privé (comme dans le domaine des transports ferroviaires), ont soutenu *in fine* la concentration de la population et l'accumulation de capitaux dans les quartiers les plus centraux des métropoles japonaises. Ces diverses mesures ont été prises indépendamment les unes des autres, quoique pour des motifs similaires de rationalisation des investissements publics et privés, exprimés notamment par le slogan de « sélection et concentration » (*sentaku to shūchū*) des dépenses pour la revitalisation des territoires en déclin. Mais la pierre angulaire de ces changements institutionnels demeure la Loi sur la renaissance urbaine de 2002 en est la pierre angulaire, car elle encourage par des incitations fiscales à l'intérieur de périmètres désignés, des coalitions de croissance resserrées sur la rénovation des territoires jugés les plus stratégiques pour le maintien de la compétitivité du Japon.

Comme l'expliquent de récents travaux d'économie politique sur les acteurs et les projets qui transforment les paysages des quartiers centraux de Tōkyō en particulier, le sol a perdu au Japon sa valeur de « pur » ou presque pur actif financier, car la baisse attendue de la population et de la demande en terrains a rendu caduque une logique de spéculation sur les prix du foncier (Aveline-Dubach, 2008, 2014). Mais les sols restent au cœur du système de financement de l'économie nippone (Sorensen, Okata et Fujii, 2010) et pour ces raisons, leur revalorisation est essentielle : celle-ci passe désormais par la qualité et la plus grande durabilité des projets immobiliers de prestige que les terrains

³⁵¹ Nous paraphrasons ici une réflexion de Jean-Yves Authier, à propos de l'évolution des recherches centrées sur l'analyse des trajectoires résidentielles en France depuis les années 1980 : « La notion de trajectoire résidentielle fait référence aux positions résidentielles successivement occupées par les individus et à la manière dont s'enchaînent et se redéfinissent au fil des existences ces positions, en fonction des ressources et des contraintes objectives de toute nature qui dessinent le champ des possibles, en fonction des mécanismes sociaux qui façonnent les attentes, les jugements, les attitudes et les habitudes des individus, et en fonction de leurs motivations et de leurs desseins. Ce qui signifie aussi que les mobilités et immobilités résidentielles ne prennent tout leur sens que par rapport à une trajectoire de vie qui engage de façon plus large les différents domaines d'implication des êtres sociaux et que l'analyse des trajectoires résidentielles doit prendre en compte les autres « formes de mobilité » (professionnelle, familiale, sociale...) des individus » (Authier, 2014 : 23).

supportent (Aveline-Dubach, 2014 ; Hirayama, 2009)³⁵². Au-delà de la construction de tours monumentales de bureaux dotées de complexes commerciaux au-dessus des gares terminales, dont le rôle structurant est réaffirmé, les fonds d'investissement qui se sont développés après l'éclatement de la bulle (et l'autorisation de créer des fonds immobiliers titrisés en 1998) ont tout particulièrement introduit dans leurs portefeuilles d'actifs des condominiums équipés de multiples services, moyen et haut de gamme, caractérisés par leur connectivité aux principales zones d'emploi de Tōkyō (Abe, 2015 ; Aveline-Dubach, 2014) et dans une bien moindre mesure d'Ōsaka. La vague d'érection de *manshon* caractéristique des années 2000 témoigne du succès d'un type de logement adapté aux aspirations des ménages de petite taille, car il est moins cher et mieux localisé que le logement pavillonnaire. Autrefois une étape transitoire avant l'achat d'un bien plus conséquent au début des années 1980, le logement en condominium tend à remplacer le pavillon en tant que destination ultime des trajectoires d'accession à la propriété (Hirayama et Ronald, 2007). Ainsi, les stratégies actuelles de croissance des acteurs majeurs de la production immobilière, en concertation avec des membres du Quartier Général de la renaissance urbaine rattaché au cabinet du Premier ministre, ont contribué à populariser un modèle d'habitat recentré, et entraîné une hausse remarquable de l'offre de logements disponibles au cœur des grandes villes de l'archipel, chose impensable il y a vingt ans à peine.

Nous avons vu que depuis une dizaine d'années cependant, beaucoup de chercheurs japonais et étrangers, et les géographes français travaillant sur le Japon au premier chef, ont mis en relief les disparités sociales et spatiales engendrées par cette recomposition de la structure centre-périphérie des métropoles japonaises. Le « retour au centre » d'une partie de la population japonaise ne correspond certes pas *stricto sensu* aux processus d'embourgeoisement des quartiers anciens dégradés dans les métropoles occidentales, puisque la baisse continue des prix fonciers et la hausse de l'offre de logements neufs ont rendu le centre-ville structurellement plus abordable, auprès de classes moyennes dont les revenus sont plus faibles et plus irréguliers que ceux des ménages qui ont connu le plein emploi jusqu'à la fin de la bulle (Scoccimarro, 2010). Mais la recentralisation sélective de la production urbaine entraîne un redéveloppement en points chauds (*hot spots* : Aveline-Dubach, 2014 ; Hirayama, 2005, 2009) qui accentue l'obsolescence des « points froids » (*cold spots*), c'est-à-dire des territoires qui ne connaissent pas ou peu de processus de régénération, en raison de leur éloignement – parfois très faible, en distance kilométrique – des zones où se sont implantées des projets de première classe. À l'intérieur de Tōkyō, cette fragmentation de la croissance et du déclin reste dominée par l'apparition de points chauds, parce que la capitale bénéficie d'une attention spécifique liée à son statut de seule ville japonaise de rang A dans la hiérarchie des villes mondiales (Aveline, 2007, 2008, 2014 ; Feldhoff, 2012 ; Hirayama, 2009 ; Kantor et al., 2014 ; Park, Hill et Saito, 2012 ; Scoccimarro, 2007 ; Hatta, 2006 ; Tsukamoto, 2012 ; Waley, 2013 ; Yahagi, 2009). En revanche, si l'on élargit l'observation de ces dynamiques aux périphéries des grandes villes japonaises, Tōkyō comprise, les études monographiques nous apprennent que la décroissance urbaine est d'autant plus prégnante dans les paysages traversés au quotidien par les résidents, que la part des logements collectifs et pavillonnaires de plus de 40 ans d'âge est importante (Ducom, 2008 ; Yoshida, 2010).

Or, comme cela a été présenté aux chapitres 2 et 3, la vacance résidentielle et commerciale qui détériore les conditions de mobilité des habitants des banlieues (Iwama, 2011 ; Sugita, 2008) est d'autant plus difficile à traiter que les réformes des politiques publiques entreprises depuis les

³⁵² Comme le conclut Natacha Aveline dans ses recherches sur la financiarisation de l'immobilier au Japon et en Asie (Aveline, 2008, 2014), c'est par ce biais que les méthodes et les représentations des acteurs de la production immobilière privée japonaise s'alignent sur celles de leurs homologues occidentaux.

gouvernements de Hashimoto Ryūtarō (1996-1998), Keizō Obuchi (1998-2000) et Koizumi Jun.ichirō (2001-2006) réduisent les marges de manœuvre des pouvoirs locaux confrontés à ce problème, à plusieurs titres :

- Alors que depuis le gouvernement de Nakasone (1982-1987), les codes de la construction ont été plusieurs fois amendés pour permettre l'intensification de la production urbaine au centre des plus importantes villes du Japon (Sorensen, Okata et Fujii, 2010), une fiscalité défavorable à la démolition des maisons vacantes par les propriétaires de terrains ou leurs héritiers n'a fait l'objet d'une révision qu'en décembre 2014 (Yoneyama, 2014). Dans le sillage de la réforme administrative de 1999 qui renforce les pouvoirs réglementaires des collectivités locales³⁵³, ces dernières sont instigatrices de mesures originales comme les banques de maisons vacantes, mais elles doivent les mettre en œuvre avec des dotations globales de fonctionnement diminuées ;
- La réduction à marche forcée du nombre total de communes sur le territoire national, de 3 232 en 1999 à 1 727 en 2010, pousse les collectivités concernées à réduire le nombre d'équipements publics en « doublon » pour des raisons d'optimisation fiscale. S'accélère ainsi le déclin des zones à la marge des centres du pouvoir politique, en dépit de l'autorisation de conserver un système d'administration à branches multiples (Nishihara, 2015) ;
- La déréglementation de la loi sur les activités ferroviaires en mars 2000 facilite le remplacement des segments ferroviaires moins rentables des compagnies privées par des lignes de bus, ce qui augmente les risques de désertification des centralités commerciales autour des gares (*mujin eki*), phénomène redouté des habitants des banlieues situées à plus de 50 kilomètres des quartiers d'affaires des grandes villes ;
- Les récents rapports sur la mort annoncée de dizaines de villes régionales – et par corollaire, sur la mort d'une identité culturelle diverse – nourrissent le sentiment d'abandon du monde rural et la colère des représentants des régions à l'écart de la mégapole japonaise (Masuda, 2014 ; Matanle *et al.*, 2011). Pour renouer avec cette base électorale du Parti libéral démocrate malmenée sous le mandat de Koizumi, plusieurs Premiers ministres, dont Abe Shinzō (2012-présent), ont mis en œuvre des mesures compensatoires plus ou moins efficaces : promotion du tourisme rural auprès des visiteurs nationaux et étrangers, « contrats de coopération » entre villes-centres et périphéries afin de prolonger la durée de vie des infrastructures périphériques et endiguer le déclin, loi de 2007 sur la revitalisation des transports collectifs régionaux, relance des dépenses de construction pour les régions du nord-est ravagées par le séisme du 11 mars 2011, entre autres (Horiuchi, 2014 ; Tsuji, 2013). Néanmoins, ces mesures s'appliquent aux aires urbaines situées hors des « sphères métropolitaines » du littoral Pacifique : les banlieues de Tōkyō-Yokohama, Nagoya et Ōsaka-Kyōto-Kōbe ne sont pas concernées car elles sont considérées comme des satellites de ces zones moins touchées par la baisse de la population du Japon. Abstraction faite des dispositifs envisagés par les municipalités, les organes du pouvoir central n'ont donc toujours pas conçu en 2014 de plans de revitalisation spécialement destinés à ce type d'espace urbain.

L'analyse des motivations des acteurs impliqués dans les politiques de rénovation des centres des métropoles japonaises et de l'évolution du marché immobilier à usage résidentiel, confirme ainsi la

³⁵³ Et que la stratégie de renaissance urbaine voulue par les gouvernements centraux tend à réduire, d'où un conflit inter-scalaire de gouvernance (Sorensen, Okata et Fujii, 2010).

thèse polanyienne³⁵⁴ élaborée par Suzuki Takaaki dans son travail sur l'hybridation néolibérale de l'État développeur (2014) :

« L'État s'est rétracté sur deux grands terrains historiques du modèle développeur japonais, la politique industrielle et la protection sociale, mais globalement son poids n'a pas diminué, tout au contraire, car il s'est chargé de lourdes tâches (souvent cachées) afférentes au maintien de la stabilité d'un marché libéralisé et financiarisé. Il suit donc une trajectoire apparentée à ce que d'autres auteurs ont appelé la 'dénationalisation' de l'État ou son passage de la 'compensation' à la 'compétition'. [...] Pour créer et maintenir en bonne santé un marché libéralisé l'État doit déployer une activité bien supérieure dans de nombreux domaines de l'économie. Cela ne veut pas dire qu'il se contente de se charger sans cesse de nouvelles tâches à mesure qu'il procède à des réformes libérales, mais que les activités qui avaient la priorité perdent peu à peu leur rang et sont supplantées par d'autres. L'État a réduit la voilure en matière de réglementation économique et de protection sociale, éléments essentiels du modèle développeur, pour s'investir davantage dans le domaine du marché. Il s'est fait beaucoup plus activement prêteur, épargnant, garant, investisseur, et c'est ce qui a le plus contribué à son gonflement depuis le début des années 1980 » (Suzuki, 2014 : 20-23).

Nous avons donc conclu de la première partie de cette thèse, que l'introduction du concept de *shrinking city* dans la langue japonaise, sous divers termes (*toshi no shukushō*, *shurinkingu shiti*), n'a rien d'un placage anglo-saxon posé sur une réalité dont les aménageurs japonais auraient pris plus tardivement conscience que leurs collègues allemands par exemple, malgré la précocité de la transition démographique au Japon. Sa réappropriation par les chercheurs japonais est contemporaine d'une observation des recompositions socio-spatiales hétérogènes générées par les processus de « retour au centre » des ménages (Yahagi, 2009). Cela en a fait une expression à forte valeur heuristique, qui permet de distinguer la spécificité du déclin des banlieues japonaises (*keōgai*) depuis la fin de la Bulle, par rapport à celui des régions soumises depuis plusieurs décennies au départ de leur population active vers la mégalopole. Si l'évaporation du mythe de la société homogène a rendu le territoire japonais moins lisible, « avec un ordonnancement et des hiérarchies en recomposition, des rythmes de moins en moins synchrones » (Scoccimarro, 2010 : 15), un usage rigoureux de la notion de *shrinking city* ouvre la voie à une grammaire du déclin de ses territoires, depuis la fin de la Bulle et l'entrée du pays dans une ère de décroissance démographique absolue.

Tandis que le monde rural était sorti perdant de l'imposition d'une politique d'industrialisation des littoraux encadrée par l'État depuis l'ère Meiji et surtout Shōwa (1926-1989), les périphéries des villes bâties pour répondre à la crise du logement de l'après-guerre sortent perdantes du régime compétitif de développement territorial privilégié de l'après-Bulle. Afin de sortir du *Zeitgeist* (esprit du temps) de déclin dans lequel la société japonaise se sentait plongée et afin de répondre aux critiques à la fois néolibérales et écologistes visant les « dépenses inutiles » de l'État développeur, le Conseil Économique Stratégique a défendu une politique de renaissance urbaine qui vise à relancer le marché des bonnes places à l'intérieur de périmètres contractés et soigneusement choisis. Il en résulte un renforcement de la force centripète de Tōkyō et une aggravation du déclin des régions périphériques en général, mais certaines villes régionales (*chihō toshi*) peuvent s'affirmer comme des pôles de croissance grâce à leur insertion dans les réseaux d'échanges commerciaux et scientifiques avec le reste du monde, ou bien grâce à leur renommée touristique (Matanle *et al.*, 2011). Le secteur du tourisme urbain et rural retrouve un statut de levier de croissance de premier plan pour les régions qui n'ont pas subi la catastrophe de Fukushima et depuis que Tōkyō a été désignée comme ville organisatrice des

³⁵⁴ Karl Polanyi (1983), *La Grande transformation : aux origines politiques et économiques de notre temps*, Paris, Gallimard, 448 p.

Jeux Olympiques de 2020. À l'inverse, les banlieues représentent des formes urbaines sans qualité où les visiteurs vont peu s'aventurer. Leurs paysages ne confortent pas le regard étranger dans la vision du Japon qui a suscité un engouement mondial pour ses productions culturelles, celle d'un pays alliant l'ultra-modernité technologique à des traditions rurales uniques et intemporelles.

En jouant un rôle fondamental dans la distribution spatiale des gagnants et des perdants des nouveaux paradigmes d'aménagement des métropoles japonaises matures (Sorensen, Okata et Fujii, 2010), l'État (en partenariat avec les grands acteurs privés, anciens et nouveaux, de la fabrique des projets urbains innovants) exerce une influence déterminante sur une mise à la marge des processus de décroissance urbaine, à distance des quartiers d'affaires ou des zones touristiques vitrines de la compétitivité métropolitaine. Les recompositions actuelles des métropoles rejouent ainsi à leur échelle la division classique du Japon entre un archipel de l'endroit, hyper valorisé et souvent congestionné (*kamitsu nibon*), et un archipel de l'envers, en sur-dépeuplement (*kasu nibon*) (Berque, 1976, 1980), victime de l'exode de sa population vers les littoraux du Pacifique, ouverts sur l'ailleurs.

Le parallèle est d'autant plus saisissant que la dichotomie endroit/envers, ou *omote* et *ura*, qui s'applique à bien des dimensions de la vie sociale au Japon, a d'un point de vue spatial une connotation péjorative à l'égard des territoires de l'envers (*ura nibon*) faisant face à la mer du Japon (ou mer de l'Est). L'*omote* définit la face publique des choses, tandis que l'*ura* désigne l'espace privé et intime (Bonnin et Nishida, 2014) et par extension à l'échelle régionale, un sous-développement du littoral de la mer du Japon ou des zones de montagnes « du fond » (*oku*) caractérisées par la sclérose de leurs entreprises agricoles ou l'aspect suranné de structures familiales patriarcales. Ce reproche de désuétude est aujourd'hui porté à l'encontre de l'habiter périurbain. Toutefois, la désuétude n'est plus ici la conséquence d'un sous-développement, mais au contraire, du rejet d'un étalement urbain permis par une faible régulation des usages des sols durant la Haute croissance. Le style de vie adopté par les ménages périurbains japonais est décrit à coup d'expressions qui dénoncent son individualisme ou son manque de soutenabilité : my-homism (*mai homizumu*), my carism (*mai karizumu*), ville-dortoir (*beddo taun*)...

Une des caractéristiques les plus saillantes – et les plus intéressantes – de l'évolution du discours des politiques publiques qui accompagne l'hybridation néolibérale de l'État japonais réside dans l'adoption par son personnel dirigeant des critiques sur l'insoutenabilité de l'habitat étalé, alors même que le développementalisme de l'après-guerre et le relâchement du contrôle gouvernemental sur les mécanismes de spéculation foncière dans les années 1980 avaient été des facteurs majeurs de cet étalement (Aveline, 1995). À l'origine mis en évidence par le monde académique (Berque, Bonnin et Ghorra-Gobin, 2006), les problèmes posés par l'étalement sont aujourd'hui considérés comme autant d'obstacles à une rétraction ordonnée et efficace des villes japonaises en déclin démographique (Nakayama, 2013).

Face au vieillissement et au déclin prévisible du nombre de citoyens japonais, les « bienfaits » de la ville compacte font l'objet d'un consensus peu débattu, aussi bien dans les sphères scientifiques (Komine, 2015) que politiques (Matsutani, 2006). L'éloge de la reconstruction de la ville sur elle-même s'harmonise avec les réorientations des stratégies des acteurs publics et privés majeurs de la fabrique urbaine : il légitime une rationalisation des investissements en direction des territoires performants, qualifiés de favorables aux mobilités ralenties des citoyens âgés du fait de leur densité. Et en filigrane, c'est le délaissement des banlieues qui est aussi admis. Il serait pourtant erroné de considérer que la défense de la ville compacte relève d'un pur cynisme de la part d'administrations centrales et locales

abandonnant leur rôle de compensation au profit de la compétition (Suzuki, 2014). En effet, une moindre dissociation spatiale entre lieux d'emploi, de vie et d'habitat répond positivement à des enjeux de transition énergétique réactualisés par l'accident de Fukushima, et à des enjeux de lutte contre l'isolement social qui sont jugés prioritaires par une majorité de l'opinion publique japonaise (Ōno et al., 2008).

Toutefois, dans le sillage des remises en cause du modèle de la ville compacte au sein des études urbaines occidentales (Neuman, 2005 ; Pouyane, 2004), nous avons vu que certains auteurs ont mis en doute les avantages sociaux et écologiques d'un redéveloppement urbain axé sur la rénovation des quartiers les plus centraux des métropoles. L'idéal occidental de la compacité est d'abord en décalage avec la relation ville-campagne au Japon, qui n'est pas fondée sur une séparation nette, mais sur une dilution du monde urbain vers des campagnes rizicoles denses et mixtes (Berque, 1976, 1982, 1994). Pour des chercheurs comme Ōno Hidetoshi et ses collègues (2008) ou Koike Hirotaka (2014), il est préférable de privilégier un redéveloppement « polycentrique » de la ville japonaises sur elle-même, le long de ses « fibres » ferroviaires (*fiber city*) et autour de ses gares, afin que la densité de peuplement nécessaire au maintien d'un tel réseau puisse se maintenir et continuer à desservir un grand nombre de localités en périphérie des grandes agglomérations. Mais ces fibres « s'effilochent », justement, en raison de l'accélération du déclin des périphéries et de la réurbanisation des centres des grandes villes. Les politiques de renaissance urbaine qui font appel à l'enjeu de la compacité, dans les faits, aboutissent à une rétraction fonctionnelle et symbolique des métropoles sur leurs territoires les mieux connectés, et freinent l'étalement urbain, mais elles ne permettent pas de revenir à un état antérieur de moindre étalement à l'échelle régionale et surtout locale (Galloway, 2009). Les progrès du déclin urbain vont de pair avec une baisse de la densité humaine, et la dédensification des banlieues les plus distantes augmente le prix de l'entretien des réseaux, les collectivités locales étant tenues de desservir les habitants restants (Nishihara, 2015). Il est sur ce point fallacieux d'imaginer que des pertes démographiques placées aux marges des métropoles au niveau régional, se situeraient aux extrémités de réseaux de transport et de fourniture d'énergie en forme d'étoile au niveau local, autorisant ainsi une rétraction matérielle facile des zones urbanisées. Ensuite, la politique des « villes intelligentes » est elle aussi caractérisée par une concentration remarquable des financements et des initiatives autour de quelques villes labellisées, sous la coordination du secrétariat du Cabinet du Premier ministre (Leprêtre, 2015). Elle s'inscrit de ce fait dans la continuité d'une vision développementaliste de la planification urbaine, dont l'objectif est de soutenir les firmes japonaises spécialisées dans les hautes technologies sur un marché international porteur : Toyota, Toshiba, Panasonic, Softbank, Docomo... Les maîtres d'ouvrage de ces projets cherchent à modifier à la marge les comportements de consommation et de mobilité de leurs habitants et à améliorer leur qualité de vie sans compromettre leur niveau de confort, mais la sortie de terre de ces bâtiments et réseaux intelligents nécessite une consommation peu modérée des ressources naturelles (Granier, 2015).

A partir de ce que notre revue de la littérature nous a appris, nous postulons finalement que l'enjeu de la lutte contre le déclin multidimensionnel des grandes villes du Japon a incité l'État dit « post-développeur » (Fujita, 2011) ou hybride (Suzuki, 2014) à créer des instruments d'action publique qui trouvent leur justification dans une rhétorique de défense de la ville compacte et dense, contre les effets délétères d'une « société sans liens » (*muen shakai*) où les hommes et les ressources urbaines sont distants les uns des autres. Axés à l'origine sur la rénovation du cœur de Tōkyō, les différents dispositifs votés depuis la fin des années 1990 ont réuni les acteurs traditionnels et nouveaux de l'aménagement autour d'une vision plus entrepreneuriale des villes nippones, qui

s'articule à la conservation de pratiques héritées de la période développementaliste. La combinaison de référentiels néolibéraux (sélection et concentration des financements alloués aux collectivités, politique de l'offre urbaine, décentralisation du mode d'administration des territoires) et de référentiels développementalistes (création *ex nihilo* de villes modèles, technicisme, stabilité des ententes entre bureaucratie et grandes corporations privées, pouvoir réglementaire de l'État), qui structure les stratégies de renaissance urbaine, tient certes compte du type d'aménités recherchées par les ménages. Mais ces dispositifs se sont beaucoup moins attachés à la question du traitement de la vacance résidentielle grâce à la promotion d'un marché du logement d'occasion, ce qui représente une rupture plus forte avec les pratiques des acteurs de la production immobilière à usage résidentiel (Hirayama, 2009). Ils font également peu cas du désir de vieillissement sur place des ménages périurbains et ruraux de plus de 65 ans : le risque de fermeture d'équipements publics secondaires, à la suite d'une procédure de fusion communale, est largement ressenti comme une injonction à effectuer une mobilité ascendante coûteuse et synonyme de déracinement (Nishihara, 2015).

La mise en œuvre *top down* des politiques de rénovation des villes centres nous apparaît comme un élément moteur de la dévitalisation des banlieues japonaises et de la dépendance croissante à l'automobile de leurs habitants restants, à côté du repeuplement des centres par les classes moyennes. Faut-il en déduire que l'appui étatique aux politiques de compacité urbaine dégrade l'accès des ménages périurbains aux ressources de la ville ? L'image de la banlieue japonaise se résume-t-elle désormais au délaissement et à l'appauvrissement faute d'occupation ? Comment rendre compte de la diversité des capacités de résistance des territoires périurbains à la force aspirante des centres-villes rénovés ? Malgré leur exposition aux conséquences de la dépopulation accélérée du pays, les banlieues résidentielles des villes japonaises restent peuplées de plus de 80 millions d'habitants en 2010, et ne réagissent pas uniformément aux conséquences du déclin perçu de leur territoire de vie.

Habiter et se déplacer dans la métropole d'Osaka : la mise à jour de processus de spécialisation socio-résidentielle et d'une segmentation des parcours de vie

La deuxième partie de notre travail a cherché à tester l'hypothèse selon laquelle la fragmentation des modes de vie des citoyens japonais et des situations sociales depuis la fin de la bulle et les grandes réformes de décentralisation des années 2000, se lit dans une désynchronisation de leurs mobilités quotidiennes et une « diversification » (*tayōka*) des parcours de vie. Il en résulterait une dualisation des pratiques de mobilités entre des centres-villes et des banlieues de moins en moins liés, fonctionnellement et symboliquement, par des flux domicile-travail dont le volume reste toutefois impressionnant au regard des chiffres fournis par les compagnies japonaises. Le déclin d'un système radial de mobilités rapide et homogène, effectué par une classe moyenne de salariés prenant chaque jour des trains de banlieue, constitue le versant spatial d'une élévation des inégalités sociales à l'intérieur de chaque classe d'âge au Japon (Tachibanaki, 2006), en raison notamment d'une segmentation des statuts d'emploi : salariés permanents d'une part, salariés en contrat court ou exerçant un emploi à temps partiel d'autre part. À l'intérieur des métropoles japonaises, les ménages ne sont pas inégaux devant une injonction à la mobilité mais plutôt devant l'injonction à un raccourcissement des distances entre logement, emploi et lieux de loisirs, qui détermine la possibilité de goûter à une vie de meilleure qualité, reniant les excès de la Haute croissance.

En effet, il est frappant de constater à quel point l'ensemble des politiques urbaines locales que nous avons observées, quels que soient leur position géographique ou le rythme de leur dépeuplement, s'approprient le champ lexical de la lenteur et convoquent l'ancrage à un mode de vie plus communautaire, recentré sur le territoire proche (pour le travail) et le voisinage (pour les sociabilités), afin de garder ou gagner de nouveaux résidents dans un jeu démographique à somme nulle. L'utilisation de ce lexique est circonstanciée en fonction des clients ciblés par les acteurs locaux du marché immobilier : dans le centre d'Osaka, les acteurs des projets de rénovation des gares, avec les encouragements de l'Osaka Brand Committee, préfèrent louer leurs locaux à des magasins qui glocalisent le slogan de la « slow life » afin de réactualiser un art de vivre japonais promptement associé à la notion de « zen » dans l'imaginaire occidental. Dans la ville de Senboku New Town ou une municipalité périphérique comme Kakegawa dans la région de Tōkyō, où le marché immobilier vise une clientèle beaucoup moins internationalisée, la notion de lenteur sert une politique d'ancrage qui s'adresse en priorité aux enfants et aux proches des ménages âgés qui se sont installés dans la ville depuis les années 1970. Les documents d'urbanisme font référence à des concepts tels que le *furusato*, qui signifie le pays natal des gens nés dans une banlieue en quête d'enracinement.

Le renversement des paradigmes d'aménagement exploré au cours de ce travail, dans les discours et les paysages qu'il produit, retourne ainsi *in fine* l'adage selon lequel les Japonais de la Haute croissance vivaient chichement dans un pays riche (*rich Japan, poor Japanese*) : aujourd'hui, le Japon présente des indicateurs démographiques et macro-économiques peu engageants par rapport au dynamisme de ses voisins émergents, ce qui ne veut pas dire que ses entreprises ne sont pas compétitives ni innovantes. La crise de l'électronique grand public ne doit pas faire oublier à quel point les firmes nippones dominent les secteurs liés, justement, à la *silver economy* ou marché des produits pour les personnes du troisième âge. Selon le même ordre d'idées, la période de libéralisation de l'économie japonaise avant et après la bulle a fait beaucoup de victimes parmi les petits épargnants et les salariés de petites maisons de titres, de banques régionales ou de PME, mais elle a aussi créé son lot de gagnants, les *kachigumi*. Ces *rich Japanese* dans un *poor Japan*, cibles privilégiées des condominiums les plus luxueux érigés au centre de Tōkyō et d'Osaka, forment une classe singulière d'élites cinétiques capables d'allier la rapidité et la connectivité (de services à la personne très efficaces) à un « style de vie » valorisant la décélération et la sérénité. Entre les *kachigumi* et les *makegumi* (perdants) se situe aussi une classe moyenne relativement aisée, installée en banlieue et semi-retraîtée ou retraitée, qui constitue l'immense majorité de la clientèle des services mobiles coopératifs qui se développent partout au Japon et surtout dans les banlieues en déclin démographique.

Il paraît donc pertinent de considérer que les territoires et les individus perdants de ce renversement des paradigmes d'aménagement en ère de décroissance démographique, subissent une marginalisation parce qu'ils ne se conforment pas à cette idéologie de la ville compacte légitimant un aménagement sélectif (territoires), et ne s'accommodent pas d'une réorganisation des ressources urbaines autour des modes de vie des seniors qui ne sont – théoriquement – plus en emploi.

Nous avons cependant constaté que l'identification de ces catégories de ménages contraints par ce renversement des logiques d'organisation des métropoles japonaises est difficile en l'absence d'une information géographique harmonisée. Les sources accessibles aux chercheurs étrangers, quoiqu'extrêmement abondantes, sont morcelées. Il nous a donc semblé essentiel de contribuer à une meilleure intelligibilité des recompositions socio-spatiales qu'ont connues les métropoles japonaises depuis la fin de la bulle, en construisant une cartographie pluri-scalaire des dynamiques démographiques d'une agglomération qui ne serait pas Tōkyō, grâce à une utilisation beaucoup plus

systématique des données micro-locales que différents ministères publient et centralisent sur le Bureau de la statistique japonais.

Le chapitre 4 de notre thèse démontre ainsi que le choix d'étudier la notion de déclin urbain, telle qu'elle est saisie par les observateurs et les acteurs de la métropole « seconde » d'Ōsaka-Kyōto-Kōbe, s'est révélé fructueux. L'analyse de jeux de statistiques harmonisées jette une lumière crue sur l'applicabilité limitée d'une politique de renaissance urbaine maximisant la localisation des ressources urbaines, conçue pour relancer la capitale. Dans le Kansai, la logique de densification sélective que légitiment les idéaux de la renaissance urbaine a été un ferment, non seulement de disparités socio-spatiales déjà mises au jour par les monographies sur Tōkyō, mais aussi d'instabilité politique. Le rééchelonnement des relations entre secteur public, privé et société civile introduit par les politiques de renaissance urbaine, parfois à l'encontre des dispositions établies par certaines réformes antérieures de décentralisation, stimule des rivalités internes à deux niveaux de la production des espaces urbains dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka³⁵⁵.

Le centre de l'aire métropolitaine d'abord, Ōsaka et banlieue très proches, a reçu la quasi-totalité des périmètres désignés de renaissance urbaine : ces périmètres sont d'abord venus à la rescousse de la politique de marketing urbain et de régénération identitaire que la mairie d'Ōsaka a été l'une des premières à mettre en place au Japon, non pas pour liquider le passif de la Haute croissance mais plutôt de son passé de « capitale de la fumée ». Bénéfiques au tourisme urbain, les projets de renaissance urbaine ont toutefois suscité beaucoup plus de doutes parmi les élites économiques locales, qu'à Tōkyō même : une production commerciale et immobilière de prestige à Umeda et Namba n'empêchant pas l'unipolarité tōkyōite de continuer à attirer des entreprises nées dans le Kansai, il est rapidement apparu que les promesses de rente et de retour sur investissements promises allaient s'essouffler, avec des risques de surproduction redoutés. Ensuite, le renoncement à certaines logiques keynésiennes propres à l'État et l'érosion continue du poids national d'Ōsaka par rapport à Tōkyō durant ces années de « renaissance » (2002-2008), ont donné du grain à moudre aux mouvements autonomistes et contribué à la victoire d'un homme politique ouvertement néolibéral, Hashimoto Tōru. Sa tentative de renforcer le leadership d'Ōsaka sur une aire métropolitaine en déclin s'est soldée par un échec en 2015, car il a proposé la transformation en mairies d'arrondissements de communes voisines ayant les compétences d'urbanisme égales à celle de la municipalité. Le non au référendum lancé par Hashimoto, dans la grande tradition des maires et gouverneurs « trublions » attaquant l'État PLD, exprime aussi le mécontentement d'une population attachée à la tradition urbaine sociale propre à Ōsaka, et méfiante à l'égard de « l'économie de casino » que masquait selon eux les slogans de « ville créative » et de « workfare » dont Hashimoto Tōru est friand.

La mairie de Sakai voisine a dès le départ refusé l'idée d'une polarisation de la croissance régionale au profit d'une ville au nom d'un effet de levier, dans une région marquée par de fortes traditions d'autonomie politique. A cet égard, les résultats cartographiques présentés au **chapitre 6** nous ont permis de largement retravailler les notions de centralité de la renaissance urbaine et d'accentuation du déclin des *keōgai*. Dans une région comme le Kansai, la géographie de la décroissance s'organise selon un gradient d'éloignement par rapport aux infrastructures ferroviaires nationales reliant entre elles les pôles régionaux, plutôt que selon un modèle concentrique. Nos analyses des

³⁵⁵ Et on fait ici abstraction des rivalités entre Kōbe, Kyōto et Ōsaka, dont les profils économiques et socio-culturels encore très différenciés les rendent malgré tout plus complémentaires que rivales, même si la transition vers une économie de services et la captation des mannes du tourisme accroît les compétitions pour attirer des entreprises de haute technologie.

composantes naturelles et migratoires des dynamiques urbaines suggèrent que l'attractivité d'un espace urbain dans le Kansai dépend de sa connectivité aux lignes rapides *shinkansen* en particulier, et du niveau de revenu moyen de ses habitants : plus une banlieue bien reliée hérite d'un patrimoine immobilier et culturel renommé, ou d'une proximité à des établissements universitaires et scolaires huppés, et plus elle a de chances de rester dynamique, à la différence des péricentres prolétaires situés à l'intérieur des frontières d'Ōsaka. La conjonction de ces critères est importante, puisque la ville de Kawachinagano, où les revenus sont en moyenne plus élevés que dans Senboku New Town, décline plus vite que la seconde, tant du point de vue de ses soldes migratoires négatifs que de ses valeurs foncières. Les revenus relativement plus élevés des ménages âgés qui s'y sont installés mettent cette ville en concurrence avec des *kōgai* ou des centres-villes du Kansai mieux pourvus en commerces et services. Les ménages plus modestes de Senboku, surtout ceux qui habitent un logement social, expriment un attachement résidentiel très fort d'ailleurs souvent enraciné dans les bons moments d'un passé de « col bleu » accédant à la prospérité, d'où les réactions dubitatives de certains enquêtés face aux reconstructions identitaires rurales que la mairie véhicule avec le terme de *furusato* : pour ces anciens ouvriers enfants de ruraux venus d'autres parties du Japon, le pays natal est Kagoshima ou le sud du Kansai, par exemple, ce qui ne diminue en rien l'affection pour Senboku.

En passant à une échelle plus fine et en s'intéressant aux caractéristiques socio-résidentielle des quartiers qui ont gagné ou perdu des habitants à l'intérieur des banlieues en déclin de Senboku et de Kawachinagano au sud d'Ōsaka, le chapitre 6 nuance également l'idée d'une liquidation des excès de l'urbanisation tous azimuts de la Haute croissance : la localisation des quartiers en croissance et des terrains viabilisés, réaménagés en quartiers pavillonnaires, nourrit un étalement urbain persistant qui se conjugue à l'enfoncement des quartiers anciens, proches des gares, dans le déclin, lisible à la progression des taux de vacance résidentielle.

Pourquoi les ménages entrant dans Senboku New Town en particulier, moins nombreux que les sortants, construisent-ils leur maison sur des terrains agricoles grignotant les zones d'urbanisation contrôlée ? Si le **chapitre 3** a expliqué les barrières juridiques et fiscales à la rénovation de terrains vacants, on peut aussi imaginer que l'éloignement des gares n'est pas une barrière à la mobilité pour un ménage bi-motorisé, et que le prix moins élevé des terrains donne aux acheteurs l'opportunité de transférer vers le bien immobilier une plus grande partie du capital qu'ils peuvent investir. Autre fait intéressant, les acteurs des transports ferroviaires locaux que nous avons pu rencontrer n'ont pas exprimé une hostilité marquée vis-à-vis des processus d'étalement aux franges de Senboku, même s'ils défendent les plans publics de rénovation du bâti autour de leurs gares de banlieue, en raison de la nature généraliste de leurs activités. L'arrivée de nouveaux ménages, même s'ils sont plus motorisés qu'utilisateurs du train au quotidien, signifie en effet l'arrivée de consommateurs des autres services de transport ou commerciaux proposés dans le domaine (*ensen*) géré par ces acteurs ferroviaires. En comparant l'évolution du parc immobilier de Senboku à celui du nord de Sakai et du centre d'Ōsaka, deux territoires bénéficiaires d'un « retour au centre » de ménages aisés et moins aisés, on discerne une indéniable spécialisation socio-résidentielle du profil des nouveaux résidents de Senboku. Le volume du parc public baisse tandis que celui des logements pavillonnaires de grande taille augmente, alors même que les plans de « réactivation » de la ville nouvelle publié par la mairie de Sakai, en charge du redéveloppement de Senboku, dit son intention de diversifier Senboku grâce à l'arrivée d'emplois et d'en faire un territoire favorable à l'habitat des familles nucléaires et des autres types de ménages. La restriction du marché immobilier de cette zone périurbaine aux maisons n'est donc pas due aux seules forces du marché. A la fin du **chapitre 7**, nous avons décrit les arbitrages auxquels la mairie de Sakai a

procédé au terme d'un appel d'offre proposant de recycler un terrain situé près des nouveaux bâtiments de la prestigieuse école-lycée de Tezukyama au nord-est d'Izumigaoka : prévu à l'origine pour lutter contre une dispersion pavillonnaire, l'appel a été remporté par la société de construction Daiwa et son projet de quartier pavillonnaire écologique, et non par l'ONG Senboku hottokenai network, porteuse d'un projet d'habitat communautaire intergénérationnel. Face à la puissance polarisante exercée par les centres-villes rénovés et faute de réussir à attirer de grandes entreprises, les mairies sont tentées de privilégier quand elles le peuvent des projets urbains susceptibles d'attirer directement un lot de familles à plus hauts revenus que des personnes seules et âgées, et par là-même, des entreprises de services à la personne. L'idéologie de la ville compacte, telle qu'elle est imposée par le haut à des fins de compétitivité, pousse les communes périurbaines vers des solutions de gentrification marginale qui vont irriguer leurs finances et les aider dans un second temps à subventionner des partenariats public-privé, parfois au grand dam de certaines associations, pour lesquelles un projet Daiwa, aussi écologique fût-il, ne relève pas d'une reconstruction locale des identités et des ancrages qu'ils désirent pour Senboku.

Enfin, **le chapitre 7** vérifie l'idée d'une dualisation des mobilités quotidiennes à l'intérieur de l'aire métropolitaine d'Ōsaka, en mesurant l'étendue de la motorisation des déplacements effectués par la population de Senboku enquêtée dans le cadre de ce travail. Le chapitre contribue à battre en brèche l'idée d'un rejet de la vie périurbaine grâce à une analyse des réponses fournies par les populations les plus jeunes de la ville : même minoritaires, celles-ci ne sont pas rétives à l'idée de continuer à vivre dans Senboku, près de leurs parents, à condition d'y trouver un environnement diversifié, assurant un équilibre entre emploi et vie familiale et n'empêchant pas l'épanouissement professionnel, surtout parmi les femmes. La conscience de vivre sur un territoire déclinant, sensible dans au moins 50 % des réponses fournies, n'empêche pas l'attachement résidentiel de persister. L'enquête démontre par ailleurs que les femmes travaillant et déclarant avoir un budget serré sont plus désireuses de quitter Senboku pour Ōsaka ou Tōkyō, que les rares enquêtés masculins de moins de 50 ans qui ont accepté de répondre. Notre enquête tend donc à confirmer que l'emploi féminin et la réorganisation des rapports genrés et générationnels à l'emploi sont les rouages majeurs de la désaffection des plus jeunes pour les banlieues. Ils y reviennent s'ils suivent un parcours de vie typique de la Haute croissance, ou si chacun des membres du couple peut y concilier travail et emploi. De ce fait, les banlieues restées dynamiques dans le Kansai – et elles sont nombreuses – offrent presque autant d'emplois tertiaires ou industriels supérieurs (ingénierie) qu'il n'y a d'actifs parmi leurs résidents. Sur ce point, la baisse structurelle des prix fonciers et la dépression des marchés immobiliers modifie les rapports de force entre acheteurs et promoteurs, en permettant aux premiers d'être plus exigeants, et leur espace de choix s'élargit, du moins s'ils ne font pas partie des classes les plus précaires du Japon contemporain : plus que l'héritage d'un terrain dévalorisé, c'est la possession d'un emploi bien rémunéré et d'actifs liquides qui permet aux ménages jeunes et moins jeunes d'effectuer une mobilité résidentielle ascendante, vers un territoire plus attractif.

Sauver les banlieues japonaises et sortir de la décroissance (urbaine) en repensant le temps de travail ?

En définitive, cette thèse de géographie et d'aménagement sur les recompositions spatiales des agglomérations japonaises conclut que la matrice du déclin des espaces périurbains réside dans leur éloignement des zones d'emplois qualifiés, et s'insère dans une réflexion plus large sur la relation des

Japonais au temps de travail, qui pèse sur leurs mobilités quotidiennes. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'emplois qualifiés dans les périphéries des métropoles japonaises, malgré les stratégies restrictives des compagnies ferroviaires qui les ont aménagées : lorsque ces emplois sont nombreux, comme dans les universités privées situées à une vingtaine de kilomètres d'Ōsaka, on parle plutôt de ville satellite. L'extension du périmètre des communes japonaise brouille d'ailleurs d'autant plus une vision française des relations entre centres et banlieue, que le « cœur urbain » (*toshin*) et ses *kōgai*, ou quartiers résidentiels périurbains, peuvent se trouver à l'intérieur des limites administratives d'une seule ville, comme l'est par exemple Nara à l'est d'Ōsaka : en position secondaire par rapport aux trois pôles du Keihanshin, l'ancienne capitale impériale n'en comporte pas moins de petits centres d'emploi liés à ses fonctions de chef-lieu de département et de hub touristique.

Ainsi, le succès des politiques de réurbanisation de Tōkyō doit certainement à l'amélioration de la qualité de vie offerte aux classes moyennes dans les quartiers centraux, mais la pierre angulaire de ces retours consiste dans une évolution lente et assez rigide des durées des journées de travail au Japon, que cette thèse n'a toutefois pas pu aborder en profondeur : cette réflexion ouvre d'ailleurs des perspectives que nous souhaitons creuser au-delà de ce travail doctoral.

En ouverture de son travail sur la ville et le rail au Japon paru en 2003 et rédigé juste avant le vote de la Loi sur la renaissance urbaine, Natacha Aveline soulignait la progression beaucoup plus rapide de la technologie que des pratiques sociales dans l'entreprise japonaise, d'où la persistance d'une synchronisation des rythmes de vie quotidien au Japon : « la progression de l'emploi féminin au Japon, demeurée peu compatible avec la maternité, n'a pas véritablement engendré de nouveaux types de mobilité » (Aveline, 2003 : 3). Dix ans plus tard, les recompositions socio-spatiales et l'évolution des mobilités résidentielles dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka, comme dans les autres métropoles japonaises, traduisent toujours autant les contradictions inhérentes aux compromis corporatistes mis à jour par la crise et la décroissance démographique de la main-d'œuvre au Japon (Thomann, 2008a : 313). Les réformes du marché du travail ont flexibilisé le marché de l'emploi et permis une multiplication du travail intérimaire, tandis que le travail des femmes, encouragé, se heurte à la permanence d'un attachement à la famille de type *male breadwinner*. Parallèlement, la précarisation des conditions d'emploi n'a pas pour autant réduit la longueur des journées de travail. Confrontées à une évolution plus lente du partage des tâches domestiques et à des journées de travail longues, les femmes actives et les couples bi-actifs vont systématiquement tenter d'optimiser le temps et l'argent consacrés aux déplacements. Avant la bulle, la masculinisation de l'emploi salarié permanent au sein des familles japonaises avait permis d'ignorer superbement le paradoxe de Zahavi ; depuis les années 2000 et avec la montée de la bi-activité ou de l'emploi des femmes célibataires, un temps de trajet de plus d'une demi-heure devient presque rédhibitoire. En d'autres termes, « la stratégie d'intégration sociale de l'après-guerre ne pouvait fonctionner que dans le cadre d'une politique de plein emploi masculin », dans un contexte d'après-guerre caractérisé par une pyramide des âges jeunes et un rythme élevé de croissance des firmes (Thomann, 2008b : 60). Cela assurait l'intégration fonctionnelle des banlieues japonaises et leur liaison avec les pôles d'emploi des aires métropolitaines grâce à un ensemble de mobilités rapides, radiales et homogènes effectuées au quotidien par une vaste classe moyenne salariée.

C'est la raison pour laquelle il paraît plus pertinent de parler de dualisation des rapports à la ville au Japon que de diversification ou de désynchronisation : celle-ci existe, mais à l'intérieur des centres-villes *ou* des banlieues. Dans les banlieues décroissantes du Kansai, l'impressionnante

motorisation des ménages âgés et des femmes³⁵⁶ reflète la manière dont ces catégories d'habitants renégocient leur habitat dans la décroissance. Il s'agit d'ailleurs en général, d'après nos enquêtes, des deux catégories de population qui explicitent le mieux leurs attentes et leurs contraintes par rapport à l'environnement périurbain. Comme l'indiquent mes enquêtes, plus la personne est engagée dans des actions civiles et plus elle utilise la voiture comme artère de déplacements multi-modaux : le train, autrefois au centre des déplacements quotidiens, prend une place plus secondaire mais toujours essentielle pour l'accès à des services rares, de la santé aux loisirs en passant par des services administratifs, dans les banlieues étudiées, du fait de la montée du nombre des retraités ou actifs dont le lieu de travail a une position « transversale » depuis le lieu de domicile et par rapport au dessin radial du réseau ferroviaire, notamment autour de l'aéroport du Kansai.

Ainsi, si les politiques gouvernementales et l'opinion publique préfèrent soutenir la nuptialité et la natalité plutôt qu'une immigration de travail et de peuplement importante pour éviter le déclin démographique accéléré du Japon et la mort assurée de nombreux territoires, alors il nous paraît fondamental d'engager une réflexion profonde sur la relation au temps de travail et ses implications sur les déplacements des Japonais. Une meilleure conciliation entre temps d'emploi et famille est la demande la plus souvent formulée par les catégories de population de moins de 40 ans quittant les banlieues, et que les collectivités locales japonaises cherchent à retenir pour des raisons socio-économiques bien comprises.

Le rapprochement du lieu d'emploi et donc la création d'emplois locaux sont la première clé d'une régénération plus prononcée des banlieues vieillissantes, en insistant sur les limites propres à l'économie résidentielle : les emplois de services à la personne dans le secteur de la santé sont peu rémunérateurs et concurrentiels, dans le sens où la montée de la demande incite les infirmiers/infirmières à se diriger là où le métier est plus agréable ou pratique à exercer. Le déficit grandissant de main-d'œuvre dans ce secteur a partie liée avec le recours à la robotique palliative et aux associations de quartier pour aider les ménages périurbains isolés et en situation de grande dépendance. Les élus interrogés à Kawachinagano sont catégoriques sur ce point : il faut de l'emploi productif, manufacturier, mais lequel ? On ne s'improvise pas agriculteur ou artisan, de sorte que les formations de troisième cycle sont aussi concernées par cet enjeu. Sur ce sujet, les partenariats entre ville et université qui se nouent dans Sakai-Senboku-Kawachinagano pour expérimenter des moyens d'encourager l'ancrage et le vieillissement sur place, sont amenés à jouer un rôle de premier plan dans l'orientation des cursus étudiants. Kuroda Kenji, enseignant à l'Université préfectorale d'Osaka, mentionnait en 2008 le contenu et les objectifs assignés aux cursus nommés « études régionales » (*chiiki gaku*), qu'il définissait de la manière suivante :

« General studies concerning programs for citizens to learn about their own communities, and yet others are the activities which aim to promote community culture and community development. It seems that some of the reasons behind the development of these regional studies are a tendency to want to strengthen local community identity through discovering local points of appeal for that particular community and to confront the loss of uniqueness to that particular area caused by the expansion of mass media and transportation for example. [...] How to deal with joblessness (...), how to solve the growing differences among people in terms of income; how to deal with the high suicide rate; how to solve school bullying, etc. All these things are the subjects of the Sakai and Southern Osaka Regional Study. Evidently,

³⁵⁶ Le graphique 11 du chapitre 3 indiquant que la voiture est le mode de transport quotidien de 35% des femmes âgées de 40 à 65 ans habitants dans les préfectures et départements d'Osaka, Kyōto, Kōbe, Nara, Mie et Wakayama, contre moins de 20% au début des années 1990. Cette proportion est certainement plus élevée hors de la région du Kansai, où le rail a toujours la prévalence sur les autres modes de transport pour les trajets à motif professionnels.

culture, art, literature, history and things which are closely related to community potential, are also important subjects in this particular regional study. » (Kuroda, 2008 : 115-124)³⁵⁷.

On retrouve ici une idée de resserrement de la formation professionnelle des personnes nées hors de Tōkyō, autour d'apprentissages favorisant le développement de la région et le maintien de savoirs locaux.

Enfin, est-ce que l'entrepreneuriat social et le développement des coopérations public-privé peuvent constituer une source d'emploi attirante pour les jeunes Japonais dans les banlieues en décroissance ? Les acteurs bénévoles ou « semi » bénévoles rencontrés à Senboku New Town et Kawachinagano avaient rarement moins de cinquante ans, femmes ou hommes. Là encore, c'est la longueur des horaires de travail des jeunes actifs titulaire d'un contrat permanent qui restreint leur participation aux activités communautaires, qu'ils préfèrent d'ailleurs sous leur forme d'ONG plutôt que d'association de voisinage où les relations entre aînés et juniors ou entre hommes et femmes restent empreintes de traditions un peu guindées, inspirant des réactions variées chez les plus jeunes.

Lors d'entretiens où la vitalité de la natalité française était évoquée en raison de ma nationalité, c'est l'aptitude des femmes à concilier éducation des enfants et travail hors du cadre du mariage qui était regardée avec une certaine admiration (et parfois même de l'envie). C'est en effet l'ensemble de la politique familiale française qui a un effet positif sur la natalité, même si les difficultés éprouvées à organiser la vie familiale ne doivent pas être sous-estimées (pour les femmes cadres ou à l'autre bout de la chaîne des qualifications, les femmes peu qualifiées aux horaires fragmentés et décalés). Toutefois, la comparaison des systèmes d'organisation du travail ne doit pas être négligée : des journées de travail en moyenne plus longue selon l'OCDE et la difficulté persistante à retrouver son emploi après une grossesse limitent toujours fortement la féminisation des professions d'encadrement ou intermédiaires. Sur ce point, et pour les hommes aussi, le raccourcissement des journées de travail est à mon sens la condition *sine qua non* pour que les choix résidentiels des jeunes actifs ne soient pas aussi contraints par l'impératif de raccourcissement des distances entre lieu de travail et emploi, alors même que l'efficacité et la ponctualité des trains de banlieue japonais sont les meilleurs du monde. Raccourcir la journée de travail et repenser les compromis avec des entreprises qui ont d'ailleurs perdu en partie leur statut protecteur et intégrateur, devrait être envisagé et traduit en mesures réglementaires d'autant plus vite que le gouvernement Abe a de nouveau insisté sur la nécessité d'augmenter le taux d'emploi des femmes (Corbel, 2014).

Avoir plus de temps pour passer (grâce aux transports) d'un territoire à l'autre aurait des effets bénéfiques sur la fréquentation des couronnes périurbaines et sur les politiques de compacité urbaine elles-mêmes : la ville compacte doit intégrer les banlieues à ses perspectives pour éviter un certain nombre de répercussions négatives et pour maintenir le lien entre socialités et paysages ruraux

³⁵⁷ [Ce sont] des études générales dont les programmes proposent aux habitants de connaître davantage la communauté qu'ils habitent, mais d'autres programmes contiennent des activités visant à promouvoir la culture de la communauté et le développement communautaire. Il semble que certaines raisons au fondement de l'émergence de ces études régionales représentent une tendance à vouloir d'une part renforcer l'identité communautaire locale en découvrant des motifs locaux d'attrait pour cette communauté, d'autre part affronter la perte de singularité de ce territoire local causée par l'expansion des médias de masse ou du transport de masse par exemple. [...] Comment lutter contre le chômage (...), comment résoudre des différences grandissantes de revenu entre les individus ; comment traiter un taux de suicide élevé ; comment trouver des solutions aux violences scolaires, etc. Tous ces éléments font partie des sujets abordés par les études régionales de Sakai et du sud d'Osaka. A l'évidence, la culture, les arts, la littérature, l'histoire et toutes les choses étroitement associées au potentiel de développement local, sont des sujets d'analyse pour ce champ de connaissances particulier.

densément peuplés. Afin d'obtenir cette sécurité alimentaire promise par la préservation de l'agriculture locale et coopérative, ou éviter une transformation accélérée des banlieues en « parcs à vieux », alors il faut donner aux actifs travaillant dans les pôles d'emploi des métropoles les moyens d'améliorer leur fréquentation plus régulière des banlieues – ne serait-ce que pour y voir leurs parents âgés – pas seulement au moment de la Golden week ou des fêtes de l'O-bon³⁵⁸.

Les perspectives

J'ai fait le choix de réinsérer l'analyse de la décroissance des banlieues japonaises dans une approche inspirée par les analystes régulationnistes de l'économie et de la fabrique de la ville au Japon, de l'articuler à des sources internationales et vernaculaires sur les *shrinking cities*, puis de déployer une cartographie détaillée des dynamiques de la décroissance à l'échelle d'une aire métropolitaine entière. Il faut regarder les résultats obtenus comme des jalons, car leur production et leur interprétation comportent de nombreuses limites méthodologiques qui seront l'objet de mes recherches post-doctorales.

Les disputes liées au projet de gouvernement métropolitain d'Osaka et les rencontres avec des élus du Parti communiste japonais dans la région du Kansai, où il est bien représenté³⁵⁹, m'incitent en particulier à creuser l'analyse de l'influence des adhésions idéologiques et des lignes des différents partis japonais sur les politiques urbaines menées aujourd'hui dans le Kansai. Peut-on à cet égard parler d'un socialisme municipal au Japon, et quelles sont ses positions par rapport à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement sélective et axée sur la compétitivité ? Cette question est au cœur des travaux de chercheurs du Shrinking Cities International Research Network qui ont travaillé sur l'introduction de référentiels néolibéraux dans les politiques de « régénération » des villes industrielles françaises en déclin où le Parti communiste fut dominant (Albecker, 2014 ; Miot, 2012).

L'exercice de l'enquête, tel qu'il a été expérimenté sur le terrain en 2012 et 2013, constitue une motivation supplémentaire pour approfondir certaines hypothèses construites dans le cadre de ce travail, grâce à des enquêtes longitudinales : à savoir, des enquêtes répétées dans le temps sur des individus qui vivaient en banlieue, qui ont choisi de rester ou au contraire de déménager, dans le but de mieux saisir leurs parcours de vie. La raison tient au fait que les statistiques sur les entrants et les sortants ne précisent pas d'où viennent et où vont les ménages quittant les périphéries d'Osaka. Il serait intéressant de savoir si ces ménages regrettent ou non leur choix de déménagement vers un quartier central ou une banlieue résidentielle, comment, et pourquoi.

Travailler depuis la France sur un pays comme le Japon pose toujours l'enjeu de sa légitimité scientifique, renforcée ici par l'objectif de « recherche-action » qu'on attend d'un chercheur en aménagement du territoire. Il me semble ici important de contribuer à aider au maniement des statistiques publiques japonaises par d'autres chercheurs en études japonaises ou en urbanisme intéressés à ces bases de données. L'acceptation et l'appréhension d'un phénomène aussi

³⁵⁸ De la fin du mois d'avril au début du mois de mai, la Golden week est ainsi nommée car elle se compose de plusieurs jours fériés consécutifs permettant aux salariés de poser des jours de congés et d'avoir une semaine complète de vacances par an. L'O-bon est une fête estivale durant laquelle sont honorés les ancêtres décédés, dont on va visiter la tombe. Cette période, durant la Haute croissance, a évolué en une période estivale durant laquelle les Japonais qui ont gagné les grandes villes « retournent au pays » de leurs parents ou grands-parents.

³⁵⁹ Il est quasiment majoritaire depuis 1935 dans des mairies aussi importantes que celle de Kyōto.

multidimensionnel que la décroissance urbaine dépendent du vécu des personnes concernées, et les jugements portés sur les informations récoltées sont élaborés au prisme des connaissances personnelles du chercheur. En partageant ces bases de données traduites avec un public non japonophone ou moins familier des systèmes d'information géographique, des interprétations différentes pourraient être formulées et participer à une meilleure connaissance des dynamiques qui bouleversent le Japon d'aujourd'hui. La carte est un outil dont la scientificité est souvent fantasmée, et il faut donc en révéler les rouages pour éviter de la faire mentir.

Enfin, une dernière thématique qui permettrait de mieux valider l'hypothèse d'une dualisation des pratiques de mobilité entre centres et banlieue des agglomérations japonaises consisterait à approfondir des recherches empiriques comparatives, grâce à des coopérations internationales, à deux niveaux du territoire japonais : avec d'autres agglomérations japonaises de grande taille comme Nagoya ou Fukuoka d'une part, d'autre part entre des banlieues suivant des trajectoires différenciées. Comme nous l'avons entrevu au chapitre 6, beaucoup de périéries du nord d'Osaka sont restées dynamiques grâce à un ensemble de facteurs socio-économiques et infrastructurels qui assurent leur connexion à l'économie tertiarisée de la conurbation du Keihanshin. Afin de surmonter ce caractère à la fois extrêmement abondant, riche et morcelé des sources d'information sur le déclin périurbain au Japon (Uemura, 2014), il serait important d'approfondir les résultats de ce travail en participant à la construction d'une méthodologie commune de mesure du déclin des territoires périphériques japonais, mobilisant les champs de l'analyse spatiale et de l'ethnographie urbaine. Il serait ainsi plus facile de discerner les raisons pour lesquelles les Japonais ne rejettent pas en bloc l'espace périphérique, car il leur assure activités récréatives, sécurité alimentaire et bien-être social.

ANNEXES

Annexe 1 : Les étapes d'accès aux bases de données détaillées locales issues des recensements de la population à partir du portail du Bureau de la Statistique nationale (*Sōmushō tōkei kyoku*)

Annexe 2 : Catalogue des bases de données communales (*shi-chō-son*) téléchargeables sur le portail du Bureau de la Statistique nationale : indicateur, type de donnée descriptive, niveau d'agrégation, périodicité du recensement

Annexe 3 : Catalogue des bases de données infra-communales (*chō-aza*) téléchargeables sur le portail du Bureau de la Statistique nationale : nom du dossier, type d'indicateur disponible pour chaque quartier de 2000 à 2010

Annexe 4 : Les fusions communales intervenues dans les Préfectures d'Ōsaka et Kyōto et les départements de Kōbe, Mie, Shiga, Nara et Wakayama depuis 1990

Annexe 5 : Liste des acteurs rencontrés

Annexe 6 : Grille d'entretien (questions posées aux acteurs rencontrés)

Annexe 7 : Lieux de distribution de l'enquête conduite à Senboku New Town (carte)

Annexe 8 : Contenu de l'enquête par questionnaire distribuée à Senboku New Town (version japonaise)

Annexe 9 : Contenu de l'enquête par questionnaire distribuée à Senboku New Town (version française)

Annexe 10 : Un exemple de remplissage du questionnaire par un enquêté (photo)

Annexe 11 : Les modalités de dépouillement du questionnaire (codage, données brutes)

Annexe 1 : L'accès aux bases de données détaillées locales issues des recensements de la population à partir du portail du Bureau de la Statistique nationale (*Sōmushō tōkei kyoku*)

L'annexe 1 retrace par captures d'écran le cheminement que les visiteurs du Portail du Bureau de la Statistique japonaise doivent emprunter pour trouver et télécharger des indicateurs géolocalisés : c'est-à-dire qu'à chaque unité spatiale agrégeant une partie de la population totale recensée, sont attribués un code et des coordonnées spatiales qui permettent de la positionner sur un plan ou une carte). Ces captures d'écran commentées donnent ainsi à voir l'univers linguistique et l'organisation des interfaces qui conditionnent l'accès et l'usage de l'information statistique publique géolocalisée au Japon.

Démarche 1 : Accéder aux bases de données communales

1. Page d'accueil www.e-stat.go.jp

Base de données communales harmonisées

統計データを探す | 地図や図表で見る | 調査項目を調べる | 統計サイト検索・リンク集 | ログイン

統計データを探す
 様々な府省が管理している統計データを検索できます。
 ※主要な統計から探す
 ※政府統計庁から探す
 キーワード検索(必須指定)

 検索

地図や図表で見る
 地図や図表により統計データを「見える化」できます。
 ※国表で見る日本の主要指標
 ※都道府県・市区町村のデータを
 ※地図で見ると統計(統計GIS)
 ※地図による小地域分析(STAT MAP)
 ※統計年次表の統計表(経済省統計局)

調査項目を調べる
 統計データの基本となる用語やコードを説明しています。
 ※統計に用いられる分類(産業、職業等)用語
 ※市区町村名・コード
 ※調査項目を調べる
 Base des métadonnées

API機能
GIS機能
 地図による小地域分析 (STAT MAP)
活用術
 政府統計の活用術 (e-Statの活用術)
地域の産業・雇用創造チャート
 統計で見る強みと雇用力
アンケート
 ご協力をお願いします
統計を知る・学ぶ
ランキング

Archives des recensements depuis 1920, non harmonisées

最新情報 | 公表予定 | お知らせ

BSRによる統計はこちら

統計キーワード	統計表
利用件数	キーワード
1	55 人口
2	22 国高調査

2. Page obtenue en cliquant sur l'onglet des bases de données

3. Choix des données communales

4. Choix de la zone géographique d'étude sur une carte interactive

地図をクリックし、地域を選択してください。

選択中の地域
残り2461地域選択可能

- 奈良県 奈良市
- 奈良県 大和郡田市
- 奈良県 大和郡山部市
- 奈良県 天理市
- 奈良県 橿原市
- 奈良県 桜井市
- 奈良県 五條市
- 奈良県 御所市

選択地域削除

Clic sur la carte, ajout dans la liste des communes sélectionnées.

Région du Kansai

Retrait d'unités spatiales non souhaitées

Validation

データ種別選択へ戻る Retour à la page précédente

項目選択

5. Choix des séries statistiques proposées au téléchargement

分野 H 居住 **Thème (ici, logement et habitat)**

大分類

小分類

データ種別 基礎データ 指標データ

Dénombrements Indicateurs synthétiques

選択中の地域
39件選択しています。

Communes sélectionnées

項目候補
207件該当します。
※ 複数選択を行う場合は、Ctrlキーを押しながら選択してください。

Liste des séries de données proposées au téléchargement

H1100	総住宅数(住宅)
H1101	居住世帯あり住宅数(住宅)
H1102	居住世帯なし住宅数(住宅)
H110201	一時現在省のみ住宅数(住宅)
H110202	空き家数(住宅)
H110203	建築中住宅数(住宅)
H1201	専用住宅(住宅)
H1203	店舗その他の併用住宅(住宅)

Sélection d'items → 項目選択

選択中の項目
残り237項目選択可能
※ 複数選択を行う場合は、Ctrlキーを押しながら選択してください。

Liste des items sélectionnés

H1100	総住宅数(住宅)
H1101	居住世帯あり住宅数(住宅)

Suppression d'items 項目削除

Validation

地域選択へ戻る Retour

統計表表示

6. Tableau de données affiché après validation

統計表表示 グラフ表示 ← Visualisation possible sous forme de graphique

統計表

並べ替え なし あり 降順 ▼ 総住宅数(住宅) 2008 ▼

地域名	総住宅数(住宅)	居住世帯あり住宅数(住宅)
奈良県 奈良市	163,460	139,540
奈良県 大和高田市	32,520	25,770
奈良県 大和郡山田市	37,270	31,860
奈良県 天理市	28,620	23,560
奈良県 橿原市	55,040	46,680
奈良県 桜井市	24,950	21,120
奈良県 五條市	14,450	11,300
奈良県 御所市	12,790	10,470

Accès aux métadonnées en cliquant sur le nom de la série

Modulation des séries de données → 表レイアウト・年度変更 演算設定

Retour à une autre base de données Impression au format PDF 印刷 ダウンロード

データ種別変更 地域変更 項目変更 ← Choix d'autres items

Choix d'autres unités spatiales

Téléchargement (format CSV)

7. Options de modulation des séries statistiques

地域別統計データベース

利用上の注意 項目定義

統計表(レイアウト設定)

表示データ

オリジナルデータ(県区分合処理前基盤データ) ← Option d'accès aux données communales désagrégées

県区分合処理済みデータ ← Option d'allongement de l'étendue temporelle de la série statistique (fonction de la structure des enquêtes), depuis 1980 au maximum

表示年度

調査年 過去 回数

西暦年 1980 年から 2010 年まで ※市区町村データの提供年度は 1980 年以降となります。

表レイアウト

1 2 3 4 Mode d'organisation du tableau de données

表示数

※1画面に表示できる最大データ数は15,000件です。

1画面に表示する行数 250 1画面に表示する列数 60

統計表へ戻る

統計表表示

Démarche 2 : Accéder aux bases de données infracommunales (*chō* et *aza*)

1. Sur la page d'accueil, cliquer sur l'onglet en-dessous du lien vers les données communales



2. L'introduction à la plate-forme de téléchargement des données micro-locales



3. Le choix du type d'enquête (recensement), du dossier de données et de l'unité spatiale

Annexe 2 : Catalogue des bases de données communales (*shi-chō-son*) téléchargeables sur le portail du Bureau de la Statistique nationale : indicateur, type de donnée descriptive, niveau d'agrégation, périodicité du recensement

L'annexe 2 traduit en français l'ensemble des indicateurs statistiques ouverts au libre téléchargement sur la base régionale de données harmonisées du Portail du Bureau de la Statistique. En fonction de l'institution à la source du déroulement de l'enquête, responsable des méthodes de collecte et de la livraison des résultats au Ministère des Affaires intérieures et des communications (Sōmushō) qui centralise leur publication, ces indicateurs ont des périodicité de recensement et des niveaux d'agrégation (après fusion communale) différenciés, au sein d'une période allant de 1980 à 2015.

Le catalogue suivant compile les données publiées sur le portail électronique d'un site équivalent à celui de l'INSEE, en tant que source primaire de diffusion d'information statistique harmonisée sur le Japon et sa société : l'en-tête du site www.stat.go.jp déclare d'ailleurs que celui-ci est le « Nihon no tōkei no chūkaku kikan », la matrice de la statistique nippone. L'indisponibilité sur ce site de certaines données ne préjuge pas de leur inexistence, puisque les fiches des métadonnées en ligne mentionnent que les enquêtes envoyées aux ménages et aux entreprises contiennent des sous-indicateurs qui n'apparaissent pas dans les bases de données rendues publiques. L'obstacle à leur accès peut être, selon l'indicateur et la périodicité, levé de trois manières différentes :

- une consultation des archives numérisées des enquêtes depuis 1920, qui sont empilées mais pas du tout harmonisées, en raison des changements de nomenclature ou de méthodes d'enquête intervenus depuis 1920 ;
- une consultation directe des archives à la librairie-musée située au siège du Bureau de la statistique à Shinjuku (Tōkyō) ;
- l'engagement d'une procédure d'autorisation d'accès à des fichiers Excel contenant des séries statistiques fines et désagrégées, sur des périodes antérieures à celles fixées par la base de données électronique.

Dans le champ « données désagrégées », la modalité « Partiellement » signifie que les données recensées au niveau d'une ancienne commune sont indiquées jusqu'à la date du recensement qui précède la date de sa fusion avec d'autres communes.

Les données mobilisées dans le cadre de cette recherche doctorale sont surlignées en rouge.

Catégorie et intitulé des séries statistiques	Type de donnée descriptive	Données désagrégées (avant fusion communale)	Périodicité
A. 人口・世帯, population et ménages			
A1101. Population totale	Nombre	Oui	Quinquennale à partir de 1980
A110101. Population totale, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A110102. Population totale, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1102. Population de nationalité japonaise	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A110201. Population de nationalité japonaise, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A110202. Population de nationalité japonaise, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1231. Âge median	Moyenne	Non	Depuis 2010
A1301. Population de moins de 15 ans	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A130101. Population de moins de 15 ans, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A130102. Population de moins de 15 ans, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A1302. Population des 15-64 ans			

A130201. Population des 15-64 ans, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A130202. Population des 15-64 ans, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A1303. Population de 65 ans et plus	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A130301. Population de 65 ans et plus, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A130302. Population de 65 ans et plus, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A1401. Nombre d'enfants de 3 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140101. Nombre d'enfants de 3 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140102. Nombre d'enfants de 3 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1402. Nombre d'enfants de 4 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140201. Nombre d'enfants de 4 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140202. Nombre d'enfants de 4 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1403. Nombre d'enfants de 5 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140301. Nombre d'enfants de 5 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140302. Nombre d'enfants de 5 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1404. Population des 0-3 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140401. Population des 0-3 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140402. Population des 0-3 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1405. Population des 0-5 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140501. Population des 0-5 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140502. Population des 0-5 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1406. Population des 0-15 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140601. Population des 0-15 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140602. Population des 0-15 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1407. Population des 0-17 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140701. Population des 0-17 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140702. Population des 0-17 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1408. Population des 3-5 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140801. Population des 3-5 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140802. Population des 3-5 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1409. Population des 6-11 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140901. Population des 6-11 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A140902. Population des 6-11 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1410. Population des 10-13 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141001. Population des 10-13 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141002. Population des 10-13 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1411. Population des 12-14 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141101. Population des 12-14 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141102. Population des 12-14 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1412. Population des 14-19 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141201. Population des 14-19 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141202. Population des 14-19 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1413. Population des 15-17 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141301. Population des 15-17 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141302. Population des 15-17 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1414. Population des plus de 15 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141401. Population des plus de 15 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000

A141402. Population des plus de 15 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1415. Population des plus de 40 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141501. Population des plus de 40 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141502. Population des plus de 40 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1416. Population des plus de 60 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141601. Population des plus de 60 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141602. Population des plus de 60 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1417. Population des plus de 70 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141701. Population des plus de 70 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141702. Population des plus de 70 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1418. Population des plus de 80 ans	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141801. Population des plus de 80 ans, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A141802. Population des plus de 80 ans, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
A1700. Population étrangère	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A1801. Population vivant en DID	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 1980
A180101. Population vivant en DID, homme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 1980
A180102. Population vivant en DID, femme	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 1980
A1802. Densité (habitants/km ²)	Moyenne	Non	Quinquennale à partir de 2000
A2101. Résidents enregistrés (japonais)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
A210101. Résidents enregistrés (japonais), homme	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
A210102. Résidents enregistrés (japonais), femme	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
A2201. Résidents enregistrés (étrangers)	Nombre	Non renseigné	Annuelle à partir de 1980
A2301. Résidents enregistrés (total)	Nombre	Non renseigné	Annuelle à partir de 1980
A4101. Nombre de naissances	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
A4200. Nombre de décès	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
A5101. Nombre d'arrivants (solde migratoire)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1996
A5102. Nombre de sortants (solde migratoire)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1996
A6107. Population de jour par rapport à la population de nuit	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A6108. Part de la population de jour par rapport à la population de nuit	Pourcentage	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A7101. Nombre de ménages	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A710101. Ménages privés	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A710102. Ménages institutionnels ³⁶⁰	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A7103. Ménages résidents enregistrés (japonais)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
A810101. Ménages de type familial	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A810102. Ménages familiaux nucléaires	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A810103. Ménages familiaux non-nucléaires	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A810104. Ménages non familiaux	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A810105. Ménages d'une seule personne	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A811102. Ménages nucléaires dont un membre a plus de 65 ans	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
A8201. Couples âgés	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1990
A8301. Ménages d'une personne de 65 ans et plus	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980

³⁶⁰ Désigne les personnes vivant ensemble à l'intérieur d'une institution (hôpital, pensionnat, maison de retraite, maison d'arrêt), à la différence des ménages privés.

A830101. Ménages d'une personne de 65 ans et plus, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A830102. Ménages d'une personne de 65 ans et plus, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A8401. Ménage monoparental féminin	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A840101. Ménage monoparental féminin, 1 enfant	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A840102. Ménage monoparental féminin, 2 enfants	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A840103. Ménage monoparental féminin, 3 enfants et plus	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A8501. Ménage monoparental masculin	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A850101. Ménage monoparental masculin, 1 enfant	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A850102. Ménage monoparental masculin, 2 enfants	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A850103. Ménages monoparental masculin, 3 enfants et plus	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
A9101. Mariages	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
A9201. Divorces	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
#A01202. Nombre moyen d'habitants par km² de surface habitable	Moyenne	Non	Quinquennale depuis 1985
#A01302. Part de la population de jour par rapport à la population de nuit	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 2000
#A03101. Part de la population de moins de 15 ans	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1980
#A03102. Part de la population des 15-64 ans	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1980
#A03103. Part de la population de 65 ans et plus	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1980
#A05101. Variation de la population totale	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1980
#A05301. Solde migratoire net	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 2000
#A05302. Taux d'arrivants	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 2000
#A05303. Taux de sortants	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 2000
#A06202. Part des ménages familiaux nucléaires	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1985
#A06302. Part des couples âgés	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1990
#A06304. Part des ménages âgés d'une personne	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1985

Catégorie et intitulé des séries statistiques	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
B. 自然環境, environnement naturel			
B1101. Superficie (excluant les territoires du Nord et Takeshima)	Hectare	Oui	Annuelle à partir de 1981
B1102. Superficie (incluant les territoires du Nord et Takeshima)	Hectare	Oui	Annuelle à partir de 1981
B1103. Surface habitable	Hectare	Oui	Annuelle à partir de 1981
B1104. Surface lacustre	Hectare	Oui	Annuelle à partir de 1981
B1201. Terrains soumis à l'impôt foncier	m²	Non	Annuelle à partir de 2000
B120103. Terrains bâtis soumis à l'impôt foncier	m²	Non	Annuelle à partir de 2000

#B01101. Part de la superficie du département (<i>todōfuku</i>) occupée par la commune	Pourcentage	Non	Annuelle à partir de 1981
#B01301. Part de la surface habitable à l'intérieur de la commune	Pourcentage	Non	Annuelle à partir de 1981

C. 經濟基盤, base économique	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
C120110. Total des revenus soumis à l'impôt	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
C120120. Nombre de personnes imposables (impôt sur le revenu)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
C120130. Nombre de personnes imposables (impôt personnel)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2010
C2101. Nombre d'entreprises (résultats bruts)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1981
C2104. Nombre d'entreprises du secteur secondaire (résultats bruts)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1981
C2105. Nombre d'entreprises du secteur tertiaire (résultats bruts)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1981
C210701. Entreprises (hors administrations publiques) d'après la 12e révision de la nomenclature industrielle ³⁶¹	Nombre	Non	2009
C210702. Entreprises (agriculture, sylviculture, pêche)	Nombre	Non	2009
C210703. Entreprises (agriculture et sylviculture)	Nombre	Non	2009
C210704. Entreprises (pêche)	Nombre	Non	2009
C210705. Entreprises (hors agriculture, sylviculture, pêche)	Nombre	Non	2009
C210706. Entreprises (hors agriculture, sylviculture, pêche) (hors administrations publiques)	Nombre	Non	2009
C210707. Entreprises (mines, industries de l'extraction, carrières)	Nombre	Non	2009
C210708. Entreprises (construction, bâtiment)	Nombre	Non	2009
C210709. Entreprises manufacturières	Nombre	Non	2009
C210710. Entreprises (fourniture d'électricité, gaz, chaleur, eau)	Nombre	Non	2009
C210711. Entreprises (télécommunications)	Nombre	Non	2009
C210712. Entreprises (transport, services postaux)	Nombre	Non	2009
C210713. Entreprises (commerce de gros et de détail)	Nombre	Non	2009
C210714. Entreprises (commerce de gros)	Nombre	Non	2009
C210715. Entreprises (commerce de détail)	Nombre	Non	2009
C210716. Entreprises (finance et assurance)	Nombre	Non	2009
C210717. Entreprises (immobilier et location de biens)	Nombre	Non	2009
C210718. Entreprises (recherche scientifique, services techniques et expertise)	Nombre	Non	2009
C210719. Entreprises (hôtellerie, restauration)	Nombre	Non	2009
C210720. Entreprises (services à la personne, loisir)	Nombre	Non	2009
C210721. Entreprises (éducation, enseignement, soutien scolaire)	Nombre	Non	2009
C210722. Entreprises (santé, soins, bien-être)	Nombre	Non	2009
C210723. Entreprises (services composites)	Nombre	Non	2009

³⁶¹ Il s'agit de la JSIC, Japanese Standard Industrial Classification, révisée pour la 12^e fois en 2009.

C210724. Entreprises (services non classés)	Nombre	Non	2009
C210725. Entreprises (administrations et services publics, sauf classés ailleurs)	Nombre	Non	2009
C2108. Entreprises (privées)	Nombre	Non	2009, 2011
C210801. Entreprises privées de 1 à 4 salariés	Nombre	Non	2009, 2011
C210802. Entreprises privées de 5 à 9 salariés	Nombre	Non	2009, 2011
C210803. Entreprises privées de 10 à 29 salariés	Nombre	Non	2009, 2011
C210804. Entreprises privées de 30 à 49 salariés	Nombre	Non	2009, 2011
C210805. Entreprises privées de 50 à 99 salariés	Nombre	Non	2009, 2011
C210820. Auto-entreprise, auto-entrepreneur	Nombre	Non	2009, 2011
C210821. Entreprises privées (association à but non lucratif)	Nombre	Non	2009, 2011
C210822. Entreprises privées (kaisha)	Nombre	Non	2009, 2011
C210831. Entreprises privées (agriculture, sylviculture, pêche)	Nombre	Non	2011
C210832. Entreprises privées (agriculture, sylviculture)	Nombre	Non	2011
C210833. Entreprises privées (pêche)	Nombre	Non	2011
C210834. Entreprises privées (hors agriculture, sylviculture, pêche)	Nombre	Non	2011
C210835. Entreprises privées (mines, industries de l'extraction, carrières)	Nombre	Non	2011
C210836. Entreprises privées (construction, bâtiment)	Nombre	Non	2011
C210837. Entreprises privées manufacturières	Nombre	Non	2011
C210838. Entreprises privées (fourniture d'électricité, gaz, chaleur, eau)	Nombre	Non	2011
C210839. Entreprises privées (télécommunications)	Nombre	Non	2011
C210840. Entreprises privées (transport, services postaux)	Nombre	Non	2011
C210841. Entreprises privées (commerce de gros et de détail)	Nombre	Non	2011
C210842. Entreprises privées (commerce de gros)	Nombre	Non	2011
C210843. Entreprises privées (commerce de détail)	Nombre	Non	2011
C210844. Entreprises privées (finance et assurance)	Nombre	Non	2011
C210845. Entreprises privées (immobilier et location de biens)	Nombre	Non	2011
C210846. Entreprises privées (recherche scientifique, services techniques et expertise)	Nombre	Non	2011
C210847. Entreprises privées (hôtellerie, restauration)	Nombre	Non	2011
C210848. Entreprises privées (services à la personne, loisirs)	Nombre	Non	2011
C210849. Entreprises privées (éducation, enseignement, soutien scolaire)	Nombre	Non	2011
C210850. Entreprises privées (santé, soins, bien-être)	Nombre	Non	2011
C210851. Entreprises privées (services composites)	Nombre	Non	2011
C210852. Entreprises privées (services non classés)	Nombre	Non	2011
C2109. Entreprises (administrations publiques centrales et locales)	Nombre	Non	2009
C210901. Entreprises (admin. centrales)	Nombre	Non	2009
C210902. Entreprises (admin. locales)	Nombre	Non	2009
C210903. Entreprises (admin. départementales)	Nombre	Non	2009

C210904. Entreprises (admin. municipales)	Nombre	Non	2009
C2110. Entreprises du secteur primaire	Nombre	Non	2009
C2111. Entreprises du secteur secondaire	Nombre	Non	2009
C2112. Entreprises du secteur tertiaire	Nombre	Non	2009
C2201. Nombre de salariés (résultats bruts)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1981
C2204. Salariés du secteur secondaire (résultats bruts)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1981
C2205. Salariés du secteur tertiaire (résultats bruts)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1981
C2207. Nombre de salariés	Nombre	Non	2009
C220701. Salariés (hors administrations publiques) d'après la 12e révision de la nomenclature industrielle	Nombre	Non	2009
C220702. Salariés (agriculture, sylviculture, pêche)	Nombre	Non	2009
C220703. Salariés (agriculture et sylviculture)	Nombre	Non	2009
C220704. Salariés (pêche)	Nombre	Non	2009
C220705. Salariés (hors agriculture, sylviculture, pêche)	Nombre	Non	2009
C220706. Salariés (hors agriculture, sylviculture, pêche) (hors administrations publiques)	Nombre	Non	2009
C220707. Salariés (mines, industries de l'extraction, carrières)	Nombre	Non	2009
C220708. Salariés (construction, bâtiment)	Nombre	Non	2009
C220709. Salariés (entreprises manufacturières)	Nombre	Non	2009
C220710. Salariés (fourniture d'électricité, gaz, chaleur, eau)	Nombre	Non	2009
C220711. Salariés (télécommunications)	Nombre	Non	2009
C220712. Salariés (transport, services postaux)	Nombre	Non	2009
C220713. Salariés (commerce de gros et de détail)	Nombre	Non	2009
C220714. Salariés (commerce de gros)	Nombre	Non	2009
C220715. Salariés (commerce de détail)	Nombre	Non	2009
C220716. Salariés (finance et assurance)	Nombre	Non	2009
C220717. Salariés (immobilier et location de biens)	Nombre	Non	2009
C220718. Salariés (recherche scientifique, services techniques et expertise)	Nombre	Non	2009
C220719. Salariés (hôtellerie, restauration)	Nombre	Non	2009
C220720. Salariés (services à la personne, loisirs)	Nombre	Non	2009
C220721. Salariés (éducation, enseignement, soutien scolaire)	Nombre	Non	2009
C220722. Salariés (santé, soins, bien-être)	Nombre	Non	2009
C220723. Salariés (services composites)	Nombre	Non	2009
C220724. Salariés (services non classés)	Nombre	Non	2009
C220725. Salariés (administrations et services publics, sauf classés ailleurs)	Nombre	Non	2009
C2208. Salariés (secteur privé)	Nombre	Non	2009, 2011
C220801. Salariés (secteur privé) des entreprises de 1 à 4 salariés	Nombre	Non	2009, 2011
C220802. Salariés (secteur privé) des entreprises de 5 à 9 salariés	Nombre	Non	2009, 2011
C220803. Salariés (secteur privé) des entreprises de 10 à 29 salariés	Nombre	Non	2009, 2011

C220804. Salariés (secteur privé) des entreprises de 30 à 49 salariés	Nombre	Non	2009, 2011
C220805. Salariés (secteur privé) des entreprises de 50 à 99 salariés	Nombre	Non	2009, 2011
C220820. Salariés (secteur privé) auto-entrepreneurs	Nombre	Non	2009, 2011
C220821. Salariés (secteur privé) des associations à but non lucratif	Nombre	Non	2009, 2011
C220822. Salariés (secteur privé) (kaisha)	Nombre	Non	2009, 2011
C220831. Salariés (secteur privé) agriculture, sylviculture, pêche)	Nombre	Non	2011
C220832. Salariés (secteur privé) agriculture et sylviculture	Nombre	Non	2011
C220833. Salariés (secteur privé) pêche	Nombre	Non	2011
C220834. Salariés (secteur privé) hors agriculture, sylviculture et pêche, hors administrations publiques	Nombre	Non	2011
C220835. Salariés (secteur privé) mines, industries de l'extraction, carrières	Nombre	Non	2011
C220836. Salariés (secteur privé) construction et bâtiment	Nombre	Non	2011
C220837. Salariés (secteur privé) entreprises manufacturières	Nombre	Non	2011
C220838. Salariés (secteur privé) fourniture d'électricité, gaz, chaleur, eau	Nombre	Non	2011
C220839. Salariés (secteur privé) télécommunications	Nombre	Non	2011
C220840. Salariés (secteur privé) transport et services postaux	Nombre	Non	2011
C220841. Salariés (secteur privé) commerce de gros et de détail	Nombre	Non	2011
C220842. Salariés (secteur privé) commerce de gros	Nombre	Non	2011
C220843. Salariés (secteur privé) commerce de détail	Nombre	Non	2011
C220844. Salariés (secteur privé) finance et assurance	Nombre	Non	2011
C220845. Salariés (secteur privé) Immobilier et location de biens	Nombre	Non	2011
C220846. Salariés (secteur privé) recherche scientifique, services techniques et expertise	Nombre	Non	2011
C220847. Salariés (secteur privé) hôtellerie et restauration	Nombre	Non	2011
C220848. Salariés (secteur privé) services à la personne, loisirs	Nombre	Non	2011
C220849. Salariés (secteur privé) éducation, enseignement, soutien scolaire	Nombre	Non	2011
C220850. Salariés (secteur privé) santé, soins, bien-être	Nombre	Non	2011
C220851. Salariés (secteur privé) services composites	Nombre	Non	2011
C220852. Salariés (secteur privé) services non classés	Nombre	Non	2011
C2209. Salariés (administrations publiques centrales et locales)	Nombre	Non	2009
C220901. Salariés (admin. centrales)	Nombre	Non	2009
C220902. Salariés (admin. locales)	Nombre	Non	2009
C220903. Salariés (admin. départementales)	Nombre	Non	2009
C220904. Salariés (admin. municipales)	Nombre	Non	2009
C2210. Salariés du secteur primaire	Nombre	Non	2009
C2211. Salariés du secteur secondaire	Nombre	Non	2009
C2212. Salariés du secteur tertiaire	Nombre	Non	2009

C3101. Montant de la production agricole	Yen (millions)	Oui	Annuelle de 1981 à 2006
C310201. Nombre de fermes (production commerciale)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1999
C310202. Nombre de fermes (auto-consommation)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1999
C310211. Nombre de fermes (activité principale, à temps plein)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1999
C310212. Nombre de fermes (activité secondaire, à temps partiel)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1999
C3107. Terres arables	Hectare	Partiellement	Annuellement à partir de 1981 (année 1983 exclue)
C3109. Terres arables en friches	Hectare	Non	2009
C3401. Expédition de produits manufacturés	Yen (millions)	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
C3403. Nombre d'entreprises manufacturières	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
C3404. Nombre de salariés des entreprises manufacturières	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
C3501. Vente annuelle de marchandises	Yen (millions)	Partiellement	Triennale, biennale ou quinquennale à partir de 1981
C350101. Vente annuelle de marchandises (en gros)	Yen (millions)	Partiellement	Triennale, biennale ou quinquennale à partir de 2001
C350102. Vente annuelle de marchandises (en détail)	Yen (millions)	Partiellement	Triennale, biennale ou quinquennale à partir de 2001
C3502. Nombre d'entreprises spécialisées dans la vente	Nombre	Partiellement	Triennale, biennale ou quinquennale à partir de 1982
C350201. Nombre d'entreprises spécialisées dans la vente (en gros)	Nombre	Partiellement	Triennale, biennale ou quinquennale à partir de 2002
C350202. Nombre d'entreprises spécialisées dans la vente (en détail)	Nombre	Partiellement	Triennale, biennale ou quinquennale à partir de 2002
C3503. Salariés des entreprises spécialisées dans la vente	Nombre	Partiellement	Triennale, biennale ou quinquennale à partir de 1982
C350301. Salariés des entreprises spécialisées dans la vente (en gros)	Nombre	Partiellement	Triennale, biennale ou quinquennale à partir de 2002
C350302. Salariés des entreprises spécialisées dans la vente	Nombre	Partiellement	Triennale, biennale ou quinquennale à partir de 2002
C5401. Prix fonciers standard (zone résidentielle)	yen/m²	Partiellement	Annuelle à partir de 1993
C5403. Prix fonciers standard (zone commerciale)	yen/m²	Partiellement	Annuelle à partir de 1993
C5405. Prix fonciers standard (zone industrielle)³⁶²	yen/m²	Partiellement	Annuelle à partir de 1993
C6101. Recettes (secteur privé)	Yen (millions)	Non	2011
C610101. Recettes (secteur privé) agriculture, sylviculture, pêche	Yen (millions)	Non	2011
C610104. Recettes (secteur privé) hors agriculture, sylviculture, pêche	Yen (millions)	Non	2011

³⁶² Ne concerne que les grandes villes.

C610105. Recettes (secteur privé) mines, industries de l'extraction, carrières	Yen (millions)	Non	2011
C610106. Recettes (secteur privé) construction et bâtiment	Yen (millions)	Non	2011
C610107. Recettes (secteur privé) entreprises manufacturières	Yen (millions)	Non	2011
C610108. Recettes (secteur privé) fourniture d'électricité, gaz, chaleur, eau	Yen (millions)	Non	2011
C610109. Recettes (secteur privé) télécommunications	Yen (millions)	Non	2011
C610110. Recettes (secteur privé) transport, services postaux	Yen (millions)	Non	2011
C610111. Recettes (secteur privé) commerce de gros et de détail	Yen (millions)	Non	2011
C610114. Recettes (secteur privé) finance et assurance	Yen (millions)	Non	2011
C610115. Recettes (secteur privé) immobilier et location de biens	Yen (millions)	Non	2011
C610116. Recettes (secteur privé) recherche scientifique, services techniques et expertise	Yen (millions)	Non	2011
C610117. Recettes (secteur privé) hôtellerie, restauration	Yen (millions)	Non	2011
C610118. Recettes (secteur privé) services à la personne, loisirs	Yen (millions)	Non	2011
C610119. Recettes (secteur privé) éducation, enseignement, soutien scolaire	Yen (millions)	Non	2011
C610120. Recettes (secteur privé) santé, soins, bien-être	Yen (millions)	Non	2011
C610121. Recettes (secteur privé) services composites	Yen (millions)	Non	2011
C610122. Recettes (secteur privé) services non classés	Yen (millions)	Non	2011
C620101. Valeur ajoutée (secteur privé) agriculture, sylviculture, pêche	Yen (millions)	Non	2011
C620105. Valeur ajoutée (secteur privé) mines, industries de l'extraction, carrières	Yen (millions)	Non	2011
C620106. Valeur ajoutée (secteur privé) construction et bâtiment	Yen (millions)	Non	2011
C620107. Valeur ajoutée (secteur privé) entreprises manufacturières	Yen (millions)	Non	2011
C620108. Valeur ajoutée (secteur privé) fourniture d'électricité, gaz, chaleur, eau	Yen (millions)	Non	2011
C620109. Valeur ajoutée (secteur privé) télécommunications	Yen (millions)	Non	2011
C620110. Valeur ajoutée (secteur privé) transport, services postaux	Yen (millions)	Non	2011
C620111. Valeur ajoutée (secteur privé) commerce de gros et de détail	Yen (millions)	Non	2011
C620114. Valeur ajoutée (secteur privé) finance et assurance	Yen (millions)	Non	2011
C620115. Valeur ajoutée (secteur privé) immobilier et location de biens	Yen (millions)	Non	2011
C620116. Valeur ajoutée (secteur privé) recherche scientifique, services techniques et expertise	Yen (millions)	Non	2011
C620117. Valeur ajoutée (secteur privé) hôtellerie, restauration	Yen (millions)	Non	2011
C620118. Valeur ajoutée (secteur privé) services à la personne, loisirs	Yen (millions)	Non	2011
C620119. Valeur ajoutée (secteur privé) éducation, enseignement, soutien scolaire	Yen (millions)	Non	2011

C620120. Valeur ajoutée (secteur privé) santé, soins, bien-être	Yen (millions)	Non	2011
C620121. Valeur ajoutée (secteur privé) services composites	Yen (millions)	Non	2011
C620122. Valeur ajoutée (secteur privé) services non classés	Yen (millions)	Non	2011
#C04505 Vente annuelle de marchandises (par employé)	Yen (dix milliers)	Non	Biennale ou triennale, 1981-2006
#C04507 Vente annuelle de marchandises (par entreprise)	Yen (millions)	Non	Biennale ou triennale, 1981-2006

Catégorie et intitulé des séries statistiques	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
D. 行政基盤, données administratives de base			
D1202. Membres du personnel des services administratifs généraux	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D2201. Indice de solidité financière	Indice	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
D2202. Balance annuelle réelle des comptes des collectivités (revenus/dépenses) (municipalité)	Pourcentage	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
D2203. Balance annuelle courante des comptes des collectivités (municipalité)	Pourcentage	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D2204. Part du budget consacrée au paiement de la dette publique	Pourcentage	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
D2205. Revenus financiers standard	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D2206. Montant de la demande fiscale de base	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D2209. Sources générales de revenus	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D2210. Dépenses d'investissement	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D2211. Ratio du coût net des obligations (municipalités)	Pourcentage	Non	Annuelle à partir de 2008
D2212. Poids de la dette sur les générations futures	Pourcentage	Non	2011, 2012
D3201. Recettes totales (municipales)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
D320101. Taxes locales (municipales)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
D320102. Transfert de la taxe à la consommation	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320103. Subventions d'intérêt	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320104. Déduction d'impôt ³⁶³ sur l'usage des golf	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320105. Déduction sur la taxe à la consommation locale spéciale	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 1997
D320106. Déduction d'impôt sur l'achat d'un véhicule	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320107. Remise des revenus de la taxe sur l'essence	Yen (milliers)	Non	Annuelle à partir de 2010
D320108. Part nationale de l'impôt sur le revenu transféré aux collectivités	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320109. Subvention spéciale pour la sécurité routière	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320110. Subventions pour les entreprises de dépollution et de restauration de l'environnement	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320111. Taxes de location	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320113. Remboursements du trésor national	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320115. Remboursements du trésor départemental	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320116. Revenus du patrimoine (taxe sur les)	Yen (milliers)	Non	Annuelle à partir de 2005
D320117. Revenus issus de donations (taxe sur les)	Yen (milliers)	Non	Annuelle à partir de 2005

³⁶³ 税交付金, *zeikōfukin*, déduction d'impôt ou rabatement fiscal: la taxe normalement perçue au niveau départemental est reversée aux municipalités.

D320118. Taxe sur les transferts monétaires	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 1997
D320119. Solde reporté	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320120. Revenus et indemnités divers	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 1997
D320121. Obligations municipales	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320122. Subventions exceptionnelles de l'Etat aux collectivités locales	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3202. Sources de revenus propres (internes)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203. Montant total des dépenses annuelles municipales	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
D320301. Dépenses parlementaires	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320302. Dépenses, affaires générales	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320303. Total des dépenses en allocations	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203031. Dépenses (en allocations) sociales	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203032. Dépenses sociales pour les seniors	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 1997
D3203033. Dépenses sociales pour les enfants	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
D3203034. Dépenses d'assistance publique, revenu minimum d'insertion (seikatsu hogo)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203035. Dépenses en aides aux personnes victimes de catastrophes	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320304. Dépenses de santé	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203042. Dépenses en services publics de santé	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203043. Dépenses d'entretien des lieux de santé et de soin	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203044. Frais de nettoyage	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320305. Dépenses pour l'emploi	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203051. Dépenses relatives au chômage	Yen (milliers)	Non	Annuelle à partir de 2010
D320306. Dépenses en agriculture, sylviculture et pêche	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320307. Dépenses en commerce et fabrication/industrie	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320308. Dépenses en travaux publics	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203082. Dépenses en frais de ponts autoroutiers	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203085. Dépenses d'aménagement urbain	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203086. Dépenses de logement	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320309. Dépenses de protection incendie	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320310. Dépenses en éducation	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203102. Dépenses en éducation (écoles élémentaires)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203103. Dépenses en éducation (collèges)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203104. Dépenses en éducation (lycées)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203105. Dépenses en éducation (écoles pour élèves handicapés)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203106. Dépenses en éducation (maternelles)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203107. Dépenses en éducation sociale	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3203108. Dépenses d'éducation physique et santé	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320311. Dépenses en aide aux victimes des catastrophes	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320312. Dépenses liées au remboursement de la dette publique	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320401. Dépenses de personnel	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320402. Dépenses d'équipement	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320403. Dépenses d'entretien et de réparation	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320404. Dépenses indirectes d'assistance sociale (hors allocations)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320405. Autres dépenses d'aide sociale	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320406. Dépenses de construction ordinaires	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320407. Dépenses de travaux de réparation des dommages causés par des catastrophes naturelles	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000

D320408. Dépenses de travaux engagés pour lutter contre le chômage	Yen (milliers)	Non	Annuelle à partir de 2010
D320409. Dépenses de dette publique ³⁶⁴	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320410. Fonds de réserve (reserve fund)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320411. Fonds d'investissement des collectivités	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D320412. Prêts, crédits (loan, advance)	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D3205. Montant des obligations municipales	Yen (milliers)	Non	Annuelle à partir de 2010
D420102. Taxes municipales	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D420202. Taxe foncière	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
D430102. Montant de la collecte des taxes départementales ³⁶⁵	Yen (milliers)	Non	Annuelle à partir de 1980
D430103. Montant de la collecte des taxes municipales	Yen (milliers)	Non	Annuelle à partir de 2010
D4302. Montant de la réception des taxes (3)	Yen (millions)	Non	Annuelle à partir de 1980
D430203. Montant de la réception des taxes	Yen (milliers)	Non	Annuelle à partir de 2010
#D02206. Revenu imposable (par débiteur fiscal)	Milliers de yen/habitant	Non	Annuelle à partir de 1985

E. 教育, éducation	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
E1101. Maternelles	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E1501. Enfants inscrits en maternelle	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E2101. Ecoles élémentaires/primaires	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E2401. Enseignants en école élémentaire	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E2501. Enfants inscrits en école élémentaire	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E3101. Collèges	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E3401. Enseignants en collège	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E3501. Elèves inscrits au collège	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E4101. Lycées	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E4501. Elèves inscrits au lycée	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
E9101. Population ayant achevé le cycle d'éducation secondaire/ baccalauréat	Nombre	Non	Décennale à partir de 2000
E9102. Population ayant achevé l'école primaire et le collège uniquement	Nombre	Non	Décennale à partir de 2000
E9103. Population allée jusqu'au lycée mais ayant achevé avant le baccalauréat	Nombre	Non	Décennale à partir de 2000
E9105. Population ayant suivi des études supérieures (formation universitaire courte, IUT (kōsen))	Nombre	Non	Décennale à partir de 2000
E9106. Population ayant suivi des études supérieures (formation universitaire longue, école doctorale)	Nombre	Non	Décennale à partir de 2000
#E0110201. Nombre d'écoles primaires par 100 km² de surface habitable	Nombre	Non	Annuelle à partir de 1981
#E0110202. Nombre de collèges par 100 km² de surface habitable	Nombre	Non	Annuelle à partir de 1981
#E0110203. Nombre de lycées par 100 km² de surface habitable	Nombre	Non	Annuelle à partir de 1981

F. 労働 travail et emploi	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
F1101. Population active	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F110101. Population active, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000

³⁶⁴ Montant équivalent ou presque équivalent aux chiffres donnés par l'indicateur D320312.

³⁶⁵ Non renseigné.

F110102. Population active, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1102. Population active employée	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F110201. Population active employée, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F110202. Population active employée, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1103. Population active, travail à temps plein	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1104. Population active, exerçant un travail à côté d'activités domestiques	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1105. Population active, ayant un travail parallèlement à des études supérieures	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1106. Population en arrêt de travail	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1107. Population active totalement au chômage	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F110701. Totalement au chômage, 20-24 ans	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F110702. Totalement au chômage, femmes	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1108. Population non active (6)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F110801. Population non active, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F110802. Population non active, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1109. Population inactive, travail domestique	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1110. Population inactive, en scolarité	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1111. Population inactive, autre	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1301. Employés (agriculture, sylviculture, pêche)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1302. Employeurs (agriculture, sylviculture, pêche)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1303. Cadres, dirigeants d'entreprise (kaisha dantai yakuin)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1304. Patrons de magasin (storekeeper)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1305. Patrons/propriétaires d'un atelier/d'une usine	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1306. Patrons (entreprise de service, autre entreprise)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1307. Techniciens professionnels (senmonshoku)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1308. Ingénieurs (gijūsha)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1309. Enseignants, enseignants de religion (shūkyōka)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1310. Écrivains, artistes, entertainers (geinōka)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1311. Management, manager	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1312. Employés administratifs, employés de bureau (jimushoku)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1313. Vendeurs, vendeuses	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1314. Techniciens (ginōsha)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1315. Ouvriers, travailleurs manuels (rōmusagyōsha)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1316. Employés des services à la personne	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1317. Employés des services de sécurité (hōanshoku)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F1318. Travail chez soi (naishokusha)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F2201. Employés du secteur primaire	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F2211. Employés du secteur secondaire	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F2221. Employés du secteur tertiaire	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F2401. Nombre d'actifs employés	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F2402. Nombre de yakuin (cadres d'entreprises et d'administration)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F2403. Yatoin no aru gyōshu (chefs d'entreprise employant des salariés hors membres de leur famille)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F2404. Yatoin no nai gyōshu (chefs d'entreprise employant uniquement des membres de leur famille)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F2405. Kazokujūgyōsha (employés d'une entreprise dirigée par un membre de leur famille)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F2406. Jieigyōju oyobi kazokujūgyōsha (patrons indépendants et employés d'une entreprise dirigée par un membre de leur famille)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000

F2409. Salariés réguliers, non intérimaires	Nombre	Non	2010
F2410. Nombre d'actifs employés intérimaires envoyés par une agence d'intérim	Nombre	Non	2010
F2411. Nombre d'actifs employés (à temps partiel, arubaito, autre)	Nombre	Non	2010
F2701. Nombre d'actifs employés dans leur commune de résidence	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F270101. Nombre d'actifs employés dans leur commune de résidence, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F270102. Nombre d'actifs employés dans leur commune de résidence, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F2702. Nombre d'actifs employés dans une autre commune de leur département (todōfuku) de résidence	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F270201. Nombre d'actifs employés dans une autre commune de leur département (todōfuku) de résidence, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F270202. Nombre d'actifs employés dans une autre commune de leur département (todōfuku) de résidence, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F2703. Actifs employés travaillant dans un autre département (todōfuku) que celui de résidence	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F270301. Actifs employés travaillant dans un autre département que celui de résidence, homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F270302. Actifs employés travaillant dans un autre département que celui de résidence, femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F2705. Navetteurs vers une autre commune (tsūkinsha)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F270501. Navetteurs vers une autre commune (tsūkinsha), homme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F270502. Navetteurs vers une autre commune (tsūkinsha), femme	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F2801. Actifs employés dans leur commune de résidence, par industrie (non précisé)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
F2802. Actifs employés vivant dans un autre département (todōfuku)	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 2000
F2803. Actifs employés venus d'une autre commune	Nombre	Partiellement	Quinquennale à partir de 1980
#F01301. Taux de chômage total	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1980
#F02701. Taux de déplacements domicile-travail vers une autre commune	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1980
#F02702. Taux de déplacements domicile-travail à partir d'une autre commune	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1980

G. 文化・スポーツ, culture et sport	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
G1201. Nombre total de halls de municipalité	Nombre	Partiellement	Annuelle puis triennale à partir de 1995
G1401. Nombre de bibliothèques	Nombre	Partiellement	Annuelle puis triennale à partir de 1995
#G01101. Nombre de halls de municipalité par million d'habitants	Nombre/million habitants	Non	Annuelle puis triennale à partir de 1995
#G01104. Nombre de bibliothèques par million d'habitants	Nombre/million habitants	Non	Annuelle puis triennale à partir de 1995

H. 居住, logement	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
H1100. Nombre total de logements	Nombre	Non	2003, 2008
H1101. Logements occupés	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 1983
H1102. Logements non occupés	Nombre	Non	2003, 2008
H110201. Logements habités temporairement	Nombre	Non	2003, 2008
H110202. Logements vacants	Nombre	Non	2003, 2008
H110203. Logements en cours de construction	Nombre	Non	2003, 2008
H1201. Logements à usage exclusivement résidentiel	Nombre	Non	2003, 2008
H1203. Logements combinés à un usage autre (commercial)	Nombre	Non	2003, 2008
H1310. Logements en propriété habités par le(s) propriétaire (mochi ie)	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 1983
H1320. Logements en location	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 1983
H1321. Logements publics (municipaux et départementaux, loués par l'agence du renouvellement urbain ou par un opérateur public)	Nombre	Non	2003, 2008
H132101. Logements public municipaux et départementaux (kōei)	Nombre	Non	2003, 2008
H132102. Logements loués par l'agence du renouvellement urbain (toshi saisei kikō) ou par un opérateur public (kōsha)	Nombre	Non	2003, 2008
H1322. Logements locatifs privés	Nombre	Non	2003, 2008
H1401. Maisons individuelles (ikkodate)	Nombre	Non	2003, 2008
H140101. Maisons individuelles (tout ou partiellement en bois)	Nombre	Non	2003, 2008
H1402. Maisons individuelles (sans bois)	Nombre	Non	2003, 2008
H140201. Nagaya (maisons mitoyennes, en rangée)	Nombre	Non	2003, 2008
H140202. Nagaya (tout ou partiellement en bois)	Nombre	Non	2003, 2008
H1403. Logements collectifs, en immeuble (kyōdō jūtaku)	Nombre	Non	2003, 2008
H140301. Logement collectif, en immeuble (tout ou partiellement en bois)	Nombre	Non	2003, 2008
H140302. Logements collectifs, en immeuble (sans bois)	Nombre	Non	2003, 2008
H1404. Logements (autre type de construction)	Nombre	Non	2003, 2008
H1501. Logements en bois/ en bois ignifugé	Nombre	Non	2003, 2008
H150101. Logements en bois	Nombre	Non	2003, 2008
H150202. Logements en bois ignifugé	Nombre	Non	2003, 2008
H1502. Logements sans bois	Nombre	Non	2003, 2008
H1504. Logements en béton, béton armé, acier	Nombre	Non	2003, 2008
H1505. Logements construits avec d'autres types de matériaux	Nombre	Non	2003, 2008
H1506. Logements avec une armature en acier	Nombre	Non	2003, 2008
H1604. Logements construits entre 1951 et 1960	Nombre	Non	2003, 2008
H1605. Logements construits entre 1961 et 1970	Nombre	Non	2003, 2008
H1612. Logements construits entre 1971 et 1980	Nombre	Non	2003, 2008
H1613. Logements construits entre 1981 et 1990	Nombre	Non	2003, 2008
H1615. Logements construits avant 1960	Nombre	Non	2003, 2008
H1616. Logements construits avant 1970	Nombre	Non	2003, 2008
H1619. Logements construits entre 1981 et 2000	Nombre	Non	2003, 2008
H1620. Logements construits entre 2001 et 2005	Nombre	Non	2003, 2008
H1621. Logements construits en 2006-2007	Nombre	Non	2003, 2008
H1800. Logements en chantier	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2000

H1801. Maisons individuelles en chantier (mochi ie)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2000
H1802. Logements en chantier (à louer)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2000
H1803. Logements en chantier (à acheter en lotissement ou en co-propriété : bunjō, vente en lots)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2000
H1804. Logements de fonction en chantier	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2000
H1810. Logements à acheter (maison/copropriété) en chantier	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2000
H2101. Logements de 5,9 tatami au plus (<9,75 m ²)	Nombre	Non	2003, 2008
H2102. Logements de 6 à 11,9 tatami (9,8-19,8 m ²)	Nombre	Non	2003, 2008
H2103. Logements de 12 à 17,9 tatami (19,9 - 29,6 m ²)	Nombre	Non	2003, 2008
H2104. Logements de 18 à 23,9 tatami (29,75-39,5 m ²)	Nombre	Non	2003, 2008
H2105. Logements de 24 à 29,9 tatami (39,6 - 49,4 m ²)	Nombre	Non	2003, 2008
H2106. Logements de 30 à 35,9 tatami (49,5 - 59,3 m ²)	Nombre	Non	2003, 2008
H2107. Logements de 36 à 47,9 tatami (59,4-79,2 m ²)	Nombre	Non	2003, 2008
H2108. Logements de plus de 48 tatami (>79,3 m ²)	Nombre	Non	2003, 2008
H2110. Nombre de pièces par logement³⁶⁶	Moyenne	Non	2003, 2008
H211010. Nombre de pièces par logement (maison individuelle, mochi ie)	Moyenne	Non	2003, 2008
H211020. Nombre de pièce par logement (logement locatif)	Moyenne	Non	2003, 2008
H2120. Nombre de tatami par logement	Moyenne	Non	2003, 2008
H212010. Nombre de tatami par logement (maison individuelle)	Moyenne	Non	2003, 2008
H212020. Nombre de tatami par logement (logement à louer)	Moyenne	Non	2003, 2008
H2130. Surface totale par logement	Moyenne	Non	Quinquennale à partir de 1983
H213010. Surface totale par logement (maison individuelle)	Moyenne	Non	2003, 2008
H213020. Surface totale par logement (logement locatif)	Moyenne	Non	2003, 2008
H2201. Logements avec toilette à eau	Nombre	Non	2003, 2008
H2230. Logements (intérieur adapté aux besoins des seniors)	Nombre	Non	2003, 2008
H2250. Logements équipés de détecteur de fumée	Nombre	Non	2003, 2008
H2270. Logements avec système anti-sismique (maison individuelle)	Nombre	Non	2003, 2008
H2280. Logements avec chauffe-eau à énergie solaire	Nombre	Non	2008
H2281. Logements avec système électrique à énergie solaire	Nombre	Non	2008
H2282. Logements avec fenêtres à double vitrage	Nombre	Non	2008
H2500. Superficie des constructions à usage résidentiel non exclusif en cours de construction ³⁶⁷	m ²	Non	Annuelle à partir de 2000
H2600. Surface des logements neufs en chantier	m²	Non	Annuelle à partir de 2000
H2601. Surface des maisons individuelles en chantier	m²	Non	
H2602. Surface des logements en lotissement ou co-propriété (bunjō, vente en lots) en chantier	m²	Non	Annuelle à partir de 2000
H2603. Surface des logements à louer en chantier	m²	Non	Annuelle à partir de 2000
H2604. Surface des logements de fonction en chantier	m ²	Non	Annuelle à partir de 2000
H2900. Logements situés à moins de 100 m d'une crèche, garderie, jardin d'enfants (hoikusho)	Nombre	Non	2003, 2008
H2901. Logements situés à 100-200 m d'une crèche, garderie,	Nombre	Non	2003, 2008

³⁶⁶ Inclut la salle de bain et la cuisine.

³⁶⁷ Inclut les constructions à usage mixte (bâtiments comprenant des logements et des locaux commerciaux, etc.).

jardins d'enfants			
H2902. Logements situés à 200-500 m d'une crèche, garderie, jardin d'enfants	Nombre	Non	2003, 2008
H2903. Logements situés à 500-1000 m d'une crèche, garderie, jardin d'enfants	Nombre	Non	2003, 2008
H2904. Logements situés à plus de 1000 m d'une crèche, garderie, jardin d'enfants	Nombre	Non	2003, 2008
H2910. Logements situés à moins de 250 m d'un centre de soins quotidiens pour personnes âgées	Nombre	Non	2003, 2008
H2911. Logements situés à 250-500 m d'un centre de soins quotidiens pour personnes âgées	Nombre	Non	2003, 2008
H2912. Logements situés à 500-1000 m d'un centre de soins quotidiens pour personnes âgées	Nombre	Non	2003, 2008
H2913. Logements situés à 1000-2000 m d'un centre de soins quotidiens pour personnes âgées	Nombre	Non	2003, 2008
H2914. Logements situés à plus de 2000 m d'un centre de soins quotidiens pour personnes âgées	Nombre	Non	2003, 2008
H3100. Nombre total de ménages	Nombre	Non	2003, 2008
H3110. Ménages ordinaires ³⁶⁸	Nombre	Non	2003, 2008
H3111. Chefs de ménages ordinaires	Nombre	Non	2003, 2008
H311110. Ménages dont le chef a plus de 65 ans	Nombre	Non	2003, 2008
H3120. Quasi ménages ³⁶⁹	Nombre	Non	2003, 2008
H3210. Ménages vivant sous un toit (ordinaires et quasi)	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
H3211. Chefs de ménages (ordinaires et quasi)	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
H3220. Ménages (ordinaires et quasi) vivant à l'extérieur d'un logement	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
H3300. Population des ménages	Nombre	Non	2003, 2008
H3310. Population des ménages ordinaires	Nombre	Non	2003, 2008
H3311. Population des ménages ordinaires avec un chef	Nombre	Non	2003, 2008
H3320. Population des quasi ménages	Nombre	Non	2003, 2008
H3410. Population des ménages vivant sous un toit (ordinaires et quasi)	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
H3411. Population des ménages (ordinaires et quasi) avec un chef	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
H3420. Population des ménages (ordinaires et quasi) vivant à l'extérieur d'un logement	Nombre	Non	Quinquennale à partir de 2000
H3510. Nombre de pièces par ménage (ménages ordinaires)	Moyenne	Non	2003, 2008
H3511. Nombre de pièces par ménage (ménages avec chef)	Moyenne	Non	2003, 2008
H351101. Nombre de pièces par ménage (maisons individuelles)	Moyenne	Non	2003, 2008
H351102. Nombre de pièces par ménage (logement en location)	Moyenne	Non	2003, 2008
H3520. Nombre de tatami par ménage (ménages ordinaires)	Moyenne	Non	2003, 2008
H3521. Nombre de tatami par ménage (ménages avec chef)	Moyenne	Non	2003, 2008
H352101. Nombre de tatami par ménage (maisons individuelles)	Moyenne	Non	2003, 2008
H352102. Nombre de tatami par ménage (logements en location)	Moyenne	Non	2003, 2008
H3730. Ménages vivant dans un logement au-dessus du seuil minimal de surface habitable³⁷⁰	Nombre	Non	2008

³⁶⁸ Définit les ménages dont les membres habitent et vivent ensemble au quotidien.

³⁶⁹ Personnes vivant ensemble sous un même toit mais n'ayant pas de liens de parenté.

H3740. Ménages vivant dans un logement au-dessus du seuil conseillé de surface habitable³⁷¹	Nombre	Non	2008
H4102. Montant mensuel moyen d'une location (usage résidentiel)	Moyenne en yen	Non	2003, 2008
H4104. Montant mensuel moyen d'une location (usage résidentiel) par tatami de surface habitable	Yen/tatami	Non	2003, 2008
H5501. Population dont les eaux usées sont traitées (shinyōshori jinkō)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 1981
H5507. Population totale (avec et sans toilettes à eau)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2005
H550701. Population sans toilettes à eau	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1999
H5508. Part de la population ayant une fosse septique	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2005
H5509. Volume d'eaux usées traitées	Kilo litre	Non	Annuelle à partir de 2005
H5601. Population dont les déchets sont traités (gomi shori)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 1981
H5608. Population dont les déchets sont ramassés (gomi keikaku shūshū jinkō)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 1999
H5609. Volume des déchets collectés ³⁷²	Tonne	Non	Annuelle à partir de 1999
H560901. Volume des déchets ramassés par la mairie	Tonne	Non	Annuelle à partir de 2005
H560902. Volume des déchets déposés directement à la décharge	Tonne	Non	Annuelle à partir de 2005
H560903. Volume de déchets traités par les ménages de manière autonome	Tonne	Non	Annuelle à partir de 2005
H560904. Volume de déchets collectés par des groupes de résidents (délégation par la mairie)	Tonne	Non	Annuelle à partir de 2005
H5610. Volume collecté par personne et par jour	gramme/pers onne/jour	Non	Annuelle à partir de 2005
H5612. Volume des déchets traités	Tonne	Non	Annuelle à partir de 2000
H561201. Volume des déchets traités (recyclés)	Tonne	Non	Annuelle à partir de 2005
H5613. Volume des déchets réutilisés après traitement	Tonne	Non	Annuelle à partir de 2005
H5614. Taux de recyclage	Pourcentage	Non	Annuelle à partir de 1999
H5615. Volume déposé non recyclé (final disposal)	Tonne	Non	Annuelle à partir de 2000
H6101. Magasins de détail, boutiques	Nombre	Partiellement	Quinquennale, 1981-2006
H6102. Lieux de restauration/débites de boisson	Nombre	Partiellement	Quinquennale, 1981-2006
H6103. Centres commerciaux/grands supermarchés (ōgata kouriten)	Nombre	Partiellement	Quinquennale, 1981-2006
H6104. Department stores (depāto, hyakkaten)	Nombre	Partiellement	Quinquennale, 1981-2006
H6130. Magasins de détail, boutiques (lieux) ³⁷³	Nombre	Non	2009, 2011
H613001. Vente de biens divers (commodities)	Nombre	Non	2009, 2011
H613002. Magasin de vêtements, textiles, accessoires	Nombre	Non	2009, 2011

³⁷⁰ Seuil en-dessous duquel un ménage est « mal logé ». La pièce à coucher d'un couple doit mesurer au minimum 6 tatami (9,9 m²) et accueillir au maximum un enfant de moins de 5 ans. Si le couple a un enfant de plus de 5 ans, celui-ci doit dormir dans une pièce de plus de 4,5 tatami (7,4 m²), éventuellement avec un frère ou une soeur dans une pièce de plus de 6 tatami (jusqu'à 12 ans si les enfants sont de sexe opposé, jusqu'à 17 ans pour les enfants du même sexe). Tout enfant de plus de 17 ans doit avoir sa propre chambre de plus de 7,4 m².

³⁷¹ Un seuil conseillé pour vivre « correctement » (yūdō signifie « guidage »). La pièce à coucher d'un couple doit mesurer au minimum 8 tatami (13 m²) et accueillir au maximum un enfant de moins de 3 ans. Les enfants de 3 à 11 ans peuvent dormir jusqu'à deux dans une pièce de 8 tatami au moins, ou bien avoir chacun leur pièce de 7,4 m² (4,5 tatami) en ville, 9,9 m² (6 tatami) hors ville.

³⁷² H5609 = H560901 + H560902 + H560904

³⁷³ Les indicateurs numérotés H6130 présentent, rapport à H6101, les résultats des enquêtes biennuelles commençant à partir de 2009 avec une nomenclature légèrement modifiée.

H613003. Vente d'aliments	Nombre	Non	2009, 2011
H613004. Machines, outils, appareils de bricolage	Nombre	Non	2009, 2011
H613005. Autres magasins	Nombre	Non	2009, 2011
H613006. Magasin de vente par correspondance uniquement	Nombre	Non	2009, 2011
H6131. Restaurants, débits de boisson	Nombre	Non	2009, 2011
H6132. Centres commerciaux	Nombre	Non	2009, 2011
H6133. Grands magasins et supermarchés (hyakkaten, depāto, supā)	Nombre	Non	2009, 2011
H6201. Surface de vente au détail par commune	m ²	Non	2007, 2011
H7110. Longueur réelle du réseau routier	km	Partiellement	Annuelle à partir de 1995
H7111. Longueur réelle du réseau routier (principales routes, shuyō dōro)	km	Partiellement	Annuelle à partir de 1995
H711101. Longueur réelle du réseau routier (autoroutes nationales, ippankokudō)	km	Partiellement	Annuelle à partir de 1995
H711102. Longueur réelle du réseau routier (routes régionales principales, shuyō chihō dōro)	km	Partiellement	Annuelle à partir de 1995
H711103. Longueur réelle du réseau routier (routes gérées par les todōfuku, départements et préfectures)	km	Partiellement	Annuelle à partir de 1995
H7112. Longueur réelle du réseau routier (routes municipales)	km	Partiellement	Annuelle à partir de 1995
H7120. Longueur réelle du réseau de routes asphaltées	km	Non	Annuelle à partir de 2005
H7121. Longueur réelle du réseau de routes asphaltées (principales routes, shuyō dōro)	km	Partiellement	Annuelle à partir de 1995
H712101. Longueur réelle du réseau de routes asphaltées (autoroutes nationales, ippankokudō)	Km	Non	Annuelle à partir de 2005
H712102. Longueur réelle du réseau de routes asphaltées (routes régionales principales, shuyō chihō dōro)	Km	Non	Annuelle à partir de 2005
H712103. Longueur réelle du réseau de routes asphaltées (routes gérées par les départements et préfectures)	Km	Non	Annuelle à partir de 2005
H7122. Longueur réelle du réseau de routes asphaltées (routes municipales)	Km	Partiellement	Annuelle à partir de 1995
H7207. Véhicules à imposition fixe, de type kei car (véhicule motorisé léger) ³⁷⁴	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H7208. Véhicules à deux roues compacts (>400 cc)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H7209. Motocyclettes, vélo motorisés	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H720901. Motocyclettes, vélo motorisés (< 50 cc)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H720902. Motocyclettes, vélo motorisés (50-90 cc)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H720903. Motocyclettes, vélo motorisés (> 90 cc)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H720904. Mini cars	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H7210. Véhicules utilitaire, à moteur et structure spéciale de petite taille, compact ou kei car	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H721001. Véhicules à deux roues (incluant les side cars)	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H721002. Véhicules à trois roues motorisés	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2010
H7301. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études	Nombre	Non	2010
H730101. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (uniquement à pied)	Nombre	Non	2010

³⁷⁴ L'impôt sur la possession du véhicule est payé à une date fixe. Les « kei car » (*keijidōsha*) sont des véhicules de moins de 660 cc (trois et quatre roues) ou moins de 250 cc (deux roues) conçus pour favoriser le développement de la circulation automobile après la guerre. Ils respectent la taxation et les normes d'assurance, mais leur possesseur n'est pas tenu de prouver qu'il possède une place de parking propre pour garer ce véhicule en zone rurale.

H730102. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (chemin de fer, métro)	Nombre	Non	2010
H730103. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (bus)	Nombre	Non	2010
H730104. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (bus scolaire ou d'entreprise)	Nombre	Non	2010
H730105. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (voiture personnelle)	Nombre	Non	2010
H730108. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (empruntant deux transports différents)	Nombre	Non	2010
H730109. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (empruntant trois transports différents et plus)	Nombre	Non	2010
H730110. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (moto)	Nombre	Non	2010
H730111. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (vélo)	Nombre	Non	2010
H730112. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (taxi, véhicule loué)	Nombre	Non	2010
H730113. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études (autre)	Nombre	Non	2010
H7302. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études, à l'intérieur de leur commune de résidence	Nombre	Non	2010
H7303. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études, à l'extérieur de leur commune de résidence et à l'intérieur de leur département	Nombre	Non	2000, 2010
H7304. Habitants en déplacement quotidien pour leur travail ou leurs études, hors de leur département de résidence	Nombre	Non	2000, 2010
H7401. Ménages dont le principal pourvoyeur de ressources est employé	Nombre	Non	2003, 2008
H740101. Ménages dont le principal pourvoyeur de ressources est employé (déplacement domicile-travail <30 minutes)	Nombre	Non	2003, 2008
H740102. Ménages dont le principal pourvoyeur de ressources est employé (déplacement domicile-travail 30-59 minutes)	Nombre	Non	2003, 2008
H740103. Ménages dont le principal pourvoyeur de ressources est employé (déplacement domicile-travail 60-89 minutes)	Nombre	Non	2003, 2008
H740104. Ménages dont le principal pourvoyeur de ressources est employé (déplacement domicile-travail > 90 minutes)	Nombre	Non	2003, 2008
H7501. Nombre de bureaux de poste (yūbinkyoku)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
H7701. Télédiffusion (nombre de contrats)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
H770101. Diffusion satellitaire (nombre de contrats)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
H8101. Superficie des périmètres désignés d'urbanisme (toshi keikaku kuiki shitei menseki, city planning areas)	Ha	Non	Annuelle à partir de 2005
H8102. Superficie des périmètres d'urbanisation contrôlée (shigaika chōsei kuiki menseki), urbanization control areas	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H8103. Superficie des périmètres d'urbanisation (shigaika kuiki menseki, urbanization promotion areas)	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 2005

H8104. Superficie des yōto chiiki (zones liées par des réglementations fonctionnelles) ³⁷⁵	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H810401. Superficie des zones à usage exclusivement résidentiel (jūkyo senyō chiiki)	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H810402. Superficie des zones à usage exclusivement résidentiel (jūkyo senyō chiiki)	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H810403. Superficie des zones à usage commercial de proximité (kinrin shōgyō chiiki menseki, neighborhood commercial zone)	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H810404. Superficie des zones à usage commercial (shōgyō chiiki menseki)	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H810405. Superficie des zones à usage semi-industriel (junkōgyō chiiki, semi or quasi industrial zone)	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H810406. Superficie des zones à usage industriel (kōgyō chiiki)	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H810407. Superficie des zones à usage exclusivement industriel (kōgyō senyō chiiki)	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H810408. Superficie des zones à usage commercial et commercial de proximité	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H810409. Superficie des zones à usage industriel et quasi industriel	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 1985
H9101. Nombre de parcs publics	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
H9201. Superficie des parcs publics	Ha	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
#H01301. Part des maisons individuelles dans la composition totale des logements	Pourcentage	Non	Quinquennale à partir de 1983
#H02103. Surface moyenne totale par logement	Moyenne en m ²	Non	Quinquennale à partir de 1983
#H06101. Magasins de détail (hors restauration) pour 1000 habitants	Nombre/mille habitants	Non	Quinquennale à partir de 1981
#H06107. Lieux de restauration pour 1000 habitants	Nombre/mille habitants	Non	Quinquennale à partir de 1981
#H06109. Centres commerciaux pour 100 000 habitants	Nombre/100 000 habitants	Non	Quinquennale à partir de 1981
#H06111. Grands magasins par 100 000 habitants	Nombre/100 000 habitants	Non	Quinquennale à partir de 1981
#H06127. Magasins de détail pour mille habitants (nomenclature révisée)	Nombre/mille habitants	Non	2009, 2011
#H06130. Lieux de restauration pour mille habitants (nomenclature révisée)	Nombre/mille habitants	Non	2009, 2011
#H06131. Centres commerciaux pour 100 000 habitants	Nombre/100 000 habitants	Non	2009, 2011
#H06132. Grands magasins et supermarchés pour 100 000 habitants	Nombre/100 000 habitants	Non	2009, 2011
#H06401. Longueur du réseau routier par km ² de superficie communale	Km	Non	Annuelle à partir de 1995
#H06406. Part des routes principales asphaltées	Pourcentage	Non	Annuelle à partir de 1995

³⁷⁵ Zones liées par des réglementations fonctionnelles, en vertu du Code de la Construction standardisée japonaise (Nihon kenchiku-kijun hō), révisé en 1950, 1970, 1992 et 2000.

I. 健康・医療, santé et soin	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
I1101. Espérance de vie à la naissance (homme)	Âge moyen	Non	2010
I1102. Espérance de vie à la naissance (femme)	Âge moyen	Non	2010
I5101. Nombre d'hôpitaux	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1997
I510110. Nombre d'hôpitaux psychiatriques	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1997
I510120. Nombre d'hôpitaux généraux	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
I510150. Nombre d'hôpitaux équipés pour les soins de longue durée	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1996
I5102. Nombre de centres de soins médicaux généraux (ippan shinryō, clinique)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
I510201. Nombre de centres de soins médicaux généraux avec lits	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
I5103. Nombre de cabinets de dentiste	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1996
I5211. Nombre de lits d'hôpitaux	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
I5212. Nombre de lits d'hôpitaux dans les lieux de soins médicaux généraux (ippan shinryō)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
I5501. Nombre de lieux de soins gériatriques	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
I5502. Personnel infirmier travaillant dans les soins gériatriques	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
I6100. Docteurs	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1984
I6101. Docteurs travaillant dans des centres de santé	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
I6200. Dentistes	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1984
I6201. Dentistes travaillant dans des centres de santé	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
I6300. Pharmaciens	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
I6310. Pharmacies	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
#I0910103. Hôpitaux généraux par million d'habitants	Nombre/million habitants	Non	Quinquennale à partir de 1980
#I0910105. Lieux de soins médicaux généraux par million d'habitants	Nombre/million habitants	Non	Quinquennale à partir de 1980
#I0950102. Hôpitaux généraux par 100 km ²	Nombre/100 km ²	Non	Annuelle à partir de 1981
#I0950103. Centres de soins médicaux (ippan shinryō) par 100 km ²	Nombre/100 km ²	Non	Annuelle à partir de 1981

J. 福祉・社会保障, bien-être et sécurité sociale	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
J2201. Abris et centres sociaux (hors centres de soins médicaux) (hogoshisetsu)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2301. Centres de soins aux personnes âgées ³⁷⁶	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230111. Maisons pour personnes âgées en difficulté économique³⁷⁷	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230112. Personnel travaillant dans les maisons pour personnes âgées en difficulté économique	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230113. Personnes vivant dans les maisons pour personnes âgées en difficulté économique	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000

³⁷⁶ *Rōjin fukushi shisetsu* en japonais, sa traduction anglaise est « welfare (service) center for the elderly ». Les indicateurs J23 en énumèrent les différentes catégories.

³⁷⁷ *Yōgo rōjin hōmu*, sa traduction anglaise est « home for the aged ». Son fonctionnement est conforme à l'article 5 de la loi sur le bien-être des personnes âgées (*rōjin fukushi hō*).

J230121. Centres de soins pour personnes âgées dépendantes (kaigo rōjin fukushi shisetsu) ³⁷⁸	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230124. Personnel travaillant dans les centres de soins pour personnes âgées dépendantes	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230131. Maisons pour personnes âgées à frais variables (keihi rōjin hōmu)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230132. Personnel travaillant dans les maisons pour personnes âgées à frais variables	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230133. Personnes vivant dans les maisons pour personnes âgées à frais variables	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230141. Résidences médicalisées (rōjin fukushi sentā)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230191. Centre d'aide aux et de loisirs pour personnes âgées (rōjin kaigo shien sentā)³⁷⁹	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230211. Maison de relaxation pour personnes âgées (rōjin ikoi no ie)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230221. Maisons pour personnes âgées forfaitaires³⁸⁰ (yūryō rōjin hōmu)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230222. Personnel travaillant dans les maisons pour personnes âgées forfaitaires (yūryō rōjin hōmu)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J230223. Personnes vivant dans les maisons pour personnes âgées forfaitaires (yūryō rōjin hōmu)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2303. Autres centres de soins pour personnes âgées	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J232101. Maisons pour personnes âgées (tous types)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2401. Centres de soin et de réhabilitation des personnes handicapées	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1997
J2402. Personnel travaillant dans les centres de soin et de réhabilitation des personnes handicapées	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2403. Personnes vivant dans les centres de soin et de réhabilitation des personnes handicapées	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2501. Centres d'aides à l'enfance	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2503. Jardins d'enfants	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
J250301. Jardins d'enfants publics	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J250502. Enfants sur liste d'attente pour une entrée en jardin d'enfants	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2001
J2506. Enfants en jardins d'enfants	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
J250604. Enfants en jardins d'enfants publics	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
J2641. Jardins d'enfants en zone peu accessible	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2642. Enfants en jardins d'enfants en zone peu accessible	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2701. Centres de soins aux handicapés mentaux	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2702. Personnel travaillant dans les centres de soins aux handicapés mentaux	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2703. Personnes vivant dans les centres de soins aux handicapés mentaux	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2801. Centres d'aide aux mères seules	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J2901. Centres d'aide à l'insertion des handicapés	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2008

³⁷⁸ Un lieu de résidence pour les personnes réclamant des soins constants et souffrant de handicaps qui ne leur permettent pas de vivre de manière autonome. Les résidents sont des personnes âgées mais aussi des adultes plus jeunes souffrant de déficiences physiques et mentales. Son fonctionnement est conforme à l'article 20 de la loi sur le bien-être des personnes âgées (*rōjin fukushi hō*).

³⁷⁹ Les personnes âgées peuvent y passer la journée mais n'y dorment pas.

³⁸⁰ A la différence des maisons pour personnes âgées à frais variables où les frais de repas et médicaux sont à la demande, ceux des maisons forfaitaires sont payés à l'avance selon un forfait pré-déterminé.

J2902. Centres de réinsertion des personnes ayant des troubles psychiques et mentaux	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2008
J2903. Centres de soutien à la participation sociale des handicapés physiques	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2008
J2904. Centres de protection des femmes mariées	Nombre	Non	Annuelle à partir de 2008
J4101. Nombre d'assurés à la police d'assurance santé nationale (kokumin kenkō hoken)	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
J4102. Nombre des paiements effectués au titre de la police d'assurance santé nationale	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2004
J4104. Nombre des dépenses médicales couvertes au titre de la police d'assurance santé nationale	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J4106. Nombre moyen d'exams médicaux par assuré à la police d'assurance santé nationale	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J4107. Volume des dépenses de santé par assuré	Yen	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
J4108. Volume des paiements effectués par assuré	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2001
J4109. Montant des dépenses de santé couvertes au titre de la police d'assurance santé nationale	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2001
#J02205. Instituts de soins aux personnes âgées	Nombre/10000 0 habitants >65 ans	Non	Quinquennale à partir de 2000

K. 安全, sécurité	Type de donnée	Données désagrégées	Périodicité
K2102. Incendies de bâtiments recensés	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
K2106. Coûts des dommages causés par les incendies	Yen (milliers)	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
K2107. Ménages victimes d'incendie	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
K2110. Personnes décédées dans un incendie	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
K2111. Personnes blessées dans un incendie	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 2000
K3101. Accidents de la route	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
K4201. Nombre d'infractions reconnues du code pénal	Nombre	Partiellement	Annuelle à partir de 1980
#K02103. Nombre d'incendie de bâtiment pour 100000 habitants	Nombre/100000 habitants	Non	Quinquennale à partir de 1980
#K04101. Nombre d'accidents de la route pour 100000 habitants		Non	Quinquennale à partir de 1980
#K04102. Nombre d'accidents de la route par linéaire de réseau routier	Nombre/1000 km de réseau	Non	Annuelle à partir de 1995
#K06101. Nombre d'infractions reconnues du code pénal par mille habitants	Nombre/mille habitants	Non	Quinquennale à partir de 1980

Annexe 3 : Catalogue des bases de données infra-communales (*chō-aza*) téléchargeables sur le portail du Bureau de la Statistique nationale : nom du dossier, type d'indicateur disponible pour chaque quartier de 2000 à 2010

Les données mobilisées dans le cadre de cette recherche doctorale sont surlignées en rouge.

Nom du "dossier" de données infracommunales	Indicateurs contenus
I. 男女別人口総数及び世帯総数, population totale (H/F)	I.1 人口総数, population totale
	I.2 男, population des hommes
	I.3 女, population des femmes
	I.4 世帯総数, nombre total de ménages

II. 年齢別（5歳階級、4区分）男女別人口, population totale, par groupe d'âge (de 5 ans), selon quatre types de groupes d'âge	II.1 総数, 年齢「不詳」含む, population totale, tous groupes d'âge confondus
	II.2 総数 0～4歳, habitants de 0-4 ans
	II.3 総数 5～9歳, 5-9 ans
	II.4 総数 10～14歳, 10-14 ans
	II.5 総数 15～19歳, 15-19 ans
	II.6 総数 20～24歳, 20-24 ans
	II.7 総数 25～29歳, 25-29 ans
	II.8 総数 30～34歳, 30-34 ans
	II.9 総数 35～39歳, 35-39 ans
	II.10 総数 40～44歳, 40-44 ans
	II.11 総数 45～49歳, 45-49 ans
	II.12 総数 50～54歳, 50-54 ans
	II.13 総数 55～59歳, 55-59 ans
	II.14 総数 60～64歳, 60-64 ans
	II.15 総数 65～69歳, 65-69 ans
	II.16 総数 70～74歳, 70-74 ans
	II.17 総数 15歳未満, population des moins de 15 ans
	II.18 総数 15～64歳, 15-64 ans
	II.19 総数 65歳以上, population des plus de 65 ans
	II.20 総数 75歳以上, population des plus de 75 ans
	II.21 男の総数、年齢「不詳」含む, population des hommes, tous groupes d'âge confondus
II.22 男 0～4歳, hommes, 0-4 ans	
II.23 男 5～9歳, hommes, 5-9 ans	
II.24 男 10～14歳, hommes, 10-14 ans	
II.25 男 15～19歳, hommes, 15-19 ans	
II.26 男 20～24歳, hommes, 20-24 ans	
II.27 男 25～29歳, hommes, 25-29 ans	
II.28 男 30～34歳, hommes, 30-34 ans	
II.29 男 35～39歳, hommes, 35-39 ans	
II.30 男 40～44歳, hommes, 40-44 ans	
II.31 男 45～49歳, hommes, 45-49 ans	
II.32 男 50～54歳, hommes, 50-54 ans	
II.33 男 55～59歳, hommes, 55-59 ans	
II.34 男 60～64歳, hommes, 60-64 ans	

	II.35 男 6 5 ~ 6 9 歳, hommes, 65-69 ans
	II.36 男 7 0 ~ 7 4 歳, hommes, 70-74 ans
	II.37 男 1 5 歳未満, hommes de moins de 15 ans
	II.38 男 1 5 ~ 6 4 歳, hommes de 15-64 ans
	II.39 男 6 5 歳以上, hommes de plus de 65 ans
	II.40 男 7 5 歳以上, hommes de plus de 75 ans
	II.41 女の総数、年齢「不詳」含む, population des femmes, tous groupes d'âge confondus
	II.42 女 0 ~ 4 歳, femmes, 0-4 ans
	II.43 女 5 ~ 9 歳, femmes, 5-9 ans
	II.44 女 1 0 ~ 1 4 歳, femmes, 10-14 ans
	II.45 女 1 5 ~ 1 9 歳, femmes, 15-19 ans
	II.46 女 2 0 ~ 2 4 歳, femmes, 20-24 ans
	II.47 女 2 5 ~ 2 9 歳, femmes, 25-29 ans
	II.48 女 3 0 ~ 3 4 歳, femmes, 30-34 ans
	II.49 女 3 5 ~ 3 9 歳, femmes, 35-39 ans
	II.50 女 4 0 ~ 4 4 歳, femmes, 40-44 ans
	II.51 女 4 5 ~ 4 9 歳, femmes, 45-49 ans
	II.52 女 5 0 ~ 5 4 歳, femmes, 50-54 ans
	II.53 女 5 5 ~ 5 9 歳, femmes, 55-59 ans
	II.54 女 6 0 ~ 6 4 歳, femmes, 60-64 ans
	II.55 女 6 5 ~ 6 9 歳, femmes, 65-69 ans
	II.56 女 7 0 ~ 7 4 歳, femmes, 70-74 ans
	II.57 女 1 5 歳未満, femmes de moins de 15 ans
	II.58 女 1 5 ~ 6 4 歳, femmes de 15-64 ans
	II.59 女 6 5 歳以上, femmes de plus de 65 ans
	II.60 女 7 5 歳以上, femmes de plus de 75 ans

III. 世帯人員別一般世帯数, nombre de ménages en fonction de la taille des ménages	III.1 一般世帯数 (世帯人員 6 人以上含む) , nombre total de ménages, incluant les ménages de plus de 6 personnes
	III.2 世帯人員 1 人, nombre de ménages d'une personne
	III.3 世帯人員 2 人, nombre de ménages de deux personnes
	III.4 世帯人員 3 人, nombre de ménages de trois personnes
	III.5 世帯人員 4 人, nombre de ménages de quatre personnes
	III.6 世帯人員 5 人, nombre de ménages de cinq personnes
	III.7 一般世帯人員, population des ménages
	III.8 1 世帯当り人員, nombre moyen de personnes par ménages

IV. 世帯の家族類型別一般世帯数, nombre de ménages en fonction de leur structure familiale	IV.1 一般世帯総数, nombre total des ménages
	IV.2 親族世帯, ménages de type familial
	IV.3 核家族世帯, familles nucléaires
	IV.4 うち夫婦のみの世帯, ménages composés uniquement d'un couple H/F
	IV.5 うち夫婦と子供から成る世帯, ménages composés d'un couple H/F et d'enfants
	IV.6 核家族以外の世帯
	IV.7 6 歳未満世帯員のいる一般世帯総数, ménages dont l'un des membres au moins est âgé de moins de 6 ans
	IV.8 1 8 歳未満世帯員のいる一般世帯総数, ménages dont l'un des membres au moins est âgé de moins de 18 ans

	IV.9 65歳以上世帯員のいる一般世帯総数, ménages dont l'un des membres au moins est âgé de plus de 65 ans
--	--

V. 宅の種類・ 所有の関係別一般世帯数, nombre de ménages en fonction du statut d'occupation de leur logement	VI.1 住宅に住む一般世帯, nombre de ménages vivant dans un logement
	VI.2 持ち家, logement en propriété
	VI.3 民営借家, logement en location publique ou privée

VI. 住宅の建て方別世帯数, nombre de ménages en fonction du type d'habitat	VI.1 主世帯数, nombre de ménages avec un chef de ménage
	VI.2 一戸建, maison individuelle
	VI.3 長屋建, nagaya, maison en rangée ou mitoyenne
	VI.4 共同住宅, logement collectif, en immeuble
	VI.5 共同住宅1・2階建, logement collectif en immeuble de 1 à 2 étages
	VI.6 共同住宅3～5階建, logement collectif en immeuble de 3 à 5 étages
	VI.7 共同住宅6～10階建, logement collectif en immeuble de 6 à 10 étages
	VI.8 共同住宅11階建以上, logement collectif en immeuble de 11 étages et plus
	VI.9 その他, autre

VII. 産業別（大分類）・従業上の地位別就業者数, nombre d'actifs employés en fonction du secteur et du type d'emploi	
VII A 産業別15歳以上就業者, actifs employés de plus de 15 ans en fonction du secteur d'emploi	VII A.1 総数, tous
	VII A.2 農業、林業, agriculture, sylviculture
	VII A.3 うち農業, agriculture familiale
	VII A.4 漁業, pêche
	VII A.5 鉱業、採石業、砂利採取業, mines, industries de l'extraction, carrières
	VII A.6 建設業, construction et bâtiment
	VII.A.7 製造業, industries manufacturières
	VII A.8 電気・ガス・熱供給・水道業, fourniture d'électricité, gaz, chaleur, eau
	VII A.9 情報通信業, télécommunications
	VII A.10 運輸業, 郵便業, transport, services postaux
	VII A.11 卸売業, 小売業, commerce de gros et de détail
	VII A.12 金融業, 保険業, finance et assurance
	VII A.13 不動産業, 物品賃貸業, immobilier et location de biens
	VII A.14 学術研究, 専門・技術サービス業, recherche scientifique, services techniques et expertise
	VII A.15 宿泊業, 飲食サービス業, hôtellerie, restauration
	VII A.16 生活関連サービス業、娯楽業, services à la personne, loisirs
	VII A.17 教育, 学習支援業, éducation, enseignement, soutien scolaire
	VII A.18 医療、福祉, santé, soins, bien-être
	VII A.19 複合サービス事業, services composites
	VII A.20 サービス業（他に分類されないもの）, services non classés
	VII A.21 公務（他に分類されるものを除く）, administrations publiques, services publics (hors ceux classés ailleurs)

	VII A.22 分類不能の産業, actifs d'entreprises non classées
VII B 従業上の地位別 15歳以上就業者, actifs employés en fonction du statut du contrat	VII B.1 総数, tous
	VII B.2 雇用人 (役員を含む), actifs employés (incluant les fonctionnaires)
	VII B.3 自営業主 (家庭内職者を含む) travailleurs indépendants (incluant ceux qui travaillent à domicile)
	VII B.4 家族従業者 Employés par leur famille

VIII. 職業別 (大分類) 就業者数, nombre d'actifs employés en fonction de leur catégorie professionnelle	VIII.1 総数 (職業), tous
	VIII.2 管理的職業従事者, manager
	VIII.3 専門的・技術的職業従事者, ingénieurs, techniciens
	VIII.4 事務従事者, employés de bureau (office job)
	VIII.5 販売従事者, employés du secteur de la vente
	VIII.6 サービス職業従事者, employés du secteur des services
	VIII.7 保安職業従事者, policiers, maintien de la sécurité
	VIII.8 農林漁業従事者, employés du secteur de l'agriculture, sylviculture, pêche
	VIII.9 生産工程従事者, ouvriers
	VIII.10 輸送・機械運転従事者, conducteurs (véhicules de transport et véhicules utilitaires ou de chantier)
	VIII.11 建設・採掘従事者 Employés du secteur de la construction, maçonnerie
	VIII.12 運搬・清掃・包装等従事者, Employés du secteur des transports, du nettoyage, de l'emballage
	VIII.13 分類不能の職業, non classés

IX. 世帯の経済構成別一般世帯数, nombre de ménages en fonction de la structure économique du ménage	IX.1 総数, tous
	IX.2 農林漁業就業者世帯, ménages dont un membre travaille dans le secteur de l'agriculture, sylviculture, pêche
	IX.3 農林漁業・非農林漁業就業者混合世帯, ménage dont un membre travaille dans le secteur de l'agriculture, sylviculture, pêche et l'autre non
	IX.4 非農林漁業就業者世帯, ménage dont aucun membre ne travaille dans le secteur de l'agriculture, sylviculture, pêche
	IX.5 非就業者世帯, ménages sans membre actif
	IX.6 分類不能の世帯, non classés

Annexe 4 : Les fusions communales intervenues dans les Préfectures d'Ōsaka et Kyōto et les départements de Kōbe, Mie, Shiga, Nara et Wakayama entre 2000 et 2010

Code ville	Préfecture ou département	Date de la fusion	Commune créée	Ex-communes fusionnées ou amalgamées à une commune plus grande
24414	三重県, Mie	01/12/2003	いなべ市, Inabe-shi	北勢町 (Hokusei-chō, 24321), 員弁町 (Inabe-chō, 24322), 大安町 (Daian-chō, 24323), 藤原町 (Fujiwara-chō, 24325)
24215	三重県, Mie	01/10/2004	志摩市, Shima-shi	志摩郡浜島町 (Hamajima-chō, 24521)、大王町 (Daiō-chō, 24522)、志摩町 (Shima-chō, 24523)、阿児町 (Ago-chō, 24524)、磯部町 (Isobe-chō, 24525)
24203	三重県, Mie	01/11/2004	伊賀市, Iga-shi	上野市 (Ueno-shi, 24206), 伊賀町 (Iga-chō, 24481), 島ヶ原村 (Shimagahara-mura, 24482), 阿山町 (Ayama-chō, 24483), 大山田村 (Ooyamada-mura, 24484), 青山町 (Aoyama-chō, 24501)
24205	三重県, Mie	06/12/2004	桑名市, Kuwana-shi	桑名市 (Kuwana-shi, 24205), 多度町 (Tado-chō, 24301), 長島町 (Nagashima-chō, 24302)
24204	三重県, Mie	01/01/2005	松阪市, Matsusaka-shi	松阪市 (Matsusaka-shi, 24204), 嬉野町 (Urashino-chō, 24405) 三雲町 (Mikumochō, 24407), 飯南町 (Iinan-chō, 24421), 飯高町 (Iitaka-chō, 24422)
24210	三重県, Mie	11/01/2005	亀山市, Kameyama-shi	亀山市 (Kamayama-shi, 24210), 鈴鹿郡関町 (Seki-chō, 24361)
24202	三重県, Mie	07/02/2005	四日市市, Yokkaichi-shi	四日市市 (Yokkaichi-shi, 24202), 楠町 (Kusu-chō, 24342)
24471	三重県, Mie	14/02/2005	大紀町, Taiki-chō	度会郡大宮町 (Oomiya-chō, 24466), 紀勢町 (Kisei-chō, 24469), 大内山村 (Oouchiyama-mura, 24469)
24472	三重県, Mie	01/10/2005	南伊勢町, Minamiise-chō	度会郡南勢町 (Minamiise-chō, 24472), 南島町 (Nantō-chō, 24465)
24543	三重県, Mie	11/10/2005	紀北町, Kihoku-chō	紀伊長島町 (Kiinagashima-chō, 24541), 海山町 (Miyama-chō, 24452)
24203	三重県, Mie	01/11/2005	伊勢市, Ise-shi	伊勢市 (Ise-shi, 24203), 二見町 (Futami-chō, 24462), 小俣町 (Obata-chō, 24463), 御園村 (Misono-mura, 24468)
24212	三重県, Mie	01/11/2005	熊野市, Kumano-shi	熊野市 (Kumano-shi, 24212)、紀和町 (Kiwa-chō, 24563)
24201	三重県, Mie	01/01/2006	津市, Tsū-shi	津市 (Tsū-shi, 久居市 (Hisai-shi, 24213), 河芸町 (Kawage-chō, 24381), 芸濃町 (Geinō-chō, 24382), 美里村 (Misato-mura, 24383), 安濃町 (Anō-chō, 24384), 香良洲町 (Karasu-chō, 24385), 一志町 (Ichishi-chō, 24403), 白山町 (Hakusan-chō, 24404), 美杉村 (Misugi-mura, 24406)
24441	三重県, Mie	01/01/2006	多気町, Taki-chō	多気郡多気町 (Taki-chō, 24441), 勢和村 (Seiwa-mura, 24444)
24443	三重県, Mie	10/01/2006	大台町, Ōdai-chō	大台町 (Ōdai-chō, 24443), 宮川村 (Miyagawa-mura, 24445)
24562	三重県, Mie	10/01/2006	紀宝町, Kiho-chō	紀宝町 (Kiho-chō, 24562), 鶺殿村 (Udono-mura, 24564)
25209	滋賀県, Shiga	01/10/2004	甲賀市, Kōka-shi	水口町 (Minakuchi-chō, 25363), 土山町 (Uchiyama-chō, 25364), 甲賀町 (Kōka-chō, 25365), 甲南町 (Kōnan-chō, 25366), 信楽町 (Shigaraki-chō, 25367)
25210	滋賀県, Shiga	01/10/2004	野洲市, Yasu-shi	中主町 (Chūzu-chō, 25342), 野洲町 (Yasu-chō, 25343)

25211	滋賀県, Shiga	01/10/2004	湖南市, Konan-shi	石部町 (Ishibe-chō, 25361), 甲西町 (Kōsei-chō, 25362)
25212	滋賀県, Shiga	01/01/2005	高島市, Takashima-shi	マキノ町 (Makino-chō, 25521), 今津町 (Imazu-chō, 25522), 朽木村 (Tsuki-mura, 25523), 安曇川町 (Adogawa-chō, 25524), 高島町 (Takashima-chō, 25525), 新旭町 (Shinasahi-chō, 25526)
25213	滋賀県, Shiga	11/02/2005	東近江市, Higashiōmi-shi	八日市市 (Yōkaichi-shi, 25205), 永源寺町 (Eigenji-chō, 25401), 五箇荘町 (Gokashō-chō, 25402), 愛東町 (Aitō-chō, 25421), 湖東町 (Kotō-chō, 25422)
25214	滋賀県, Shiga	14/02/2005	米原市, Maihara-shi	坂田郡山東町 (Santō-chō, 25461), 伊吹町 (Ibuki-chō, 25462), 米原町 (Maihara-chō, 25463)
25214	滋賀県, Shiga	01/10/2005	米原市, Maihara-shi	米原市 (Maihara-shi, 25214), 坂田郡近江町 (Ōmi-chō, 25464)
25213	滋賀県, Shiga	01/01/2006	東近江市, Higashiōmi-shi	東近江市 (Higashiōmi-shi, 25213), 神崎郡能登川町 (Notogachi-chō, 25403), 蒲生町 (Gamō-chō, 25382)
25203	滋賀県, Shiga	13/02/2006	長浜市, Nagahama-shi	長浜市 (Nagahama-shi, 25203), 浅井町 (Azai-chō, 25481), びわ町 (Biwa-chō, 25484)
25425	滋賀県, Shiga	13/02/2006	愛荘町, Aishō-chō	秦荘町 (Hatashō-chō, 25423), 愛知川町 (Echigawa-chō, 25424)
25201	滋賀県, Shiga	20/03/2006	大津市, Ōtsu-shi	大津市 (Ōtsu-shi, 25201), 志賀町 (Shiga-chō, 25301)
25203	滋賀県, Shiga	01/01/2010	長浜市, Nagahama-shi	長浜市 (Nagahama-shi, 25203), 東浅井郡虎姫町 (Torahime-chō, 25482), 湖北町 (Kohoku-chō, 25483), 高月町 (Takatsuki-chō, 25501), 木之本町 (Kinomoto-chō, 25502), 余呉町 (Yogo-chō, 25503), 西浅井町 (Nishiazai-chō, 25504)
25204	滋賀県, Shiga	21/03/2010	近江八幡市, Ōmihachiman-shi	近江八幡市 (Ōmihachiman-shi, 25204), 安土町 (Azuchi-chō, 25381)
26212	京都府, Kyōto	01/04/2004	京丹後市, Kyōtango-shi	中郡峰山町 (Minayama-chō, 26481), 大宮町 (Ōmiya-chō, 26482), 網野町 (Amino-chō, 26501), 丹後町 (Tango-chō, 26502), 弥栄町 (Yasaka-chō, 26503), 久美浜町 (Kumihama-chō, 26504)
26100	京都府, Kyōto	01/04/2005	京都市, Kyōto-shi	京都市 (Kyōto-shi, 26100), 京北町 (Keihoku-chō, 26381)
26407	京都府, Kyōto	11/10/2005	京丹波町, Kyōtanba-chō	船井郡丹波町 (Kyōtanba-chō, 26407), 瑞穂町 (Mizuho-chō, 26405), 和知町 (Wachi-chō, 26406)
26201	京都府, Kyōto	01/01/2006	福知山市, Fukuchiyama-shi	福知山市 (Fukuchiyama-shi, 26201), 天田郡三和町 (Miwa-chō, 26421), 夜久野町 (Yakuno-chō, 26322), 大江町 (Ooe-chō, 26441)
26213	京都府, Kyōto	01/01/2006	南丹市, Nantan-shi	園部町 (Sonobe-chō, 26401), 八木町 (Yagi-chō, 26402), 日吉町 (Hiyoshi-chō, 26404), 美山町 (Miyama-chō, 26382)
26465	京都府, Kyōto	01/03/2006	与謝野町, Yosano-chō	加悦町 (Kaya-chō, 26461), 岩滝町 (Iwataki-chō, 26465), 野田川町 (Nodagawa-chō, 26464)
26214	京都府, Kyōto	12/03/2007	木津川市, Kizugawa-shi	相楽郡木津町 (Kizu-chō, 26362), 加茂町 (Kamo-chō, 26363), 山城町 (Yamashiro-chō, 26361)
27140	大阪, Ōsaka	01/02/2005	堺市, Sakai-shi	堺市 (Sakai-shi, ex 27201), 美原町 (Mihara-chō, 27385)
28221	兵庫県, Hyōgo	01/04/1999	篠山市, Sasayama-shi	篠山町 (Sasayama-chō, 28661), 西紀町 (Nishiki-chō, 28664), 丹南町 (Tannan-chō, 28665), 今田町 (Konda-chō, 28666)
28222	兵庫県, Hyōgo	01/04/2004	養父市, Yabu-shi	八鹿町 (Yōka-chō, 28601), 養父町 (Yabu-chō, 28602), 大屋町 (Ooya-chō, 28603), 関宮町 (Sekinomiya-chō, 28604)
28223	兵庫県, Hyōgo	01/11/2004	丹波市, Tanba-shi	柏原町 (Kaibara-chō, 28641), 氷上町 (Hikami-chō, 28642), 青垣町 (Aogaki-chō, 28643), 春日町 (Kasuga-chō, 28644), 山南町 (Sannan-chō, 28645), 市島町 (Ichijima-chō, 28646)

28224	兵庫県, Hyōgo	11/01/2005	南あわじ市, Minamiawaji-shi	緑町 (Midori-chō, 28701), 西淡町 (Seidan-chō, 28702), 三原町 (Mihara-chō, 28703), 南淡町 (Nandan-chō, 28704)
28225	兵庫県, Hyōgo	01/04/2005	朝来市, Asago-shi	生野町 (Ikuno-chō, 28621), 和田山町 (Wadayama-chō, 28622), 山東町 (Santō-chō, 28623), 朝来町 (Asago-chō, 28624)
28209	兵庫県, Hyōgo	01/04/2005	豊岡市, Toyooka-shi	豊岡市 (Toyooka-shi, 28209), 城崎町 (Kinosaki-chō, 28541), 竹野町 (Takeno-chō, 28542), 日高町 (Hidaka-chō, 28524), 出石町 (Izushi-chō, 28561), 但東町 (Tantō-chō, 28562)
28226	兵庫県, Hyōgo	01/04/2005	淡路市, Awaji-shi	津名町 (Tsunachō, 28681), 淡路町 (Awaji-chō), 北淡町 (Hokudan-chō, 28683), 一宮町 (Ichinomiya-chō, 28684), 東浦町 (Higashiura-chō, 28686)
28227	兵庫県, Hyōgo	01/04/2005	宍粟市, Shisō-shi	山崎町 (Yamasaki-chō, 28521), 一宮町 (Ichinomiya-chō, 28523), 波賀町 (Haga-chō, 28524), 千種町 (Chikusa-chō, 28525)
28585	兵庫県, Hyōgo	01/04/2005	香美町, Kami-chō	香住町 (Kasumi-chō, 28543), 村岡町 (Muraoka-chō, 28581), 美方町 (Mikata-chō, 28583)
28213	兵庫県, Hyōgo	01/10/2005	西脇市, Nishiwaki-shi	西脇市 (Nishiwaki-shi, 28213), 黒田庄町 (Kurodashō-chō, 28364)
28229	兵庫県, Hyōgo	01/10/2005	たつの市, Tatsuno-shi	龍野市 (Tatsuno-shi, 28211), 新宮町 (Shingū-chō, 28461), 揖保川町 (Ibogawa-chō, 28462), 同郡御津町 (Mitsu-chō, 28463)
28501	兵庫県, Hyōgo	01/10/2005	佐用町, Sayō-chō	佐用町 (Sayō-cho, 28501), 上月町 (Kōzuki-chō, 28502), 南光町 (Nankō-chō, 28503), 三日月町 (Mikazuki-chō, 28504)
28586	兵庫県, Hyōgo	01/10/2005	新温泉町, Shin-onsen-chō	浜坂町 (Hamasaka-chō, 28582), 温泉町 (Onsen-chō, 28584)
28215	兵庫県, Hyōgo	24/10/2005	三木市, Miki-shi	三木市 (Miki-shi, 28215), 吉川町 (Yokawa-chō, 28321)
28365	兵庫県, Hyōgo	01/11/2005	多可町, Taka-chō	中町 (Naka-chō, 28361), 加美町 (Kami-chō, 28362), 八千代町 (Yachiyo-chō, 28363)
28446	兵庫県, Hyōgo	07/11/2005	神河町, Kamikawa-chō	神崎町 (Kanzaki-chō, 28441), 大河内町 (Ookawachi-chō, 28445)
28205	兵庫県, Hyōgo	11/02/2006	洲本市, Sumoto-shi	洲本市 (Sumoto-shi, 28205), 五色町 (Goshiki-chō, 28685)
28228	兵庫県, Hyōgo	20/03/2006	加東市, Katō-shi	社町 (Yashiro-chō, 28341), 滝野町 (Takino-chō, 28342), 東条町 (Tōjō-chō, 28343)
28201	兵庫県, Hyōgo	27/03/2006	姫路市, Himeji-shi	姫路市 (Himeji-shi, 28201), 香寺町 (Kōdera-chō, 28444), 安富町 (Yasutomi-chō, 28522), 家島町 (Ieshima-chō, 28421), 夢前町 (Yumesaki-chō, 28422)
29211	奈良県, Nara	01/10/2004	葛城市, Katsuragi-shi	新庄町 (Shinjō-chō, 29421), 当麻町 (Taima-chō, 29422)
29201	奈良県, Nara	01/04/2005	奈良市, Nara-shi	奈良市 (Nara-shi, 29201), 月ヶ瀬村 (Tsukigase-mura), 都祁村 (Tsuge-mura, 29321)
29207	奈良県, Nara	25/09/2005	五條市, Gojō-shi	五條市 (Gojō-shi, 29207), 吉野郡西吉野村 (Nishiyoshino-mura, 2445), 大塔村 (Ooto-mura, 29448)
29212	奈良県, Nara	01/01/2006	宇陀市, Uda-shi	大宇陀町 (Oouda-chō, 29381), 榛原町 (Haibara-chō, 29383), 菟田野町 (Utano-chō, 29382), 室生村 (Murō-mura, 29384)
30391	和歌山県, Wakayama	01/10/2004	みなべ町, Minabe-chō	南部川村 (Minabegawa-mura, 30388), 南部町 (Minabe-chō, 30389)
30202	和歌山県, Wakayama	01/04/2005	海南市, Kainan-shi	海南市 (Kainan-shi, 30202), 下津町 (Shimotsu-chō, 30301)
30428	和歌山県, Wakayama	01/04/2005	串本町, Kushimoto-chō	串本町 (Kushimoto-chō, 30428), 古座町 (Koza-chō, 30423)

30206	和歌山県, Wakayama	01/05/2005	田辺市, Tanabe-shi	田辺市 (Tanabe-shi, 30206), 龍神村 (Ryūjin-mura, 30387), 中辺路町 (Nakahechi-chō, 30402), 大塔村、本宮町 (Hongū-chō, 30426)
30392	和歌山県, Wakayama	01/05/2005	日高川町, Hidakagawa- chō	川辺町 (Kawabe-chō, 30384), 中津村 (Nakatsu-mura, 30385), 美山村 (Miyama-mura, 30386)
30207	和歌山県, Wakayama	01/10/2005	新宮市, Shingū-shi	新宮市 (Shingū-shi, 30207), 熊野川町 (Kumanogawa-chō, 30425)
30341	和歌山県, Wakayama	01/10/2005	かつらぎ町, Katsuragi-chō	かつらぎ町 (Katsuragi-chō, 30341), 花園村 (Hanazono-mura, 30345)
30208	和歌山県, Wakayama	07/11/2005	紀の川市, Kinokawa-shi	打田町 (Uchita-chō, 30321), 粉河町 (Kokawa-chō, 30322), 那賀町 (Naga-chō, 30323), 桃山町 (Momoyama-chō, 30324), 貴志川町 (Kishigawa-chō, 30325)
30304	和歌山県, Wakayama	01/01/2006	紀美野町, Kimino-chō	野上町 (Nokami-chō, 30302), 美里町 (Misato-chō, 30303)
30366	和歌山県, Wakayama	01/01/2006	有田川町, Aridagawa- chō	吉備町 (Kibi-chō, 30363), 金屋町 (Kanaya-chō, 30364), 清水町 (Shimizu-chō, 30365)
30203	和歌山県, Wakayama	01/03/2006	橋本市, Hashimoto- shi	橋本市 (Hashimoto-shi, 30203), 高野口町 (Kōyaguchi-chō, 30342)
30401	和歌山県, Wakayama	01/03/2006	白浜町, Shirahama- chō	白浜町 (Shirahama-chō, 30401), 日置川町 (Hikigawa-chō, 30405)

Annexe 5 : Liste des acteurs rencontrés

Cette liste tient uniquement compte des chercheurs rencontrés sur le terrain et des acteurs locaux auxquels nous avons soumis une grille d'entretien (annexe 6). Les chercheurs et experts que nous avons interrogés au cours de la réalisation de ce travail de doctorat mais à l'occasion de conférences internationales comme l'AAG ou de réunions de réseaux internationaux sur la décroissance urbaine (Shrinking Cities international research network ou COST Action « Cities regrowing smaller ») ne sont pas cités : c'est notamment le cas de YUI Yoshimichi (Université de Hiroshima), de HATTORI Keirō (Université Meiji Gakuin) et UEMURA Tetsuji (docteur de la London School of Economics and Political Science).

Professeurs, enseignants et chercheurs			
Nom, prénom	Fonction et institution	Date de l'entretien	Lieu de l'entretien
矢作弘 YAHAGI Hiroshi	龍谷大学政策学部教授, Professeur, faculté de sciences politiques de l'Université de Ryūkoku	Plusieurs entretiens entre juin 2010 et avril 2013, visite commentée de Senboku New Town et de la ville d'Amagasaki	Université municipale d'Ōsaka et université de Ryūkoku à Kyōto
佐藤 由美 SATŌ Yumi	大阪市立大学 都市研究プラザ 特任講師 Lectrice (special lecturer), Cities research plaza, Université municipale d'Ōsaka	Plusieurs entretiens en août 2010, septembre 2012 à mai 2013, visite commentée de Senri	Université municipale d'Ōsaka, ville d'Ōsaka, arrondissement de Sumiyoshi
加茂 利男 KAMO Toshio	立命館大学 公共政策大学院 公務研究科教授 Professeur, école doctorale pour l'étude des politiques publiques de l'Université Ritsumeikan	Plusieurs entretiens en août 2010, mars 2012 à juin 2013, visite commentée de Kawachinagano	Université de Ritsumeikan, ville de Kyōto, arrondissement de Nakagyō
生田英輔 IKUTA Eisuke	大阪市立大学 大学院 生活科学研究科 助教 Professeur adjoint, école doctorale sur les sciences de la vie quotidienne (Graduate School of Human Life Science), Université municipale d'Ōsaka	Plusieurs entretiens en juillet et août 2010, de février à mai 2013, visite commentée de Senboku New Town	Université municipale d'Ōsaka, ville d'Ōsaka, arrondissement de Sumiyoshi
木村 義成 KIMURA Yoshinari	大阪市立大学 大学院 文学研究科, 専任講師, 地理学専修 Enseignant en géographie, docteur es géographie, Université municipale d'Ōsaka	Plusieurs entretiens en juillet et août 2010	Université municipale d'Ōsaka, ville d'Ōsaka
長尾 謙吉 NAGAO Kenkichi	大阪市立大学 大学院, 経済学研究科, 教授, Professeur en sciences économiques, école doctorale de l'Université municipale d'Ōsaka	Entretiens en juillet et août 2010, visite commentée de la ville de Yao	Université municipale d'Ōsaka, ville d'Ōsaka
立見 淳哉 TATEMI Junya	大阪市立大学 大学院 創造都市研究科 准教授, Professeur adjoint, département de recherche sur les villes créatives, école doctorale de l'Université municipale d'Ōsaka	Entretiens en juillet et août 2010, visite commentée de la ville de Yao	Université municipale d'Ōsaka, ville d'Ōsaka
中谷 友樹 NAKAYA Tomoki	立命館大学 歴史都市防災研究センター, 博士 (理学), 教授 Professeur, docteur es géographie, directeur de l'Institute of Disaster Mitigation of Urban Cultural Heritage, Université de Ritsumeikan	Plusieurs entretiens entre juin 2012 et juin 2013	Université de Ritsumeikan, ville de Kyōto, arrondissement de Kita
坂西 明子 SAKANISHI Akiko	奈良県立大学 地域創造学部, 准教授, Professeure adjointe, faculté des études sur l'innovation locale, Université départementale de Nara	18 mars 2013	Ville de Nara, quartier de Funahashi

高村 学人 TAKAMURA Gakuto	立命館大学政策科学部, 教授, Professeur, faculté de science politique de l'Université Ritsumeikan	25 avril 2013	Université de Ritsumeikan, ville de Kyōto, arrondissement de Kita
岩間 信之 IWAMA Nobuyuki	茨城キリスト教大学文学部 文化交流学科, 准教授, Docteur en géographie, professeur à la section des sciences des échanges culturels, département de littérature, Université chrétienne d'Ibaraki	22 mars 2013, réunion à l'Université Meiji Gakuin	Ville de Tōkyō, Université de Meiji Gakuin, arrondissement de Minato
駒木 伸比古 KOMAKI Nobuhiko	愛知大学地域政策学部, 助教, Professeur adjoint, faculté des études sur les politiques locales, Université d'Aichi	22 mars 2013, réunion à l'Université Meiji Gakuin	Ville de Tōkyō, Université de Meiji Gakuin
平山 洋介 HIRAYAMA Yōsuke	神戸大学 発達科学部, 教授, Professeur, école doctorale des sciences pour le développement humain, Université de Kōbe	30 avril 2013	Ville de Kōbe, arrondissement de Nada
GONON Anne	同志社大学 グローバル地域文化学部, 教授, Professeur, faculté des études globales et régionales, Université Dōshisha	11 mai 2013	Ville de Kyōto, arrondissement de Kamigyō

Représentants ou membres des services de collectivités locales et des agences nationales			
Nom, prénom	Fonction et institution	Date de l'entretien	Lieu de l'entretien
狭間 恵三子 HAZAMA Emiko	堺市市長市長 Maire adjointe de la ville de Sakai	8 octobre 2012 avec le professeur YAHAGI	Mairie de Sakai
森岡 宏行 MORIOKA Hiroyuki	堺市 建築都市局 ニュータウン地域再生室, 次長 Vice-directeur de la section pour la rénovation des villes nouvelles, bureau de l'urbanisme, ville de Sakai	7 août 2010 et 8 octobre 2012 avec le professeur YAHAGI	Mairie de Sakai
岡崎 真弓 OKAZAKI Mayumi	堺市 建築都市局 ニュータウン地域再生室, 参事, 企画担当 Conseillère chargée de la planification, section pour la rénovation des villes nouvelles, bureau de l'urbanisme, ville de Sakai	8 octobre 2012 avec le professeur YAHAGI	Mairie de Sakai
岩井 伸 IWAI Shin	堺市 建築都市局 ニュータウン地域再生室, 主査 Enquêteur en chef, section pour la rénovation des villes nouvelles, bureau de l'urbanisme, ville de Sakai	15 et 22 Janvier 2013	Mairie de Sakai
川原 拓 KAWAHARA Taku	堺市 建築都市局 ニュータウン地域再生室 Enquêteur	22 janvier 2013	Mairie de Sakai
六車 正彦 ROKUSHA Masahiko	堺市健康福祉局 健康福祉政策部, 地域福祉推進課, 課長 directeur de la section pour la promotion du bien-être local, département des politiques de bien-être et santé, bureau du bien-être et de la santé de la ville de Sakai	12 février 2013 avec le professeur IKUTA	Mairie de Sakai
かどの 雄一 KADONO Yūichi	日本共産党 河内長野市議会議員 Député de l'assemblée municipale de la ville de Kawachinagano, élu du Parti Communiste japonais	16 mai 2013 avec le professeur KAMO	Mairie de Kawachinagano

宮本 さとし MIYAMOTO Satoshi	日本共産党 河内長野市議会議員 Député de l'assemblée municipale de la ville de Kawachinagano, élu du Parti Communiste japonais	16 mai 2013 avec le professeur KAMO	Mairie de Kawachinagano
たばなか 大介 TABANAKA Daisuke	日本共産党 河内長野市議会議員 Député de l'assemblée municipale de la ville de Kawachinagano, élu du Parti Communiste japonais	16 mai 2013 avec le professeur KAMO	Mairie de Kawachinagano
にわ実 NIWA Minoru	日本共産党 河内長野市議会議員 Député de l'assemblée municipale de la ville de Kawachinagano, élu du Parti Communiste japonais	16 mai 2013 avec le professeur KAMO	Mairie de Kawachinagano
たけとみ唱子 TAKETOMI Shōko	日本共産党 河内長野市議会議員 Député de l'assemblée municipale de la ville de Kawachinagano, élu du Parti Communiste japonais	16 mai 2013 avec le professeur KAMO	Mairie de Kawachinagano
近野 正男 KONNO Masao	国土交通省近畿地方整備局 総合確認検査機関, 取締役理事 Ministère du Territoire, des infrastructures et des Transports, Agence pour l'inspection et la confirmation de la qualité architecturale des constructions, directeur du conseil d'administration	5 mai 2013	Ville d'Ōsaka, arrondissement de Chūō
粟島 康夫 AWASHIMA Yasuo	富山市都市整備部長, directeur du département de l'équipement de la ville de Toyama	Présentation donnée à l'Université Ritsumeikan, 16 mai 2012	Université de Ritsumeikan, ville de Kyōto, arrondissement de Nakagyō
芦田 直也 ASHIDA Naoya	福知山市 市長公室 企画調整係, 係長 Chef de la coordination de l'aménagement, cabinet du maire, mairie de Fukuchiyama	26 septembre 2012 avec le professeur YAHAGI	Mairie de Fukuchiyama
石澤 浩一 ISHIZAWA Koichi	尼崎市経済環境局 経済部, 産業立地 課, 課長, Directeur de la section des sites de production, département de l'économie, bureau de l'environnement économique de la ville d'Amagasaki	Visite commentée d'Amagasaki avec le professeur YAHAGI, 29 septembre 2012	Mairie d'Amagasaki
奥平 裕久 OKUHIRA Hirohisa	尼崎市企画財政局政策部, 総合計画担当課長, Directeur en charge de la planification générale, département des politiques du bureau du financement des entreprises d'Amagasaki	Visite commentée d'Amagasaki avec le professeur YAHAGI, 29 septembre 2012	Mairie d'Amagasaki
本田 一泰 HONDA Kazuyasu	京都府政策企画, 部長, chef du département des politiques de planification de la Préfecture de Kyōto	Visite commentée des quartiers anciens préservés de Kyōto avec le professeur YAHAGI, 14 octobre 2012	Mairie de Kyōto
平居 秀一 HIRAI Shuichi	京都市京都計画局景観部 市街地景観課 課長補佐, assistant de direction, section pour les panoramas paysagers urbains, département du paysage, bureau de l'aménagement de la ville de Kyōto	Visite commentée des quartiers anciens préservés de Kyōto avec le professeur YAHAGI, 14 octobre 2012	Mairie de Kyōto

Responsables de services municipaux (écoles, centres de voisinage)

Nom, prénom	Fonction et institution	Date de l'entretien	Lieu de l'entretien
川崎 純一 KAWASAKI Jun.ichi	大阪府商店街振興組合連合会, 中小企業診断士, expert en moyennes et petites entreprises, fédération des associations de promotion des rues commerçantes couvertes de la Préfecture d'Osaka	16 novembre 2012	Ville d'Osaka, arrondissement de Chūō
伊吹 肇 IBUKI Tadashi	竹城台一丁目 自治会, 会長, Chef du conseil du quartier de Takeshiro-dai à Senboku New Town, ville de Sakai	15 février, 8 mars, 15 avril 2013	Ville de Sakai, arrondissement de Minami
シェルトン・ジョン SHELTON John	堺市立はるみ小学校, 校長, directeur de l'école primaire de Harumidai, ville de Sakai	9 et 18 mars 2013	Ville de Sakai, arrondissement de Minami
奥田二郎 OKUDA Jirō	晴美台校区自治連合会, 会長, Responsable de l'association du district scolaire (parents d'élèves) du quartier de Harumidai à Senboku New Town	18 mars 2013	Ville de Sakai, arrondissement de Minami
辻尾 日出夫 TSUJIO Hideo	はるみ校区子ども会育成協議会, 会長, responsable de la convention pour le soutien à l'éducation des enfants du quartier de Harumi à Senboku New Town	18 mars 2013	Ville de Sakai, arrondissement de Minami

Représentants du secteur privé ou parapublic : promoteurs immobiliers, compagnies ferroviaires, entreprises du secteur de la distribution

Nom, prénom	Fonction et institution	Date de l'entretien	Lieu de l'entretien
前田 周三 MAEDA Shūzo	大和ハウス工業株式会社 堺支店 住宅 営業所, 分譲課 課長 Responsable de la vente en lots (<i>bunjō</i>), bureau de la gestion des logements neufs, branche de la société de construction Daiwa House	2 décembre 2012	Branche de Daiwa House à Sakai, Minami-ku, quartier de Harumidai
河内 毅文 KŌCHI Takefumi	大和ハウス工業株式会社 大阪都市開発部, 技術部, 施工推進グループ Groupe pour la mise en œuvre des projets de construction, section de l'ingénierie, département du développement urbain à Osaka, société de construction Daiwa House	2 décembre 2012	Branche de Daiwa House à Sakai, Minami-ku, quartier de Harumidai
中村 毅 NAKAMURA Kiyoshi	南海電気鉄道株式会社 経営政策室 経営企画部長, 技術士 Consultant ingénieur, chef de la section pour la planification d'entreprise, bureau des politiques managériales, compagnie ferroviaire privée Nankai	Rencontre avec le professeur SAKANISHI, 19 avril 2013	Ville d'Osaka, arrondissement de Naniwa

川口 清子 KAWAGUCHI Kiyoko	都市再生機構 西日本支社 泉北住宅管理センター 高齢者等相談員, conseillère sur les questions relatives aux personnes âgées, Agence de la Rénovation Urbaine, division de l'ARU dans l'ouest du Japon, centre de gestion des logements de Senboku	18 janvier 2013	Ville de Sakai, arrondissement de Minami, quartier de Takeshiro dai
六車 俊一 MUGURUMA Shun.ichi	大阪府都市開発株式会社, 経営企画室, devenue 泉北高速鉄道株式会社, section de la planification et de la gestion de la voie rapide Senboku kōsoku tetsudō, privatisation en 2014	29 janvier 2013	Ville d'Izumi, quartier d'Ibukino
小林 誠 KOBAYASHI Makoto	大阪府都市開発株式会社, 経営企画室, devenue 泉北高速鉄道株式会社, section de la planification et de la gestion de la voie rapide Senboku kōsoku tetsudō, privatisation en 2014	29 janvier 2013	Ville d'Izumi, quartier d'Ibukino
藤川 正行 FUJIKAWA Masayuki	大阪府都市開発株式会社, 経営企画室, devenue 泉北高速鉄道株式会社, section de la planification et de la gestion de la voie rapide Senboku kōsoku tetsudō, privatisation en 2014	29 janvier 2013	Ville d'Izumi, quartier d'Ibukino
稲田 英樹 INADA Hideki	株式会社ピーコックストア 泉北晴美台店, チーフマネージャー Manager en chef du magasin Peacock store (Daimaru/Aeon) à Harumidai	8 février 2013	Ville de Sakai, arrondissement de Minami
関西経済連合会	Kankeiren (Kansai Economic Federation) : visite des locaux du comité pour la décentralisation et du comité des politiques de renaissance urbaine. Consultation documentaire, pas d'entretien individuel	3 décembre 2012	Ville d'Ōsaka, arrondissement de Kita

Responsables d'ONG			
Nom, prénom	Fonction et institution	Date de l'entretien	Lieu de l'entretien
尹誠國 YOUN, Seong Kook Daniel	大阪地方自治研究センター, 研究員 Chercheur, centre de recherche indépendant sur l'autonomie locale d'Ōsaka	27 novembre 2012	Ville d'Ōsaka, arrondissement de Kita
蜂谷 記代美 HACHIYA Kiyomi	大阪地方自治研究センター, 長所 Directeur, centre de recherche indépendant sur l'autonomie locale d'Ōsaka	27 novembre 2012	Ville d'Ōsaka, arrondissement de Kita
梶浦 恒男 KAJIURA Tsuneo	マンション ドクター 集合住宅維持管理機構 理事長 Président du conseil d'administration de l'ONG pour le maintien et l'entretien des logements collectifs à Ōsaka, "mansion doctors", professeur émérite de l'Université municipale d'Ōsaka	8 avril 2013	Ville d'Ōsaka, arrondissement de Kita

西上 孔雄 NISHIGAMI Yoshio	すまいるセンター法人 代表理事 一級建築士, représentant officiel du comité directeur de l'ONG Smile center, architecte de première classe	Rencontre par l'intermédiaire du professeur SATŌ, puis plusieurs visites du centre jusqu'en juin 2013	Ville de Sakai, arrondissement de Minami
山下 道子 YAMASHITA Michiko	すまいるセンター法人 事務局 Directrice du secrétariat de l'ONG Smile center	Rencontre par l'intermédiaire du professeur SATŌ, puis plusieurs visites du centre jusqu'en juin 2013	Ville de Sakai, arrondissement de Minami
西浦 博晴 NISHIURA Hiroharu	大阪いずみ市民生活協同組合 移動販売事業担当 Chargé des opérations de magasins ambulants, coopérative pour la vie quotidienne des habitants d'Ōsaka-Izumi	22 mai 2013	Ville d'Izumi, Technostage
高垣 勝安 TAKAGAKI Katsuyasu	SE 建築設計事務所 一級建築士 architecte de première classe, bureau de design architectural SE travaillant avec le Smile center de Sakai	10 et 16 avril 2012	Ville de Sakai, arrondissement de Minami
林 直樹 HAYASHI Naoki	美樹の園 法人営業担当, 高齢者生活支援住宅, 管理者 Superviseur de la gestion des logements de soutien aux personnes âgées, chargé de gestion de l'ONG "Miki no sono"	5 décembre 2012 avec le professeur IKUTA	Ville de Sakai, arrondissement de Minami

Annexe 6 : Grille d'entretien (questions posées aux acteurs rencontrés)

1. Entretiens avec les acteurs institutionnels publics et privés

La totalité des entretiens avec les acteurs institutionnels publics et privés cités à l'annexe 5 (hors monde académique et société civile) a été menée entre octobre 2012 et juin 2013, à l'exception de rencontres avec des représentants de plusieurs mairies de villes situées dans les périphéries proches d'Osaka, dont celle de Sakai sur l'entremise du professeur YAHAGI Hiroshi : il fut mon « superviseur » et « chercheur invitant » lors de mon premier séjour en tant que boursière de la Société japonaise pour la promotion des sciences (« summer program » de 2010), puis un collègue de mon superviseur à l'Université Ritsumeikan, le professeur KAMO Toshio, lors de mon second séjour (bourse doctorale de la JSPS, 2012-2013). L'expérience de ces premières visites, outre qu'elles me permettaient de découvrir l'espace de travail d'urbanistes japonais, ont inspiré la grille des questions soumises à tous les acteurs, dont ceux rencontrés en 2010 grâce à la répétition d'entretiens avec les membres du bureau de la rénovation des villes nouvelles de la mairie de Sakai en 2012 et 2013.

Date de l'entretien:	Enquêteur(s): Sophie (Matthew d'Elia, Nagata Shōhei)
Lieu de l'entretien:	Accompagnant:
[Description du lieu d'entretien]	Personne(s) interviewée(s):
Nombre de brochures données par l'acteur:	Langue(s) utilisée(s) pendant l'entretien :
QUESTIONS	
Première partie: Présentation de l'acteur par lui-même	
1. Pouvez-vous présenter vos fonctions au sein de votre entreprise/agence ?	
2. Renseignements sur la taille du domaine géré dans Senboku New Town, Ōsaka et le sud d'Ōsaka: taille du parc de logements, taille de l' <i>ensen</i> (domaine de l'opérateur ferroviaire), dimensions et évolution.	
3. L'activité de l'acteur: évolution du chiffre d'affaires, du nombre de clients/usagers ou du nombre d'habitants et de personnes logées.	
4. Quel est votre secteur d'activité le plus dynamique et celui que vous comptez développer dans les prochaines années ?	
Deuxième partie : Perception des problèmes d'accès aux ressources urbaines vécus par la population dont ces acteurs publics s'occupent/que ces acteurs privés ciblent. Mesure des liens que ces acteurs établissent entre déclin urbain et déclin de l'accessibilité aux ressources urbaines	
5. Le profil et les attentes de vos usagers/clients ont-ils remarquablement changé depuis les années 1990 ? Si oui, comment décririez-vous cette évolution ?	
6. Ces usagers expriment-ils, à l'égard des services que vous proposez, des attentes nouvelles ? Comment les décririez-vous ?	
7. Avez-vous mené des enquêtes auprès de vos clients/usagers/locataires pour vous renseigner sur leurs difficultés d'accès aux gares (si opérateur ferroviaire)/à des services de proximité ? Si oui, s'agit-il uniquement de personnes âgées ?	
8. Avez-vous entendu parler des termes suivants : <i>kaimono jakusha</i> , <i>kaimono nanmin</i> ?	
9. Si vous vous êtes intéressé au problème des <i>kaimono nanmin</i> , comment expliquez-vous son émergence et en quoi concerne-t-il votre activité?	
Troisième partie: Intégration de la perspective du déclin démographique et du vieillissement des périphéries desservies ou aménagées dans l'élaboration des stratégies des acteurs interrogés. Influence des projections démographiques sur les représentations espaces aménagés ou desservis, formalisation de leur travail et de leur rôle en tant qu'aménageurs confrontés à la perspective d'un déclin durable des espaces traités.	

10. Menez-vous ou envisagez-vous des actions spécifiquement destinées aux personnes/usagers/clients qui ressentent des difficultés à faire leurs courses ou à se rendre dans des lieux bien pourvus en services ? Vos usagers formulent-ils des demandes spécifiques ? Avez-vous pris des initiatives pour adapter vos opérations/la qualité du service rendu qui ont particulièrement plu aux résidents/à vos clients ?
11.(Utilisation des cartes) La population de la zone située au sud d'Ōsaka est affectée par la perspective d'une décroissance continue du nombre de ses habitants à moyen terme. Comment cette perspective influence-t-elle vos activités dans la zone de Senboku/de Kawachinagano/des villes voisines ?
12. [Si l'acteur n'a pas évoqué le critère de la densité et l'enjeu du maintien d'un tissu dense de services dans et autour des infrastructures qu'il gère aux questions 10 et 11] (Si opérateur ferroviaire) Menez-vous des opérations de densification autour de vos gares à l'attention de vos usagers ? (Si promoteur immobilier) La géographie locale des services de proximité et l'accessibilité à certains types de services influence-t-elle la localisation de vos projets de développement ? Si non, pourquoi la densification/la densité n'est-elle pas un critère prioritaire de vos projets de développement ?
13. Vous connaissez peut-être les termes 少子高齢化社会 (société vieillissante à faible taux de fertilité) et 都市衰退 (déclin urbain). Avez entendu les termes suivants : シュリンクシティ (shrinking city), 都市の縮小 (décroissance urbaine), konpakuto shiti (コンパクトシティ) ? Si oui, les employez-vous dans vos documents prospectifs voire dans vos documents à destination du grand public ?
14. Votre groupe envisage-t-il de réduire, cesser certaines de ses activités ou de les restructurer en fonction des changements démographiques qui vont intervenir au sud d'Ōsaka ? Comptez-vous au contraire maintenir voire développer certaines de vos activités ? Comptez-vous développer ou réduire vos activités dans d'autres parties de l'agglomération d'Ōsaka ?
15. Imaginez-vous que le déclin des banlieues situées au sud d'Ōsaka (Senboku New Town, Kawachinagano) puisse être enrayeré et que ces villes gagnent à nouveau plus d'habitants qu'elles n'en perdent ? Que faut-il envisager selon vous pour que ces villes deviennent plus attractives qu'elles ne le sont aujourd'hui ?
Quatrième partie: relations avec les autres acteurs de l'aménagement urbain (échelle locale, échelle régionale, échelle nationale), discerner les coopérations et les conflits d'acteurs et la possibilité d'une gouvernance du déclin urbain
16. Entretenez-vous des relations de coopération spécifiques avec d'autres acteurs publics ou privés impliqués dans les politiques de renouvellement et de revitalisation de Senboku New Town ?
17. Avez-vous établi des relations spécifiques avec des membres de la société civile (bénévoles, associations de résidents, NPO) ou des acteurs publics (mairie) pour assurer la continuité de vos segments d'activité ?
18. Etes-vous au courant des projets de transformation de la Préfecture d'Ōsaka en un gouvernement métropolitain par le Parti Ishin no Kai ? Quel effet ce projet aurait-il d'après vous sur vos stratégies de développement dans le sud d'Osaka ?
19. Quelles politiques l'Etat central et la Préfecture d'Ōsaka devraient-elles à votre avis mener pour enrayer le déclin de la population et soutenir les opérateurs de services engagés dans le sud d'Ōsaka ?
20. Développez-vous vos activités à l'étranger ? Dans quels pays êtes-vous implanté en particulier ? L'expérience de l'adaptation de vos activités au vieillissement des résidents japonais vous est-elle utile pour remporter des appels d'offre à l'étranger ou a-t-elle fait l'objet d'échanges d'idées avec des collègues étrangers ?

1. Entretiens avec des représentants de la société civile (ONG, associations de quartiers)

Date de l'entretien:	Enquêteur(s): Sophie (Matthew d'Elia, Nagata Shōhei)
Lieu de l'entretien:	Accompagnant:
[Description du lieu d'entretien]	Personne(s) interviewée(s):
Nombre de brochures données par l'acteur:	Langue(s) utilisée(s) pendant l'entretien :
QUESTIONS	
Première partie: Présentation de l'acteur par lui-même	
1. Pouvez-vous présenter les activités de votre association ? Depuis quand existe-t-elle ?	
2. Combien de personnes participent à votre action ? Comment décririez-vous leur profil ? Celle-ci est-elle limitée à la ville de Sakai/Senboku ou êtes-vous également actif dans les communes voisines de Senboku ?	
3. Au fil des années, le cœur de votre action a-t-il beaucoup évolué ? Quelles initiatives nouvelles avez-vous conçu ? Le nombre d'adhérents et de personnes aidées a-t-il augmenté ?	
Deuxième partie: perception par les acteurs de la société civile interrogés des problèmes d'accès aux ressources urbaines existant sur le territoire couvert. Mesure des liens avec le phénomène du déclin périurbain.	
4. Avez-vous des renseignements sur les caractéristiques de la population aidée par votre action sur le territoire de Senboku (et au-delà si vous agissez ailleurs) ? Ex: sexe, âge, type de logement, revenu ?	
5. [Utilisation de la carte] Les personnes que vous aidez et votre action couvre-t-elle des portions spécifiques des villes situées au sud d'Ōsaka/dans la Préfecture d'Ōsaka ?	
6. Avez-vous entendu parler des termes suivants : <i>kaimono jakusha</i> , <i>kaimono nanmin</i> ? Si oui, considérez-vous que les personnes que vous aidez sont des <i>kaimono jakusha</i> ou des <i>kaimono nanmin</i> ?	
7. Pensez-vous que ces problèmes d'accès amoindri aux ressources urbaines vont s'aggraver parmi les personnes que vous aidez ? Et si oui, quelles en sont selon vous les causes ?	
8. Votre association mène-t-elle des actions spécifiquement destinées aux personnes qui ont des problèmes d'accès au shopping et à d'autres services ? Ces personnes aidées sont-elles uniquement âgées de plus de 60 ans ?	
9. Vous connaissez peut-être les termes 少子高齢化社会 (société vieillissante à faible taux de fertilité) et 都市衰退 (déclin urbain). Avez entendu les termes suivants : シュリンキングシティ (shrinking city), 都市の縮小 (décroissance urbaine), konpakuto shiti (コンパクトシティ) ?	
10. Si ces termes évoquent pour vous des phénomènes posant des problèmes précis (conséquences sur la vie des habitants que vous aidez), là où vous menez votre action, comment expliquez-vous leur émergence ?	
11. Les personnes que vous aidez et vous-même, envisagez-vous de vieillir à Senboku/au sud d'Ōsaka ? Ou reviendrez-vous habiter plus près du centre d'Ōsaka ? Ailleurs ?	
Troisième partie: relations avec les autres acteurs de l'aménagement urbain (échelle locale, échelle régionale, échelle nationale), discerner les coopérations et les conflits d'acteurs et la possibilité d'une gouvernance du déclin urbain	
12. Êtes-vous au courant des projets de revitalisation menés par la ville de Sakai, en particulier autour de la gare d'Izumigaoka ? Êtes-vous associé à ces projets ? Coopérez-vous avec la municipalité de Sakai à certaines mesures de revitalisation de Senboku ?	
13. Avec quels autres acteurs publics ou privés impliqués dans les politiques de renouvellement et de revitalisation de Senboku New Town/du sud d'Ōsaka coopérez-vous ?	

14. Quelles sont vos sources de financement ? Recevez-vous un soutien financier de la mairie de Sakai ?

15. Quelles politiques l'Etat central japonais et la Préfecture d'Osaka devraient-elles à votre avis mener pour enrayer le déclin de la population et soutenir l'action des volontaires en faveur des personnes isolées et faiblement mobiles ?

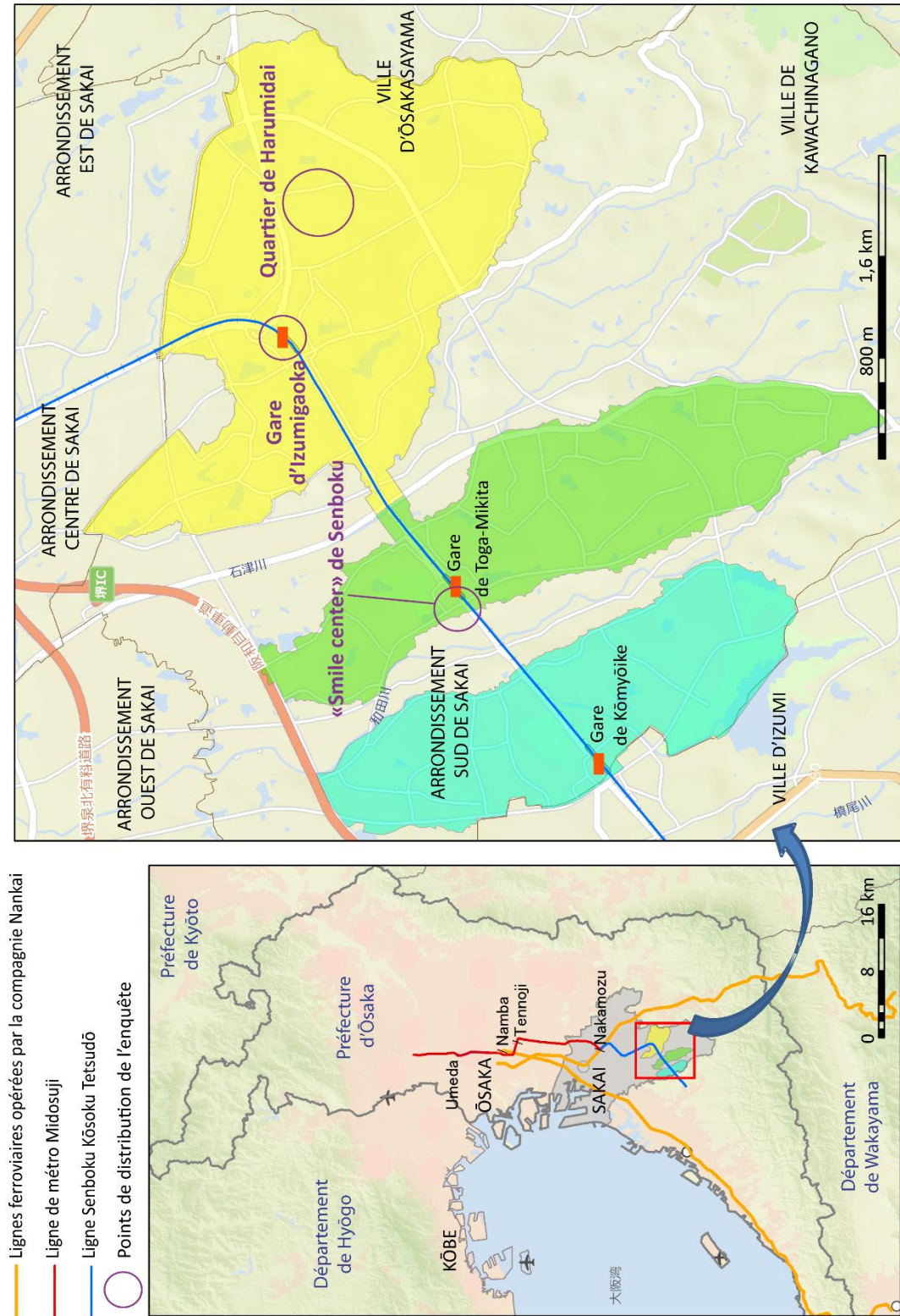
17. Connaissez-vous le "Shopping Aid Manual" publié par le Ministère de l'Economie, du Commerce et de l'Industrie (METI) ? Si oui, que pensez-vous des pratiques de coopération secteur privé/société civile qu'il donne en exemple pour favoriser une continuité d'offre en services de proximité dans des zones en fort dépeuplement ?

18. Etes-vous en contact ou coopérez-vous avec des associations menant des actions similaires dans d'autres banlieues d'Osaka ? Du Kansai ?

19. Êtes-vous en contact avec d'autres associations menant des actions similaires en faveur des personnes isolées dans d'autres régions du Japon ? Hors du Japon ? Si oui, que vous apporte ce partage d'informations ?

Annexe 7 : Lieux de distribution de l'enquête par questionnaire conduite à Senboku New Town (carte)

Senboku New Town: localisation et lieux de distribution de l'enquête par questionnaire



Annexe 8 : Contenu de l'enquête par questionnaire distribuée à Senboku New Town
(version japonaise)

泉北ニュータウン住民の日常生活に関するアンケート調査

はじめまして、

私は、パリ第一大学 パンテオン-

ソルボンヌ(フランス)の博士課程で研究をしているものです。私は

ずっと以前から日本に関心を持っています。現在、私は

京都の立命館大学で招聘研究員として研究をしており、泉北ニュータウンにお住まいの方たちの買い物やサービスへのアクセス等の諸問題について研究を行っています。お忙しいことと思いますが、以下のアンケートの調査にご協力いただき、質問に回答していただければ幸いです。

また、それらの諸情報は

私生活の保護及び個人情報の保護に関する日本法及びフランス法(情報科学および事由に関する1978年の法律)に従い、すべて匿名で使用いたします。また、協力いただいた諸情報につきまして、第三者への譲渡、営利目的での使用行うことはありません。

この調査について、何か分からないことがある場合は、私のメールアドレス(sophie.buhnik@gmail.com)にお問い合わせください。

D'avance, merci beaucoup de votre aide et intérêt !

(調査実施者用の情報)

調査実施日 :

時刻 :

実施場所 :

以下の質問について、あなたが該当する選択肢を一つ選び、丸をつけてください。複数回答可の指定がある質問については、あなたが該当する選択肢全てに丸をつけてください。

(調査協力者用の情報)

性別 : ①男性 ②女性

年齢: 20歳以下 20-30歳 31-40歳 41-50歳 51-60歳 61-70歳 70-80歳 80以上

問 1. 以下の項目について、1. あなたが最もよく買い物をするお店の名前を考えてください。また、2. その施設 の場所、 3. 施設の利用の頻度、 4. 施設への移動手段、 5. 施設までの移動時間 について、各項目の選択肢から選択してください。 施設への移動手段、移動時間については複数回答が可能です。

	1. お店の名前	2. 施設の場所	3. 利用頻度	4. 移動手段 (複数回答可)	5. 施設までの移動時間 (複数回答可)
近隣の商店 ・商店街		①近隣 ②泉北の他の地区 ③堺市の他の地区 ④堺市・泉北以外 (具体的に)	①毎日 ②一週間に数回 ③週に一度・月に数回 ④一か月に一回 より少ない	①徒歩 ②自転車 ③自家用車 ④バス ⑤電車 ⑥タクシー ⑦自分が所有する以外の自動車 (友達・近隣の方) ⑧歩行補助器か歩行補助車 ⑨その他 (具体的に.....)	①10分以内 ②10分～20分程度 ③20分～30分程度 ④30分～45分程度 ⑤45分以上
スーパーマーケット		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨(.....)	① ② ③ ④ ⑤
デパート・百貨店		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨(.....)	① ② ③ ④ ⑤
コンビニエンスストア		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨(.....)	① ② ③ ④ ⑤
ドラッグストア		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨(.....)	① ② ③ ④ ⑤
ショッピングセンター ・総合スーパー		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨(.....)	① ② ③ ④ ⑤
その他 (具体的に)		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨(.....)	① ② ③ ④ ⑤

問 2. 買い物は一人でされますか。またはどなたかと一緒ですか。あなたの買い物に誰かが同行するとしたら、それはどなたですか。

- ① 一人で ②家族と ③友達と ④その他 (.....)

問 3. 買い物をするときあなたは歩行補助車を使用していますか。

- ① はい、使用している。 ②いいえ、使用していない。

問 4. あなたは民間の宅配サービスを利用しますか。利用している場合は、宅配サービスを利用し始めたのはいつからですか。

- ① はい、利用している (年 月から)。
②いいえ (この場合は、問 5. に移ってください。)

4. a あなたが利用している宅配サービス名称を教えてください。

.....
.....

4. b あなたはそのサービスをどれくらいの頻度で利用しますか。

- ①一週間に数回 ②一週間に一回 ③一か月に数回 ④一か月に一回
⑤一か月に一回より少ない

問5. あなたは一週間にどれくらいの金額を食費購入のために当てていますか。

- ①5,000円未満 ②5,000 以上10,000円未満 ③10,000円以上15,000円未満
④15,000円以上20,000円未満 ⑤20,000円以上25,000円未満 ⑥25,000円以上
30,000円未満 ⑦30,000円以上

問6. あなたは、どのくらいの頻度で病院に行きますか。

- ①週に数回 ②月に数回 ③月に一回 ④ めったに行かない

問7. あなたは医療を受けるために、どこに行きますか。

- ①住んでいる地区内
②泉北ニュータウンの病院・診療所 (住んでいる地区以外)
③堺市か和泉市にある病院・診療所 (泉北ニュータウン以外)
④大阪府にある病院・診療所 (堺市・和泉市以外)
⑤その他 (具体的に)

問 8. 訪問診療(往診)を利用することがありますか。利用している場合は、その頻度について教えてください。

①毎日 ②一週間に数回 ③一か月に数回 ④一年に数回
 ⑤めったに行かない ⑥利用していない

問 9. 以下のサービスについて、1. あなたが最もよく利用する店の名前、2. その施設の場所、3. その施設の 利用頻度、4. 施設への移動手段、 5. 施設への移動時間をご記入ください。

サービス	1. 店の名前	2. 施設の場所	3. 利用頻度	4. 移動手段 (複数回答可)	5. 施設への移動時間 (複数回答可)
郵便局		①近隣 ②泉北の他の地区 ③堺市の他の地区 ④堺市・泉北以外(具体的に)	①毎日 ②一週間に数回 ③月に数回 ④一か月に一回より少ない	①徒歩 ②自転車 ③自家用車 ④バス ⑤電車 ⑥タクシー ⑦その他(具体的に.....)	①10分以内 ②10分～20分程度 ③20分～30分程度 ④30分～45分程度 ⑤45分以上
銀行		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦(.....)	① ② ③ ④ ⑤
ドラッグストア 薬局		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
理髪室・美容室		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
スポーツ施設・体育館		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
家具屋(ニトリなど)		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
洋服店		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤

100円ショップ		① ② ③ ④(..... .)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
本屋		① ② ③ ④(..... .)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
映画館		① ② ③ ④(..... ...)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (..... .)	① ② ③ ④ ⑤

問 10. あなたが外食する際によく利用する場所はどこですか。

- ① ファストフード（マクドナルドや吉野家等）
- ② カフェ・喫茶店
- ③ レストラン（ファストフード以外）
- ④ コミュニティレストラン（槇塚台のコミュニティレストラン等）
- ⑤ その他（.....）

問11. あなたは0歳から6歳のお子さまをお持ちですか。お子さまをお持ちの場合は、どのような保育園・幼稚園を利用していますか。

- ① 在宅保育・ベビーシッター
- ② 民間の保育園（場所.....）
- ③ 公立の保育園（場所.....）
- ④ 幼稚園（場所.....）
- ⑤ 利用していない。

問12. もしあなたが6～18歳のお子さまをお持ちであれば、そのお子さまが通われている学校はどこですか(複数回答可)。

- ① 泉北ニュータウン内
- ② 泉北ニュータウンの近く（堺市・和泉市・河内長野市）
- ③ 大阪市内 ④大阪府の他の都市
- ⑤ 神戸・京都など関西の他都市
- ⑥ その他（具体的に）.....

問13. 休みの日などに外出する際によく通うところはどこですか(複数回答可)。

- ① 泉北ニュータウン内
- ② 泉北ニュータウンの近く(堺市・和泉市・河内長野市)
- ③ 大阪市内 ④ 大阪府の他の都市
- ⑤ 神戸・京都など関西の他都市
- ⑥ その他(具体的に).....

問14. あなたはコミュニティ活動、ボランティア活動、クラブ活動に参加していますか(複数回答可)。

① はい。泉北ニュータウンの中で参加している。

活動名	
活動内容	

② はい。泉北ニュータウン以外で参加している(活動名・活動場所・活動内容を具体的に述べてください)

活動名と活動場所	
活動内容	

③ いいえ。参加していない

問15. あなたのお住まいの地域で、買い物環境やサービス環境などに対して満足していますか。

- ① 大変満足している。 ② 満足している。 ③ まあまあである。
- ④ あまり満足していない。 ⑤ まったく満足していない。

問16. 買い物環境やサービス環境(銀行、郵便局など)などに対して満足していない場合(問15で4あるいは5選択した場合)その理由を教えてください。

- ① 居住地の近隣に必要なサービスがないから。
- ② 商品とサービスの品質が低すぎるから。
- ③ 商品とサービスの価格が高すぎるから。
- ④ 欲しい商品とサービスを見つけられないから。
- ⑤ 品揃えが豊富な小売店・スーパーやサービスがあるところは自分の家から遠すぎる。あるいはアクセスしにくいから。
- ⑥ その他(具体的に) :
-

問17. あなたのお住まいの地域で買い物環境やサービス環境などが、最近悪化した、あるいは改善されたと思いますか。また、なぜそう思うのか簡潔に教えてください。

① 悪化した ② 改善した ③ 悪化した面と改善した面がある
(理由).....
.....
.....

問18. あなたが買い物やサービスを利用することが難しい場合、その理由はなんですか。(複数回答可)

1 買い物をする本人の健康状態等の問題

- 1-1 徒歩での買い物がきついから。
- 1-2 車を持っていないから。
- 1-3 公共交通機関（バス・鉄道等）の乗降がきつい。
- 1-4 体力的・年齢的に（視力等も含め）車の運転が困難になってきた。
- 1-5 体力的・年齢的に（視力等も含め）自転車の運転が困難になってきた。
- 1-6 重いものを持つことができないため、一度の買い物で少量しか購入できない。
- 1-7 その他（具体的に.....）

2 買い物の距離等の物理的・環境的な問題

- 2-1 家から歩ける距離に、買い物や病院や行政サービスがない。
- 2-2
家の周辺に買い物や病院や行政サービスはあるが、坂道や階段等の条件により徒歩でのアクセスが困難になっている。
- 2-3 買い物を手伝う人がいないと買い物ができない。
- 2-4 公共交通機関（バス・鉄道等）が高すぎる。
- 2-5 近くの店では品揃えや品質が悪く、購入できないものがある。
- 2-6 その他（具体的に.....）
.....

問19. 買い物場所やサービスにアクセスすることが難しい場合は、以下の人や団体にサポートを受けていますか。(複数回答可)

- ①サポートを受けていない。 ② 同居の家族 ③近隣住民同士
 ④町内会、自治連合会(まちづくり協議)
 ⑤NPO・ボランティア団体
 ⑥その他(具体的に).....

上の質問で④、⑤または⑥を選択された場合、そのサポートはどのような取り組みですか。あなたが利用しているサポートサービスについて、下の表の生活名と内容を該当する欄に記入してください。(複数回答可)

サポートサービス	活動名	活動内容
①宅配サービス		
②移動販売		
③店舗への移動手段の提供		
④近くに店舗を誘致する		
⑤その他		

問20. あなたの地域で買い物環境をより良くするために必要なものはありますか。もし必要なものがあるとお考えの場合は、どのようなものが必要かを自由に記入してください。(特に必要なものがない場合は「なし」とご記入ください)

.....

問21. 運転免許はお持ちですか。

- ①持っている。 ②持っていない(この場合は、問22.に移ってください)。

自家用車をお持ちですか。

- ①1台持っている。 ②複数台持っている(台)。 ③持っていない。

問22. あなたは電車や地下鉄の共通カード（ICOCAやPITAPA等）をお持ちですか。

- ①持っている。 ②持っていない。

問23. 今あなたは

- ①高校生・専門学校生 ②大学生 ③常勤のフルタイムで働いている。
④パートタイム・非常勤で働いている（フリーターも含む）。
⑤自営業 ⑥働いていない・無職 ⑦求職中
⑧すでに定年退職している。

問24. この質問は現在あなたが学生または働いている場合のみお答えください。

通学・通勤先はどこですか。

市 区 町

通学・通勤にはどの交通機関を利用していますか。

- ①電車で ②バスで ③自家用車で ④自転車で
⑤徒歩で ⑥その他（具体的に.....）

通学・通勤にかかる時間を教えてください。

()時間 ()分

問25. 常勤雇用者、または前常勤雇用者と同居している場合なら、その方について以下の情報を教えてください。

職業:

通勤先はどこですか（どこでしたか）。

市 区 町

通勤にはどの交通機関を利用していますか（していましたか）。

- ①電車で ②バスで ③自家用車で ④自転車で
⑤徒歩で ⑥その他（具体的に.....）

通勤にかかる時間を教えてください。

()時間 ()分

問26. あなたは、現在のあなたの暮らしについて、経済的にゆとりがありますか。

- ①家計にゆとりがあり、まったく心配なく暮らしている。
- ②家計にあまりゆとりはないが、それほど心配なく暮らしている。
- ③家計にゆとりがなく、多少心配である。
- ④家計が苦しく、大変心配である。
- ⑤その他 ()。

問27. あなたはどこにお住まいですか。

市 区 町 丁目

問28. あなたの婚姻関係を選択してください。

- ① 未婚
- ② 既婚
- ③ 離別 (離婚)
- ④ 死別

問29. (同居している方がいる場合) 同居しているのは以下のどなたですか。

- ① 配偶者 (人)
- ② 子ども (人)
- ③ 親 (人)
- ④ 友達 (人)

問30. あなたは現在75歳以上のご家族がいますか。

- ① いる
- ② いない

30. a

(「いる」と答えた場合のみ) あなたのご家族は現在どのような介護サービスを受けていますか。またはあなた自身が介護をしていますか。具体的に記入をしてください。

.....
.....
.....

30. b

あなたに現在75歳以上のご家族がいない場合、将来あなたのご家族についてどのような介護サービスを希望しますか。またはあなた自身でも介護を行いたいですか。

.....
.....
.....

問31. あなたは、ご自分の健康状態をどのように感じていますか。

- ①大変良い
- ②かなり良い
- ③まあまあである
- ④あまり良くない
- ⑤健康不良である

Annexe 9 : Contenu de l'enquête par questionnaire distribuée à Senboku New Town
(traduction en français)

Enquête sur la vie quotidienne des habitants de Senboku New Town

Bonjour,

Etudiante à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne en France, je réalise actuellement un doctorat de géographie sur le Japon, pays auquel je m'intéresse depuis longtemps. A présent, je suis chercheuse invitée à l'Université Ritsumeikan à Kyōto et j'y poursuis mes études sur les problèmes d'accès aux services du quotidiens rencontrés par les habitants de Senboku New Town. Puis-je me permettre de prendre de votre temps pour répondre au questionnaire que je vous transmets ? Je serais très heureuse d'avoir votre avis et vous remercie par avance, chaleureusement, de votre coopération, tout en m'excusant pour la gêne occasionnée.

Par ailleurs, je m'engage à n'utiliser les informations que vous communiquerez que dans le cadre de mes recherches et de manière anonyme, dans le respect des lois japonaises et de la loi française (de 1978) sur la protection des informations à caractère privé. Je m'engage également à ne pas utiliser ces données à des fins lucratives ni à les transmettre à une tierce personne.

Pour toutes vos questions relatives à cette enquête, vous pouvez m'écrire à mon adresse internet : sophie.buhnik@gmail.com. D'avance, merci de votre aide et de votre intérêt !

[Informations remplies par l'enquêteur]

Date et heure de distribution de l'enquête :

Mode de distribution (voie postale, vis-à-vis, etc.) :

Lieu de distribution ou de réalisation de l'enquête :

[Informations remplies par l'enquêté]

Sexe : 1. Homme 2. Femme

Âge : 1. Moins de 20 ans 2. 20-29 ans 3. 30-39 ans 4. 40-49 ans 5. 50-59 ans 6. 60-69 ans 7. 70-79 ans 8. 80 ans et plus

Q1. Dans le tableau suivant, veuillez indiquer le nom des magasins, en fonction de leur type, où vous avez le plus l'habitude de faire vos courses. Ensuite, veuillez indiquer l'emplacement de ces magasins (2), la fréquence de vos visites (3), le moyen de transport utilisé (plusieurs réponses possibles) (4), le temps nécessaire pour vous y rendre (6).

	1. Nom du magasin	2. Emplacement du magasin	3. Fréquence de vos visites	4. Moyen(s) de transport utilisé(s)	5. Temps nécessaire pour atteindre le magasin
Magasin du voisinage – rues commerçantes (shōtengai)		1) Voisinage 2) Autre quartier de Senboku 3) Autre quartier de Sakai (hors Senboku) 4) Hors de Sakai et Senboku (précisez)	1) Tous les jours 2) Plusieurs fois par semaine 3) Une fois par semaine, plusieurs fois par mois 4) Moins d'une fois par mois	1) A pied 2) En vélo 3) Voiture personnelle 4) Bus 5) Train ou métro 6) Taxi 7) Avec une voiture qui n'est pas à moi (mais à un ami ou à un voisin) 8) En utilisant un déambulateur mécanique ou motorisé 9) Autre (précisez)	1) Moins de 10 minutes 2) 10-20 minutes 3) 20-30 minutes 4) 30-45 minutes 5) Plus de 45 minutes
Supermarché		① ② ③ ④.....)	①②③④	①②③④⑤⑥⑦⑧ ⑨.....)	①②③④⑤
Grand magasin - depāto		① ② ③ ④.....)	①②③④	①②③④⑤⑥⑦⑧ ⑨.....)	①②③④⑤
Convenience store		① ② ③ ④.....)	①②③④	①②③④⑤⑥⑦⑧ ⑨.....)	①②③④⑤
Pharmacie – drugstore		① ② ③ ④.....)	①②③④	①②③④⑤⑥⑦⑧ ⑨.....)	①②③④⑤
Centre commercial		① ② ③ ④.....)	①②③④	①②③④⑤⑥⑦⑧ ⑨.....)	①②③④⑤
Autre (précisez)		① ② ③ ④.....)	①②③④	①②③④⑤⑥⑦⑧ ⑨.....)	①②③④⑤

Q2. Faites-vous vos courses seul(e) ? Ou bien êtes-vous accompagné de quelqu'un ? Si quelqu'un vous accompagne dans vos courses, pouvez-vous nous dire de qui il s'agit ?

1) Seul(e) 2) Avec un membre de ma famille 3) Avec un(e) ami(e) 4) Autre (précisez)
--

Q3. Lorsque vous faites vos courses, utilisez-vous un déambulateur mécanique ou motorisé, une voiture sans permis de type *bokōbojōsha* 歩行補助車 ?

1) Oui, j'en utilise un(e) 2) Non, je n'en utilise pas

Q4. Avez-vous recours à des services de livraison privés ? Si oui, depuis quand et comment les utilisez-vous ?

- 1) Oui, j'y ai recours 2) Non (dans ce cas, vous pouvez aller directement à la question 5)

Q4 a. Pouvez-vous nous indiquer le nom des services de livraison que vous utilisez ?

.....
.....
.....

Q4 b. A quelle fréquence utilisez-vous ce type de service ?

- 1) Plusieurs fois par semaine 2) Une fois par semaine environ 3) Plusieurs fois par mois
4) Une fois par mois environ 5) Moins d'une fois par mois

Q5. Pouvez-vous estimer le montant hebdomadaire de vos courses alimentaires ?

En une semaine, je dépense environ pour mes courses alimentaires :

- 1) Moins de 5 000 yen (38-40 euros) 2) Entre 5 000 et 10 000 yen (38 - 77 euros)
3) Entre 10 000 et 15 000 yen (77 - 114 euros) 4) Entre 15 000 et 20 000 yen (114 - 150 euros)
5) Entre 20 000 et 25 000 yen (150 – 188 euros) 6) Entre 25 000 et 30 000 yen (188 – 225 euros)
7) Plus de 30 000 yen

Q6. Combien de fois environ vous rendez-vous à un hôpital ou un centre médical ?

- 1) Plusieurs fois par semaine 2) Plusieurs fois par mois 3) Une fois par mois 4) Plus rarement

Q7. Pour recevoir des soins médicaux, vous vous rendez dans un hôpital ou un centre médical :

- 1) Dans mon quartier de résidence 2) Dans un centre médical ou un hôpital de Senboku New Town
(mais dans un autre quartier) 3) A Sakai ou Izumi, mais hors de Senboku New Town
4) Dans une autre ville de la Préfecture d'Ōsaka 5) Ailleurs (précisez)

Q8. Recevez-vous des soins médicaux à domicile ? Et si oui, à quelle fréquence ?

- 1) Tous les jours ou presque 2) Plusieurs fois par semaine 3) Plusieurs fois par mois 4)
Plusieurs fois par an 5) Plus rarement 6) Jamais

Q9. A propos des services suivants, et si vous en êtes usager, pouvez-vous indiquer : 1. Le nom du service auquel vous recourez le plus souvent, 2. Son emplacement, 3. Votre fréquence d'utilisation de ces services, 4. Les moyens de transport utilisés, 5. Le temps nécessaire pour les atteindre.

Type de service	1. Nom du service utilisé	2. Emplacement du service	3. Fréquence d'utilisation	4. Moyen(s) de transport utilisé(s) (plusieurs réponses possibles)	5. Temps pour parvenir au service (plusieurs réponses possibles)
Bureau de poste		1) Voisinage 2) Autre quartier de Senboku 3) Autre quartier de Sakai (hors Senboku) 4) Hors de Sakai et Senboku (précisez)	1) Tous les jours 2) Plusieurs fois par semaine 3) Une fois par semaine, plusieurs fois par mois 4) Moins d'une fois par mois	1) A pied 2) En vélo 3) Voiture personnelle 4) Bus 5) Train ou métro 6) Taxi 7) Avec une voiture qui n'est pas à moi (mais à un ami ou à un voisin) 8) En utilisant un déambulateur mécanique ou motorisé 9) Autre (précisez)	1) Moins de 10 minutes 2) 10-20 minutes 3) 20-30 minutes 4) 30-45 minutes 5) Plus de 45 minutes
Banque		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	①②③④⑤⑥ ⑦(.....)	①②③④⑤
Pharmacie - Drugstore		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	①②③④⑤
Coiffeur – salon de beauté		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	①②③④⑤
Salle de sport ou éducation physique		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	①②③④⑤
Magasin de meubles - bricolage		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	①②③④⑤
Magasin de vêtements		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	①②③④⑤
100 yen shop		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	①②③④⑤
Librairie		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	①②③④⑤
Cinéma		① ② ③ ④(.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	①②③④⑤

Q10. Lorsque vous mangez dehors, où préférez-vous prendre votre repas ?

- 1) Dans un fast-food ou une chaîne de restauration rapide (comme Mac Donald ou Yoshinoya) 2) Dans un café ou un kissaten 3) Dans un restaurant (hors restauration rapide) 4) Dans un restaurant communautaire (comme celui de Makitsukadai) 5) Ailleurs (précisez).....

Q11. Avez-vous des enfants de 0 à 6 ans ? Si oui, sont-ils en journée :

- 1) à la maison, gardés par vous ou par une baby-sitter
2) Dans une maternelle privée (lieu :.....)
3) Dans une maternelle publique, *boikuen* (lieu :.....)
4) Dans un jardin d'enfants, *yochien* (lieu :.....)
5) Je n'en utilise pas.

Q12. Si vous avez des enfants de 6 à 18 ans, ceux-ci fréquentent-ils une école située (plusieurs réponses possibles) :

- 1) A Senboku New Town 2) Près de Senboku New Town (Sakai, Izumi, Kawachinagano)
3) Dans la ville d'Ōsaka 4) Dans une autre ville de la Préfecture d'Ōsaka
5) Dans une autre ville du Kansai, comme Kōbe ou Kyōto
6) Ailleurs (précisez).....

Q13. Lorsque vous vous déplacez pour vos loisirs, vous aimez aller (plusieurs réponses possibles) :

- 1) Dans Senboku New Town 2) Près de Senboku New Town (Sakai, Izumi, Kawachinagano)
3) Dans la ville d'Ōsaka 4) Dans une autre ville de la Préfecture d'Ōsaka
5) Dans une autre ville du Kansai, comme Kōbe ou Kyōto
6) Ailleurs (précisez).....

Q14. Participez-vous à des activités communautaires (communauté de quartier), à du bénévolat, à des activités en club (plusieurs réponses possibles) ?

1) Oui, je participe à ce type d'activités dans Senboku

Nom de l'activité	
Contenu de l'activité	[Description en quelques mots]

2) Oui, je participe à ce type d'activités mais hors de Senboku (pouvez-vous précisez le lieu ?)

Nom et lieu de l'activité	
Contenu de l'activité	[Description en quelques mots]

3) Non, je n'y participe pas.

Q15. Êtes-vous satisfait(e) de la qualité des magasins et des services (banques, bureaux de poste, etc.) situés à proximité de votre logement ?

- | | |
|--|---|
| 1) Oui, j'en suis très satisfait(e) | 2) J'en suis satisfait(e) |
| 3) C'est moyennement satisfaisant, ça va | 4) Je n'en suis pas vraiment satisfait(e) |
| 5) Je n'en suis pas du tout satisfait(e) | |

Q16. Si vous êtes peu ou pas satisfait(e) de la qualité des magasins et des services à proximité de votre logement (réponses 4 ou 5 à la question 1), pouvez-vous nous en donner les raisons ?

- | |
|--|
| 1) Parce que je ne trouve pas les services nécessaires à ma vie quotidienne près de chez moi. |
| 2) Parce que la qualité des services et des magasins proches de chez moi n'est pas assez bonne. |
| 3) Parce que les prix des services et des magasins proches de chez moi sont trop élevés. |
| 4) Parce que je ne trouve pas les magasins et les services que je désire. |
| 5) Parce que les magasins et services de qualité, riches en produits variés, sont trop loin de chez moi, ou parce que l'accès est difficile. |
| 6) Autre raison (précisez) :..... |

Q17. Trouvez-vous que les magasins et services qui environnent votre logement ont gagné en qualité ou qu'ils se sont au contraire dégradés ces dernières années ? Pouvez-vous nous en donner en quelques mots les raisons, selon vous, de cette évolution ?

- | | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|---|
| 1) Cela a empiré/ça s'est dégradé | 2) Il y a eu des améliorations | 3) Ca s'est amélioré d'un côté, dégradé d'un autre, ça dépend |
| [Raisons]..... | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Q18. Dans le cas où vous ressentez des difficultés à utiliser des magasins et des services (comme des banques, des bureaux de poste), quelles en sont d'après vous les raisons ?

1) Problèmes liés à ma condition physique/ à des raisons personnelles

1-1 J'ai du mal à faire mes courses à pied.

1-2 Je ne possède pas de voiture.

1-3 J'ai du mal à prendre les transports en commun (bus, train, etc.)

1-4 Il m'est devenu difficile de conduire pour des raisons physiques, liées à mon vieillissement (problèmes de vue par exemple)

1-5 Il m'est devenu difficile de rouler en vélo pour des raisons physiques, liées à mon vieillissement (problèmes de vue par exemple)

1-6 Comme je ne peux pas porter des choses lourdes, je n'arrive pas à faire toutes mes courses d'un seul coup.

1-7 Autre raison (précisez).....

2) Problèmes liés à l'environnement ou à la distance entre mon logement et les magasins ou services recherchés

2-1 Il n'y a pas de services et de magasins que je peux atteindre à pied à partir de mon logement

2-2 Il y a des magasins et des services près de mon logement, mais j'ai du mal à y accéder à cause des dénivelés, des pentes et des escaliers que je dois emprunter sur le chemin pour les atteindre

2-3 Je ne peux pas faire mes courses sans l'aide d'une autre personne

2-4 Le prix des transports en commun (bus, train) est trop élevé

2-5 Comme la qualité des magasins et services près de chez moi est mauvaise, il n'y a rien de bien à acheter

2-6 Autre raison (précisez).....

Q22. Possédez-vous une carte de transport (de type ICOCA ou PITAPA) ?

1) Oui	2) Non
--------	--------

Q23. Actuellement, vous êtes :

1) Élève en lycée ou dans une école spécialisée	2) Étudiant(e) à l'université
3) Employé(e) à plein temps	4) Employé(e) à temps partiel ou en intérim (freeter inclus)
5) Employé(e) à votre compte, indépendant	6) Sans activité
7) En recherche d'emploi	

Q24. Si vous êtes inscrit dans une école, une université ou que vous avez un travail, pouvez-vous indiquer :

Le lieu où se trouve votre école/votre emploi :			
Ville :	Arrondissement :	Quartier :	
Le ou les moyens de transport que vous utilisez pour y aller :			
1) Train	2) Bus	3) Voiture personnelle	4) Vélo
5) A pied	6) Autre (précisez) :		
Le temps moyen qu'il vous faut pour parvenir à votre école ou à votre lieu d'emploi :			
.....heure(s) minutes		

Q25. Si vous vivez avec une personne qui exerce ou a exercé un emploi, pouvez-vous nous indiquer :

Le type de travail exercé :			
Le lieu de son emploi :			
Ville :	Arrondissement :	Quartier :	
Le ou les moyens de transport qu'il lui faut pour y aller :			
1) Train	2) Bus	3) Voiture personnelle	4) Vélo
5) A pied	6) Autre (précisez) :		
Le temps moyen qu'il lui faut pour parvenir à son lieu d'emploi :			
.....heure(s) minutes		

Q32. Dans quel type de logement vivez-vous ?

- 1) Logement loué par la préfecture
- 2) Logement loué par l'Agence du renouvellement urbain
- 3) Logement loué par un opérateur de logement public
- 4) Logement locatif privé
- 5) Logement de fonction
- 6) Maison individuelle (louée) 7) Maison individuelle (propriétaire)
- 8) Autre (précisez).....

Q33. Depuis combien de temps avez-vous emménagé dans le logement que vous habitez ?

Depuis.....

Q34. [Si vous avez emménagé il y a moins de dix ans] Pour quelles raisons avez-vous décidé d'emménager ici, dans ce logement ?

Q35. Est-ce que vous projetez de changer de logement ou d'emménager ailleurs ?

- 1) Oui, je projette d'emménager ailleurs 2) Oui, j'y réfléchis
- 3) Non, cela ne fait pas partie de mes plans (dans ce cas, allez à la question 36)
- 4) J'aimerais déménager mais je ne peux pas (dans ce cas, allez à la question 36)

Q35a. Si vous projetez de déménager bientôt, dans quel type de logement allez-vous vivre ?

- 1) Logement loué par la préfecture
- 2) Logement loué par l'Agence du renouvellement urbain
- 3) Logement loué par un opérateur de logement public
- 4) Logement locatif privé
- 5) Logement de fonction
- 6) Maison individuelle (louée) 7) Maison individuelle (propriétaire)
- 8) Autre (précisez).....

Q35b. Si vous projetez de déménager ailleurs, connaissez-vous l'adresse de votre futur lieu de vie ?

Ville : Arrondissement :

Q36. Si vous le pouviez, dans quelle ville aimeriez-vous vivre idéalement ? Pouvez-vous donner un nom de lieu concret ?

C'est la fin de l'enquête. Je vous remercie chaleureusement de votre sollicitude.

Annexe 10 : un exemple de questionnaire renseigné par une enquêtée (photo)

問 1. 以下の項目について、1. あなたが最もよく買い物をするお店の名前を教えてください。また、2. その施設の場所、3. 施設の利用頻度、4. 施設への移動手段、5. 施設までの移動時間について、各項目の選択肢から選択してください。施設への移動手段、移動時間については複数回答が可能です。

	1. お店の名前	2. 施設の場所	3. 利用頻度	4. 移動手段 (複数回答可)	5. 施設までの移動 時間 (複数回答可)
近隣の商店・ 商店街		①最寄りの近隣センター ②泉北ニュータウン内 (最寄りの近隣センター以外) ③堺市内 (泉北ニュータウン以外) ④堺市・泉北以外 (具体的に)	①毎日 ②一週間に数回 ③週に一度・月に数回 ④一か月に一回より少ない	①徒歩 ②自転車 ③自家用車 ④公共交通機関 (バス・電車) ⑤タクシー ⑥自分が所有する以外の自動車 (友達・近所の方) ⑦その他 (具体的に.....)	①10分以内 ②10分~20分程度 ③20分~30分程度 ④30分~45分程度 ⑤45分以上
スーパーマーケット	近商 (マッゲイ)	① ② ③ ④ (.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
デパート	泉北高島屋	① ② ③ ④ (.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
コンビニエンスストア	ファミリーマート	① ② ③ ④ (.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
大型ショッピングセンター (イオンモール等)	ダイエー	① ② ③ ④ (.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤
その他 (具体的に)		① ② ③ ④ (.....)	① ② ③ ④	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ (.....)	① ② ③ ④ ⑤

問 2. 買い物は一人でされますか。またはどなたかと一緒ですか。あなたの買い物に誰かが同行するとしたら、それはどなたですか。

①一人で ②家族と ③友達と ④その他 (.....)

問 3. 買い物をするときあなたは歩行補助器または歩行補助車を使用していますか。

①はい、使用している。 ②いいえ、使用していない。

Annexe 11 : Les modalités de dépouillement du questionnaire (codage, données brutes)

Les informations en bleu correspondent aux résultats bruts obtenus au terme du dépouillement des enquêtes distribuées à partir du 6 février 2013. La période de collecte s'est étendue jusqu'au 15 juin (*in situ*) puis 16 août 2013 (envoi des derniers questionnaires reçus par courrier vers la France grâce au professeur IKUTA Eisuke, Université municipale d'Ōsaka).

Libellé	Thème du libellé	Contenu du libellé et réponses données (résultats bruts)	Remarques sur la saisie des réponses
Code_enquête	Code donné à l'enquête sur le papier.	Total distribué : E1, E2, E3...Ei...Ed. Nd= 375 Total des enquêtes dépouillées : E1, E2, E3... Ex Nx= 153 au 16 août 2013	Numéroter d'un Q1, Q2, Q3... Qy les enquêtes reçues au fur et à mesure de leur collecte.
Lieu_distrib	Lieu où j'ai distribué ou fait remplir des questionnaires	Harumidai - Gare d'Izumigaoka - Association Senbokuhotokenai network	Mettre la réponse au format texte (nom du lieu)
Date_distrib	La date à laquelle j'ai remis le questionnaire à des enquêtés	(jour) - mois – année	Mettre la date dans son ensemble quand elle est précisée.
Mode_distrib	Mode de distribution	Par l'intermédiaire du <i>kaichō</i> de Harumidai : 155 donnés, 64 reçus Distribution ou réalisation en vis-à-vis à la gare d'Izumigaoka : 100 donnés, 45 reçus Distribution ou réalisation en vis-à-vis au Senboku Hottokenai network : 70 donnés, 31 reçus Distribution par l'intermédiaire du professeur Morisada (Poole Gakuin University) : 18 donnés, 4 reçus Distribution par l'intermédiaire du professeur Ikuta : 32 donnés, 9 reçus	Mettre le mode de distribution en texte
Sexe_enq	Le sexe de l'enquêté(e)	1 - Masculin (男性) 60 2 - Féminin (女性) 93	Mettre le chiffre correspondant.
Âge_enq	L'âge de l'enquêté(e)	1 - Moins de 20 ans 1 ; 2 - 20-29 ans 4 ; 3 - 30-39 ans 17 ; 4 - 40-49 ans 36 ; 5 - 50-59 ans 14 ; 6 - 60-69 ans 39 ; 7 - 70-79 ans 42 ; 8 - Plus de 80 ans.	Mettre le numéro correspondant. Si le numéro manque sur le questionnaire, se reporter à ce classeur.

Q1	Faire ses courses à Senboku	Question sur les mobilités d'achat de l'enquêté, pour ses courses alimentaires. Réponses variables en fonction du magasin.	Question remplie dans un tableau à double entrée.
Q1.0 Type_magasin	Type de magasin que l'enquêté a l'habitude de fréquenter pour ses courses.	1. Détaillants de proximité (<i>kinrinsentā</i> ou <i>shōtengai</i>) ; 2 - supermarché; 3 - department store/ <i>depāto</i> ; 4 - convenience store/konbini ; 5 - shopping mall; 6 - Autre	Insérer autant de lignes sous le principal "Code_enquêté" qu'il y a de types de magasins indiqués par l'enquêté. Mettre le type de magasin : détaillant, supermarché, etc.
Q1.1 Nom_magasin	Nom du magasin fréquenté par l'enquêté en fonction du type de magasin coché.	L'enquêté donne le nom du magasin.	Reproduire ce nom en katakana, hiragana et sinogrammes dans la case correspondante.
Q.1.2 Lieu_magasin	Zone où le magasin fréquenté se situe	1 - Centre de voisinage le plus proche; 2 - Dans Senboku New Town; 3 - Dans Sakai ou Izumi; 4 - Hors de ce Sakai (préciser la ville)	Mettre les chiffre correspondant coché par l'enquêté. Si le numéro 4 est coché par l'enquêté, ajouter le nom de ville/ieu donné éventuellement.
Q1.3 Fréq_usage	La fréquence à laquelle l'enquêté se rend dans ce magasin	1 - Journalière; 2 - Plusieurs fois par semaine; 3 - Une fois par semaine et moins, plusieurs fois par mois; 4 - Quelques fois par mois, plus rarement.	Mettre le chiffre correspondant coché par l'enquêté.
Q1.4 Moyen_transport	Le moyen de transport qu'utilise l'enquêté pour se rendre au magasin.	1 - A pied; 2 - Vélo; 3 - Voiture personnelle; 4 - Transport collectif (bus, train); 5 - Taxi; 6 - Moyen de transport individuel appartenant à un ami/une connaissance; 7 - Autre (préciser)	Mettre le chiffre correspondant coché par l'enquêté. Si 7, préciser le mode éventuellement donné par l'enquêté.
Q1.5 Temps_transport	Le temps que met l'enquêté pour se rendre au magasin	1 - Moins de 10 minutes; 2 - 10-20 minutes; 3 - 20-30 minutes; 4 - 30-45 minutes; 5 - Plus de 45 minutes.	Mettre le chiffre correspondant coché par l'enquêté.
Q2	Faites-vous vos courses seul(e) ou accompagné(e) ?	1 - Seul; 2 - En famille; 3 - Avec un ou des amis; 4 - Autre	Plusieurs réponses possibles. Si 4, donner les précisions éventuelles de l'enquêté.
Q3	Utilisez-vous un déambulateur mécanique ou motorisé pour faire vos courses ?	1 - Oui, j'en utilise un; 2 - Non, je ne m'en sers pas.	Mettre le chiffre correspondant coché par l'enquêté.
Q4	Utilisez-vous des services de livraisons privés ?	1 - Oui, j'y ai recours 26 % ; 2 - Non, je n'en utilise pas (aller à Q5 dans ce cas) 68 %	Mettre le chiffre correspondant. Si 1, l'enquêté répond aux questions 4 a et 4 b.

Q4.a	Pouvez-vous nommer ce service ?	Question ouverte.	Mettre les informations données par l'enquêté.
Q4.b	A quelle fréquence l'utilisez-vous ?	1 - Plusieurs fois par semaine; 2 - Une fois par semaine; 3 - Plusieurs fois par mois; 4 - Une fois par mois; 5 - Moins d'une fois par mois.	Mettre le chiffre correspondant.
Q5	Quelle somme dépensez-vous en moyenne par semaine pour vos achats de nourriture ? Donnez une estimation.	1 - Moins de 5000 yen 10,7 % ; 2 - 5000 à 10000 yen 27,6 % ; 3 - 10 à 15000 yen 24,6 % ; 4 - 15 à 20000 yen 9,23 % ; 5 - 20 à 25000 yen 6,15 % ; 6 - 25 à 30000 yen 7,69 % ; 7 - Plus de 30000 yen 10,2 %	Mettre le chiffre correspondant.
Q6	A quelle fréquence allez-vous à l'hôpital pour des examens de santé ?	1 - Plusieurs fois par semaine 1,5 % ; 2 - Plusieurs fois par mois 15,4 % ; 4 - Une fois par mois 35,4 % ; 5 - Plus rarement, presque pas 47,7 %	Mettre le chiffre correspondant.
Q7	Où vous rendez-vous de préférence pour vos soins médicaux ?	1 - Je reste dans mon arrondissement/quartier 43,1 % ; 2 - A un hôpital/clinique dans Senboku 41,5 % ; 3 - A un hôpital/clinique dans Sakai mais hors de Senboku 15,4 % ; 4 - A un hôpital/clinique dans Ōsaka 12,31 % ; 5 - Ailleurs (préciser) 6,15 %	Mettre le chiffre correspondant. Si 5, ajouter la réponse donnée par l'enquêté s'il y en a une.
Q8	Recevez-vous des visites médicales à domicile ? Et si oui, à quelle fréquence ?	1 - Tous les jours; 2 - Plusieurs fois par semaine; 3 - Plusieurs fois par mois; 4 - Plusieurs fois par an; 5 - Rarement ou très rarement; 6 - Non, je n'en reçois pas 99 %	Mettre le chiffre correspondant.
Q9	Pouvez-vous nous parler de votre utilisation des services suivants ?	Question sur les mobilités d'achat de l'enquêté, hors alimentation. Réponses variables en fonction du type de service.	Réponses issues d'un tableau-questionnaire à double entrée
Q9.0 Type_service	Type de service que l'enquêté utilise.	1 - Poste et services postaux; 2 - Banque; 3 - Pharmacie/drugstore; 4 - Barbier/coiffeur; 5 - Salle de sport; 6 - Magasin de vêtements; 7 - 100-yen shop; 8 - Librairie; 9 - Cinéma; 10 - Autre (préciser)	Insérer autant de lignes sous la ligne du "Code_enquêté" concerné qu'il y a de types de services indiqués par l'enquêté. Mettre le type de service en toutes lettres : détaillant, supermarché, etc.
Q9.1 Nom_service	Nom du service	Partie remplie par l'enquêté, nom de l'enseigne la plus utilisée pour ce service.	Reproduire ce nom en katakana, hiragana et sinogrammes dans la case correspondante.

Q9.2 Lieu_service	Lieu où se trouve le service utilisé par l'enquêté	1 - Centre de voisinage le plus proche; 2 - Dans Senboku New Town; 3 - Dans Sakai ou Izumi; 4 - Hors de ce Sakai (préciser la ville)	Mettre les chiffre correspondant coché par l'enquêté. Si le numéro 4 est coché par l'enquêté, ajouter le nom de ville/ieu donné éventuellement.
Q9.3 Fréq_usage	Fréquence avec laquelle il utilise ce service.	1 - Journalière; 2 - Plusieurs fois par semaine; 3 - Une fois par semaine et moins, plusieurs fois par mois; 4 - Quelques fois par mois, plus rarement.	Mettre le chiffre correspondant coché par l'enquêté.
Q9.4 Moyen_transport	Moyen de transport utilisé pour atteindre ce service.	1 - A pied; 2 - Vélo; 3 - Voiture personnelle; 4 - Transport collectif (bus, train); 5 - Taxi; 6 - Moyen de transport individuel appartenant à un ami/une connaissance; 7 - Autre (préciser)	Mettre le chiffre correspondant coché par l'enquêté. Si 7, préciser le mode éventuellement donné par l'enquêté.
Q9.5 Temps_transport	Le temps que l'enquêté met pour atteindre ce service.	1 - Moins de 10 minutes; 2 - 10-20 minutes; 3 - 20-30 minutes; 4 - 30-45 minutes; 5 - Plus de 45 minutes.	Mettre le chiffre correspondant coché par l'enquêté.
Q10	Où aimez-vous manger lorsque vous sortez et que vous ne mangez pas chez vous ?	1 - Fast-food (ex: Mac Donald, Yoshinoya) 21,5 % ; 2 - Café, kissaten 12,3 % ; 3 - Restaurant 43 % ; 4 - Restaurant communautaire (ex: celui de Makitsukadai) 3,2 % ; 5 - Autre (préciser) 13,8 %	Plusieurs réponses possibles. Mettre les chiffres correspondants cochés par l'enquêté. Si le 5 est coché, ajouter les précisions éventuelles.
Q11	Si vous avez des enfants de 0 à 6 ans, où sont-ils scolarisés/ quels services de garde utilisez-vous ?	1 - Education à la maison/baby-sitter; 2 - Crèche privée (préciser le lieu); 3 - Crèche/maternelle publique (préciser le lieu); 4 - Jardin d'enfants (préciser le lieu) ; 5 - Je n'y ai pas recours.	Plusieurs réponses possibles. Mettre les chiffres avec les précisions correspondantes.
Q12	Si vous avez des enfants de 6 à 18 ans, où sont-ils scolarisés ?	1 - Dans Senboku New Town; 2 - Près de Senboku New Town (Sakai, Izumi-shi, Kawachinagano); 3 - Dans Ōsaka; 4 - Dans une autre ville de la préfecture d'Ōsaka; 5 - Dans une autre ville du Kansai (comme Kyōto ou Kōbe); 6 - Ailleurs (préciser)	Plusieurs réponses possibles. Mettre les chiffres avec les précisions correspondantes.
Q13	Où aimez-vous bien aller pour vos loisirs/durant votre temps libre ?	1 - Dans Senboku New Town 49,2 % ; 2 - Près de Senboku New Town (Sakai, Izumi-shi, Kawachinagano) 44,62 % ; 3 - Dans Ōsaka 15,4 % ; 4 - Dans une autre ville de la préfecture d'Ōsaka 11 % ; 5 - Dans une autre ville du Kansai (comme Kyōto ou Kōbe) 7,69 % ; 6 - Ailleurs (préciser) 1,5 %	Plusieurs réponses possibles. Mettre les chiffres avec les précisions correspondantes.

Q14	Participez-vous à des activités communautaires, bénévoles ou de club ?	1 - Oui, j'y participe dans Senboku New Town (nom de l'association et son contenu) 50,77 % ; 2 - Oui, j'y participe mais pas dans Senboku (nom de l'association et son contenu) 13,85 % ; 3 - Non, je ne participe pas 44,62 % .	Plusieurs réponses possibles. Marquer le chiffre correspondant puis entre parenthèses (nom de l'association/type d'activité)
Q15	L'environnement commercial et la distribution des services autour de votre zone de résidence vous satisfont-ils ?	1 - Oui, très satisfait 3 % ; 2 - Satisfait 36 % ; 3 – Moyen 36 % ; 4 - Peu ou pas satisfait 15 % ; 5 - Pas du tout satisfait 5 % .	Mettre le chiffre correspondant.
Q16	Si vous n'êtes pas satisfait(e) de cet environnement (réponses 4 ou 5 à la Q15), quelles en sont les raisons ?	1 - Mon environnement résidentiel est dépourvu des services dont j'ai besoin; 2 - La qualité des produits et services vendus est trop basse; 3 - Les prix des produits et services vendus sont trop élevés; 4 - Je n'arrive pas à trouver ce que je désire; 5 - Les magasins et services bien pourvus de ce que je recherche sont loin de chez moi ou difficiles d'accès; 6 - Autre (préciser)	Plusieurs réponses possibles. Mettre les chiffres avec les précisions correspondantes.
Q17	Récemment, trouvez-vous que le niveau de services et de commerces à portée de votre lieu d'habitation s'est dégradé ou amélioré ? Pouvez-vous en donner la ou les raisons ?	1 - Cela s'est dégradé; 2 - Cela s'est amélioré; 3 - Cela a empiré par certains aspects, ou au contraire gagné en qualité par d'autres	Mettre les chiffres avec les précisions correspondantes.
Q18	Ressentez-vous des difficultés personnelles à atteindre les zones de commerces et services que vous recherchez ?	Question organisée en deux modules: 1 - raisons de santé (niveau corporel); 2 - Raisons environnementales et géographiques	Remplir les cases 18.1 ou 18.2 si l'enquête a coché des réponses relatives à ses problèmes.
Q18.1 Diff_pers	Raisons de santé	1.1 - Je ne peux pas faire mes courses à pied; 1.2 - Je ne possède pas de voiture; 1.3 - Il m'est difficile de monter dans les transports en commun; 1.4 La conduite d'une voiture est devenue difficile à cause de mon âge ; 1.5 - La conduite d'un vélo est devenue difficile à cause de mon âge; 1.6 - Comme j'ai du mal à porter des choses lourdes, je n'arrive plus à faire toutes mes courses en une seule fois ; 1.7 - Autre (préciser)	Plusieurs réponses possibles. Mettre les chiffres avec les précisions correspondantes.

Q18.2 Diff_environt	Raisons environnementales	2.1 - Il n'y a pas de services ou de commerces à distance à pied de la maison; 2.2 - Il y a des services et commerces proches de mon logement, mais de nombreux dénivelés ou des marches en rendent l'accès pédestre difficile; 2.3 Je n'ai pas de personne pour m'aider; 2.4 Les transports en commun coûtent trop cher; 2.5 Il n'y a pas de chose que je puisse acheter dans les magasins près de chez moi (qualité mauvaise); 2.6 Autre raison (préciser)	Plusieurs réponses possibles. Mettre les chiffres avec les précisions correspondantes.
Q19	Dans le cas où vous avez des difficultés d'accès aux commerces et services, recevez-vous de l'aide des personnes et association suivantes:	1 - Je ne reçois pas d'aide; 2 - Je suis aidé(e) par des membres de ma famille; 3 - Je reçois de l'aide de voisins/d'amis vivant près de chez moi; 4 - Associations de voisinage, fédérations autonomes de résidents et machizukuri; 5 - NPO, réseaux de bénévoles; 6 - Autres (préciser).	Plusieurs réponses possibles. Mettre les chiffres avec les précisions correspondantes.
Q19.bis	Si vous avez coché les réponses 4, 5 ou 6, pouvez-vous donner des précisions sur les types de soutien que vous recevez.	1 - Services de livraison (bénévoles); 2 - Commerces ambulants; 3 - Moyens de transport bénévoles pour vous emmener vers des magasins; 4 - L'ouverture de magasins communautaires ou bénévoles près de chez vous; 5 - Autre	Mettre le chiffre correspondant puis l'ensemble des informations données par l'enquêté.
Q20	Pensez-vous qu'il serait nécessaire de faire quelque chose pour améliorer la densité de commerces et services locales ? Quels sont ces moyens selon vous ?	1 - Oui (et la raison); 2 - Rien	Cas 1 : Mettre "Oui" puis la raisons. Cas 2 : Rien
Q21	Avez-vous un permis de conduire ?	1 - Ouj; 2 - Non	Mettre le chiffre correspondant.
Q21.a	Si oui, possédez-vous une voiture ?	1 - Oui, une ; 2 - Oui plusieurs (précision sur le nombre) ; 3 - Non	Dans la colonne, mettre 0, 1, 2 ou plus en fonction du nombre de voitures possédées .
Q22	Possédez-vous une carte d'abonnement au train ou au métro (de type ICOCA ou PITAPA) ?	1 – Oui 48 % ; 2 – Non 52 %	Mettre le chiffre correspondant.
Q23	(Statut socio-professionnel) En ce moment, vous êtes :	1 - Lycéen, lycée professionnel; 2 - Étudiant à l'université; 3 - Employé régulier à plein temps; 4 - Employé à temps partiel (freeter inclus) ; 5 - Indépendant, auto-entrepreneur; 6 - Ne travaille pas, inactif; 7 - En recherche	Mettre le chiffre correspondant.

		d'emploi; 8 - A la retraite.	
Q24	Si vous êtes étudiant, salarié ou employé, où travaillez-vous	Réponse en trois parties.	
Q24.a	Adresse du lieu d'emploi/étude	Shi-ku-chō	Mettre l'adresse si elle est précisée.
Q24.b	Moyen de transport utilisé pour se rendre au lieu de travail.	1 - Train; 2 - Bus; 3 - Véhicule personnel; 4 - Vélo; 5 - A pied; 6 - Autre (préciser)	Mettre le chiffre correspondant.
Q24.c	Quel est le temps moyen passé en transport pour vous rendre sur votre lieu de travail	Heure - minutes.	Mettre le temps indiqué.
Question supplémentaire Q25	Si un autre salarié/actif vit avec vous, pouvez-vous nous parler de son lieu de travail.	Réponse en trois parties, sur le même mode que Q24.	Mettre les informations éventuelles.
Q26	Comment qualifieriez-vous vos conditions actuelles de vie, d'un point de vue économique ?	1 - Notre budget familial est élevé, on vit sans souci 17 % ; 2 - Notre budget familial est serré, mais on vit bien sans souci 44 % ; 3 - Notre budget familial est serré et on a quelques soucis 28 % ; 4 - Notre budget familial est insuffisant et nous avons des difficultés 8 % ; 5 - Autre (préciser)	Mettre le chiffre correspondant et les précisions si 5.
Q27	Où habitez-vous, quelle est votre adresse ?	Shi-ku-chō-chōme	Reproduire l'adresse en entier.
Q28	Quel est votre statut marital ?	1 - Célibataire, non-marié(e); 2 - Marié(e); 3 - Divorcé(e) ou séparé(e); 4 - Veuf ou veuve	Mettre le chiffre correspondant.
Q29	Quelle est la composition de votre ménage (si vous êtes plus d'une personne)	1 - Epoux; 2 - Enfant(s); 3 - Parent(s); 4 - Amis	Mettre le nombre de personnes: 1 conjoint (conjointe si c'est un homme qui répond), n enfants, n parents, n amis.
Q30	Vivez-vous avec un parent de plus de 75 ans ?	1 - Oui; 2 - Non	Mettre le chiffre correspondant; Si 1, l'enquêté répond à 29.a; si 2, il peut répondre à 29.b
Q30.a	Si oui, ce parent reçoit-il des soins ou vous chargez-vous de la soigner vous-même ?	L'enquêté peut donner des informations.	Remettre ce que dit l'enquêté.

Q30.b	Si non, envisagez-vous d'avoir recours à ces soins pour personnes âgées dans l'avenir, pour un parent ou pour vous-même, et de quelle façon ?	L'enquêté peut donner des informations.	Reproduire les informations données par l'enquêté.
Q31	Votre état de santé: comment le jugez-vous ?	1 - Je suis en très bonne santé/forme 9 % ; 2 - Je me sens en plutôt bonne forme 19 % ; 3 - Mon état de santé est moyen, va à peu près 56 % 4 - Je ne suis pas vraiment en forme 16 % ; 5 - Je souffre d'une mauvaise santé.	Mettre le chiffre correspondant à la case cochée par l'enquêté.
Q32	Dans quel type de logement vivez-vous ?	1 - Logement géré par la préfecture; 2 - Logement public opéré par l'agence du renouvellement urbain; 3 - Logement opéré par une corporation publique; 4 - Logement locatif privé; 5 - Appartement (propriétaire); 6 - Maison individuelle (louée); 7 - Maison individuelle (propriétaire); 8 Autre (préciser).	Mettre le chiffre correspondant et les précisions éventuelles.
Q33	Depuis combien de temps avez-vous emménagé dans le logement que vous habitez maintenant ?	Nombre d'années indiqué par l'enquêté(e).	Mettre le nombre d'années en chiffres.
Q34	Si l'emménagement a eu lieu il y a moins de dix ans, pourquoi avez-vous choisi ce lieu ?	L'enquêté donne les raisons de son choix.	Mettre les raisons éventuellement données par l'enquêté (phrase entière).
Q35	Envisagez-vous de déménager de votre logement ?	1 - Oui, je vais bientôt déménager; 2 - Oui, j'y pense; 3 - Non, je projette de rester là où j'habite; 4 - J'aimerais déménager mais je ne peux pas.	Mettre les chiffres correspondants. L'enquêté répond aux Q34a et b s'il souhaite déménager.
Q35a	Si vous envisagez de déménager, dans quel type de logement souhaiteriez-vous vous installer ?	1 - Logement géré par la préfecture; 2 - Logement public opéré par l'Agence de la rénovation urbaine; 3 - Logement opéré par une corporation publique; 4 - Logement locatif privé; 5 - Appartement (propriétaire); 6 - Maison individuelle (louée); 7 - Maison individuelle (propriétaire); 8 Autre (préciser).	Mettre le chiffre correspondant et les précisions éventuelles.
Q35b	Si ce projet est en train de se concrétiser, pouvez-vous nous dire la localisation de votre futur logement ?	L'enquêté donne la ville et le ku (arrondissement).	Mettre les informations entrées par l'enquêté(e).
Q36	Si vous le pouviez, dans quelle ville du Japon souhaiteriez vous vivre ?	Question ouverte.	Reproduire toutes les informations données par l'enquêté(e).

Références bibliographiques

Les références sont principalement écrites en trois langues : anglais, français et japonais. Afin de faciliter la recherche des références sur les catalogues de moteurs de recherche japonais (CiNii, J-Stage...):

1) La présentation des ouvrages, chapitres d'ouvrages, articles, etc., entièrement rédigés en japonais suit les conventions françaises de présentation des références bibliographiques, et y ajoute des transcriptions et traductions sur le modèle suivant :

Pour les ouvrages : [NOM Auteur, Prénom, NOM Auteur, Prénom...et Nom Auteur, Prénom en transcription phonétique latine ou rōmaji] [Nom du ou des auteurs correspondant(s) en idéogrammes] [(dir.)]. [*Titre ouvrage (: sous-titre ouvrage)* transcrit en rōmaji] [Traduction en français du titre japonais]. [Lieu de publication], [Nom Éditeur, (coll. Nom Collection/Nom Série)], [Date Publication], [Nombre total de pages].

Pour les chapitres d'ouvrage : [NOM Auteur, Prénom, NOM Auteur, Prénom...et Nom Auteur, Prénom en transcription phonétique latine ou rōmaji] [Nom du ou des auteurs correspondant(s) en idéogrammes], [« Titre chapitre (: sous-titre chapitre) » transcrit en rōmaji] [Traduction en français du titre japonais du chapitre], in [Références document hôte]. [Lieu de publication], [Nom Éditeur, (coll. Nom Collection/Nom Série)], [Date Publication], [Pages].

Pour les articles : [NOM Auteur, Prénom, NOM Auteur, Prénom...et Nom Auteur, Prénom en transcription phonétique latine ou rōmaji] [Nom du ou des auteurs correspondant(s) en idéogrammes] [« Titre publication (: sous-titre publication) » transcrit en rōmaji] [Traduction en français du titre de la publication], [Titre de la revue en transcription phonétique latine ou rōmaji], [Traduction en français du titre de la revue], [Volume, numéro], [Date de publication], [Pages].

2) La présentation des articles en japonais accompagnés d'un abstract ou au moins d'un titre en anglais se termine par la mention [Résumé en anglais]. Les références sont reproduites avec le nom du ou des auteurs en phonétique latine, auxquels s'ajoute une transcription phonétique du titre de l'article. La version anglaise du titre est celle rédigée par les auteurs. La traduction du titre japonais de la revue reprend la version anglaise choisie des éditeurs, lorsqu'elle existe ; dans le cas contraire, j'ai proposé une traduction du nom de cette revue. Ces choix ont abouti au modèle de présentation suivant :

[NOM Auteur, Prénom, NOM Auteur, Prénom...et Nom Auteur, Prénom en transcription phonétique latine ou rōmaji] [Nom du ou des auteurs correspondant(s) en idéogrammes]. [« Titre publication (: sous-titre publication) » transcrit en rōmaji] [Traduction en anglais du titre de la publication]. [Titre de la revue en transcription phonétique latine ou rōmaji] [Traduction en anglais/français du titre de la revue], [Date de publication], [Volume, numéro], [Pages] [Résumé en anglais].

3) Pour les publications écrites en anglais ou dans une langue autre que le japonais par au moins un auteur japonais, les transcriptions latines des noms japonais sont celles choisies par les éditeurs, même lorsque l'accentuation japonaise n'est pas respectée (par exemple, un -ō long qui n'a pas été accentué).

4) Toutes les autres références suivent les conventions françaises de présentation des références bibliographiques.

Dictionnaires de langue, encyclopédies et atlas

BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi, *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, 605 p.

OSWALT Philip et RIENIETS Tim, *Atlas of Shrinking Cities/ Atlas des schrumpfenden Städte*, Berlin, project office Philipp Oswald et Ostfildern, Hatje Cantz, 160 p.

PELLETIER Philippe, *Atlas du Japon. Après Fukushima, une société fragilisée*, Paris, Éditions Autrement, coll. Atlas/Monde, 2012, 96 p.

TOEPFER Helmuth et JONAS Andrea, *Atlas of Regional Disparities in Central Japan*, Bonn, University of Bonn, 2006, 51 p., en ligne : <http://tolu.giub.uni-bonn.de/toepfer/Karten2.pdf>

Ouvrages, chapitres d'ouvrages, articles, thèses et mémoires :

A

ABE Takashi, « Geographical Shrinking of the Tokyo Metropolitan Area : its Demographic and Residential Background », in HINO Masateru et TSUTSUMI Jun (dir.), *Urban Geography of Post-Growth Society*, Sendai, Tohoku University Press, 2015, pp.31-43.

ABE-KUDO Junko, « *Danchi*, le grand ensemble », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 96-98.

ABE Takeshi, FARNIE Douglas A., JEREMY David J., NAKAOKA Tetsuo et WILSON John F., *Region and Strategy in Britain and Japan : Business in Lancashire and Kansai, 1890-1990*, Londres, Routledge, Routledge International Studies in Business History, 2005, 352 p.

AGLIETTA Michel, *Régulation et crises du capitalisme*, Paris, éditions Calmann-Lévy, 1976, 256 p.

AKASHI Tatsuo 朋石 達生, « Tenpo no ricchi to shūyakugata toshi kōzoka » [Location of Retail Stores in terms of making Compact City], *Toshi Keikaku/ City Planning Review*, vol.60/6 (294^e numéro), 2011, pp. 26-37 [résumé en anglais].

ALBECKER Marie-Fleur, *Recycler les premières couronnes des villes globales : politiques d'aménagement urbain et restructurations des banlieues de Paris et New York*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous la direction de Sylvie Fol, 2014, 556 p.

ALLISON Anne, *Precarious Japan*, Duke, Duke University Press, 2013, 248 p.

AMABLE Bruno, *The Diversity of Modern Capitalism*, Oxford, Oxford University Press, 2003, 326 p.

ANTIROIKKO Ari-Veikko, *The Political Economy of City Branding*, Abingdon et New York, Routledge, 2014, 216 p.

ASANUMA-BRICE Cécile, « Les politiques publiques du logement face à la catastrophe du 11 mars », in LÉVY Christine, RIBAUT Thierry (dir.), *Catastrophe du 11 mars 2011, désastre de*

Fukushima – Fractures et émergences, numéro spécial de la *Revue EBISU*, n° 47 de la Maison franco-japonaise, juin 2012.

ARAGAU Claire, BERGER Martine et ROUGÉ Lionel, « Du périurbain aux périurbains : diversification sociale et générationnelle dans l'Ouest francilien », *Pouvoirs locaux*, 94, 2012, pp.58-64.

ARATA Masafumi 新 雅史, *Shōtengai ha naze horobiru no ka* [Pourquoi nos rues commerçantes disparaissent-elles ?], Tōkyō, Kōbunsha shinsho, 2012, 223 p.

ASAKAWA Tatsuo, « Structural Transformation of Tokyo Metropolitan Area: Trends and the Logic in Social Changes », *The Annals of Japan Association for Urban Sociology*, vol. 24, 2006, pp. 57-71.

AUDIRAC Ivonne, « Urban Shrinkage and Fast Metropolitan Growth : Two Faces of Contemporary Urbanism », in PALLAGST Karina *et al.* (dir.), *The Future of Shrinking Cities – Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformations in a Global Context*, Berkeley, Center for Global Metropolitan Studies, Institute of Urban and Regional Development, and the Shrinking Cities International Research Network International Series, 2009, pp. 69-80.

AUGENDRE Marie, *Vivre avec le volcan. Une géographie du risque volcanique au Japon*, thèse de doctorat en géographie, Université Lumière Lyon 2, sous la direction de Philippe Pelletier, 2008, 384 p.

AUTHIER Jean-Yves, « Les trajectoires résidentielles : un champ de recherche pour saisir le sens des mobilités », in FOL Sylvie, MIOT Yoan et VIGNAL Cécile (dir.), *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2014, pp. 21-38.

AVELINE Natacha, « Urbanisme et civilisation urbaine », in BOUISSOU Jean-Marie (dir.), *Le Japon contemporain*, Paris, Fayard/CERI, 2007, pp. 317-338.

AVELINE Natacha, *La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*, Paris, CNRS Éditions, 2003, 238 p.

AVELINE Natacha, *La bulle foncière au Japon*, Paris, ADEF, 1995, 253 p.

AVELINE Natacha, LI Ling-Hin (dir.), *Property Markets and Land Policies in Northeast Asia. The Case of Five Cities : Tokyo, Seoul, Shanghai, Taipei and Hong Kong*, Hong Kong, Tōkyō, Maison Franco-Japonaise/ Center for Real Estate and Urban Economics, 2004, 308 p.

AVELINE-DUBACH Natacha (dir.), *Vieillissement et déprise urbaine au Japon. Les nouveaux défis de l'aménagement*, Paris, La documentation française, 2015a, 106 p.

AVELINE-DUBACH Natacha, « New Patterns of Property Investment in 'Post-Bubble' Tokyo : The Shift from Land to Real Estate as a Financial Asset », in AVELINE-DUBACH Natacha, JOU Sue-Ching et HSIAO Hsin-Huang Michael (dir.), *Globalization and New Intra-Urban Dynamics in Asian Cities*, Taipei, National Taiwan University Press, 2014, pp. 265-294.

AVELINE-DUBACH Natacha, *L'Asie, la bulle et la mondialisation*, Paris, CNRS Éditions, 2008, 319 p.

B

BACCAÏNI Brigitte, « Les flux migratoires interrégionaux en France depuis 50 ans », *Population*, n°1, 2007, pp. 143-160.

BANHAM Reyner, « The Japanization of World Architecture », in SUZUKI Hiroyuki, *Contemporary Architecture of Japan*, pp. 17-29.

BARBIER Jean-Claude, « Pour un bilan du workfare », *La Vie des idées*, 4 novembre 2008, URL : <http://www.laviedesidees.fr/Pour-un-bilan-du-workfare.html>

BARON Myriam, CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle, GRASLAND Claude, RIVIÈRE Dominique et VAN HAMME Gilles (dir.), *Villes et régions européennes en décroissance : maintenir la cohésion territoriale*, Paris, éditions Hermès Lavoisier, 2010, 345 p.

BARTHES Roland, *L'empire des signes*, Paris, Points, collections Points Essai, 157 p.

BÉAL Vincent, « 'Trendsetting cities' : les modèles à l'heure des politiques urbaines néolibérales », *Métropolitiques*, 30 juin 2014, URL : <http://www.metropolitiques.eu/Trendsetting-cities-les-modeles-a.html>

BÉAL Vincent et ROUSSEAU Max, « Alterpolitiques ! », *Métropoles* [en ligne], n°15/2014, mis en ligne le 15 décembre 2014, consulté le 17 octobre 2015. URL : <http://metropoles.revues.org/4948>

BÉAL Vincent et ROUSSEAU Max, « Néolibéraliser la ville fordiste. Politiques urbaines post-keynésiennes et redéveloppement économique au Royaume-Uni : une approche comparative », *Métropoles* n°4, 2008, pp. 160-202.

BEAULAC Julie, KRISTJANSSON Elizabeth et CUMMINS Steven, « A Systematic Review of Food Deserts », *Preventing Chronic Disease: Public Health Research, Practice and Policy*, vol. 6/3, 2009, pp.1-10.

BEAUREGARD Robert, *Voices of Decline. The Postwar Fate of US Cities*, Blackwell, 2003, 304 p.

BERGER Martine, « Entre mobilités et ancrages : faire territoire dans le périurbain », *Métropolitiques*, 11 janvier 2013, en ligne : <http://www.metropolitiques.eu/Entre-mobilites-et-ancrages-faire.html>

BERGER Martine, ROUGÉ Lionel, THOMANN Sandra et THOUZELLIER Christiane, « Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) », *Espace populations sociétés*, 2010/1, 2010, 53-67.

BERGER Martine, ARAGAU Claire et ROUGÉ Lionel, « Vers une maturité des territoires périurbains ? Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien », *EchoGéo*, 27, mis en ligne le 2 avril 2014, URL : <http://echogeo.revues.org/13683>

BERNT Matthias, « Partnerships for Demolition : The Governance of Urban Renewal in East Germany's Shrinking Cities », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 33/3, septembre 2009, pp. 754-769.

BERQUE Augustin, « Ma, l'intervalle », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 294-296.

BERQUE Augustin, « Herméneutique et terrain au Japon », in *Milieu et identité humaine*, Paris, éditions donner lieu, 2010, pp. 9-23.

BERQUE Augustin (dir.), *La Maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1994, 595 p.

BERQUE Augustin, *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 1993, 247 p.

BERQUE Augustin, *Le sauvage et l'artifice, les Japonais devant le nature*, Paris, NRF, éditions Gallimard, 1986, 314 p.

BERQUE Augustin, *Vivre l'espace au Japon*, Paris, PUF, 1982, 222 p.

BERQUE Augustin, « La montagne et l'écoumène au Japon », *L'Espace géographique*, volume 9, numéro 2, 1980, pp. 151-162.

BERQUE Augustin, *Le Japon, gestion de l'espace et changement social*, Paris, Flammarion, Nouvelle Bibliothèque Scientifique, 1976, 348 p.

BERQUE Augustin, BONNIN Philippe et GHORRA-GOBIN Cynthia (dir.), *La ville insoutenable*, Paris, Belin, 2006, 366 p.

BOLTANSKI Luc et CHIAPELLO Ève, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, éditions Gallimard, 1999, 843 p.

BONNIN Philippe et NISHIDA Masatsugu, « *omote* et *ura*, endroit et envers », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 375-376.

BORDIN Patricia, *SIG : concepts, outils et données*, Paris, Hermès Sciences, 2002, 249 p.

BOURDIER Marc, « *Dōjunkai*, la *Dōjunkai* », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 107-109.

BOURDIER Marc et PELLETIER Philippe (dir.), *L'archipel accaparé, la bulle foncière au Japon*, Éditions de l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 2000, 310 p.

BOURDIER Marc et PELLETIER Philippe, « La question foncière au Japon », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 64/3, 1989, pp. 180-188.

BOYER Robert et SAILLARD Yves, *Théorie de la régulation. L'état des savoirs*, Paris, La Découverte, Coll. Recherches, 1995, 568 p.

BOYER Robert et SOUYRI François (dir.), *Mondialisation et régulations. Europe et Japon face à la singularité américaine*, Paris, La Découverte, collection TAP/Économie, 2001, 180 p.

BOYER Robert, ISOGAI Akinori, UEMURA Hiroyasu (dir.), *Diversity and Transformations of Asian Capitalisms*, Londres, Routledge, 2011, 416 p.

BRENNER Neil et KEIL Roger, *The Global Cities Reader*, Londres et New York, Routledge, Urban Reader Series, 2006, 456 p.

BRENNER Neil et THEODORE Nik, « Cities and the Geographies of ‘Actually Existing Neoliberalism’ », *Antipode*, vol.34/3, 2002, pp. 349-379.

BRICE-ASANUMA, « *Shataku*, le logement d’entreprise », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp.410-412.

BROSSEAU Sylvie, « *Satoyama*, le paysage de la culture vivrière », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 402-405.

BRUMANN Christoph, « Re-uniting a divided city : high-rises, conflict and urban spaces in central Kyoto », in BRUMANN Christoph et SCHULZ Evelyn (dir.), *Urban Spaces in Japan : Cultural and Social Perspectives*, Abingdon (Royaume-Uni) et New York, Routledge, 2012, pp. 53-73.

BRUMANN Christoph et SCHULZ Evelyn (dir.), *Urban Spaces in Japan : Cultural and Social Perspectives*, Abingdon (Royaume-Uni) et New York, Routledge, 2012, 226 p.

BUHNIK Sophie, « *Slow, but fast*. Le discours de la *slow life* au cœur d’Ōsaka, l’éloge de la lenteur au service d’une stratégie d’attractivité métropolitaine ? », *Carnets de géographes*, n°8, septembre 2015, en ligne : http://www.carnetsdegeographes.org/carnets_recherches/rech_08_01_Buhnik.php

BUHNIK Sophie, La « liste de la mort » : l’onde de choc médiatique provoquée par un récent rapport du Conseil japonais des politiques publiques, *Japan Analysis* 36, décembre 2014, pp. 3-10.

BUHNIK Sophie, « Shurinkingu nippon. Un regard globalisé sur le déclin urbain au Japon », in ANDRO-UEDA Makiko et BUTEL Jean-Michel (dir.), *Japon pluriel 9. Actes du 9e colloque de la Société Française des Études japonaises*, Arles, éditions Philippe Picquier, 2013, pp. 219-228.

BUHNIK Sophie, « From Shrinking Cities to toshi no shukushō: Identifying Patterns of Urban Shrinkage in the Osaka Metropolitan Area », *Berkeley Planning Journal*, vol. 23/1, 2010, pp. 132-155.

BÜSCHER Monika, URRY John et WITCHGER Katian (dir.), *Mobile Methods*, Abingdon et New York, Routledge, 2010, 224 p.

BUSSI Michel, « Quand l’INSEE projette d’enterrer le recensement de population... et la géographie avec ! », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Current issues, A continuous population census : a choice between time and space ?, En ligne depuis le 20 juin 1999, consulté le 3 septembre 2015. URL : <http://cybergeo.revues.org/5531>

C

CARTIER Marie, COUTANT Isabelle, SIBLOT Yasmine et MASCLET Olivier, *La France des petits-moyens : enquête sur la banlieue pavillonnaire*, Paris, éditions La Découverte, 2008, 319 p.

CASTELLS Manuel, *The Rise of the Network Society. The Information Age : Economy, Society and Culture*, vol.1, Blackwell Publishers, Malden, USA-Oxford, UK, 2000, 594 p.

CHAPON Pierre-Marie, RENARD Florent, GUESLOT Jean, DAUTAN M., MALLEA P., ROBERT Philippe et GUÉRIN Olivier, « Analyse des territoires de vie et de la mobilité de personnes âgées au moyen de traceurs GPS », *Annales de géographie*, n°679/3, 2011, pp. 320-333.

CHAPON Pierre-Marie, VIRIOT-DURANDAL et PIHET Christian (dir.), *Les défis territoriaux face au vieillissement*, Paris, La Documentation française, 2012, 220 p.

CHAUDET Béatrice et PÉRIBOIS Carine, Une enquête géo-photographique participative pour interroger les modes d'habiter des seniors tourangeaux : une proposition méthodologique », *Norois*, 232, 2014, pp.23-24, en ligne à partir du 30 octobre 2016, URL : <http://norois.revues.org/5147> ; DOI : 10.4000/norois.5147

CHŪBACHI Masayoshi et TAIRA Koji, « Poverty in Modern Japan : Perceptions and Realities », in HUGH Patrick T. (dir.), *Japanese Industrialization and its Social Consequences*, Berkeley et Los Angeles, University of California Press, pp. 393-428.

CORBEL Amélie, « Le gouvernement Abe et la question de l'égalité hommes-femmes : 'vers une société où les femmes resplendissent' », *Japan Analysis* 34, juillet 2014, pp. 3-11.

CORTAZZI Hugh, *Mitford's Japan : Memories and recollections*, Abingdon, Routledge, 2002, 304 p.

COULMAS Florian, *Population Decline and Ageing in Japan : the Social Consequences*, Londres, Routledge, 2007, 167 + viii p.

COULMAS Florian et LÜTZELER Ralph, *Imploding Populations in Japan and Germany : A Comparison*, Leiden, Brill, 2011, 548 + xxiv p.

COX Wendell, « The Evolving Urban Form: Osaka-Kobe-Kyoto », *Newgeography*, 28 mars 2012, en ligne : <http://www.newgeography.com/content/002750-the-evolving-urban-form-osaka-kobe-kyoto>

CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle et FOL Sylvie, « Shrinking Cities in France and Great Britain : A Silent Process ? », pp. 24-35 in Karina PALLAGST *et al.*, *The Future of Shrinking Cities*, Center for Global Metropolitan Studies, Institute of Urban and Regional Development, and the Shrinking Cities International Research Network (SCiRN), IURD, Berkeley, University of California, 2009, 168 p.

CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle, FOL Sylvie, GRASLAND Claude, ROTH Hélène et VAN HAMME Gilles, « Chapitre 2. Shrinking cities et shrinking regions. Définitions et typologies », in BARON Myriam *et al.*, *Villes et régions européennes en décroissance : maintenir la cohésion territoriale*, Paris, éditions Hermès Lavoisier, 2010, pp. 67-96.

CYBRIWSKI Roman, « Shibuya Center, Tokyo ». *Geographical Review*, vol. 78/1, 1988, pp. 48-61.

D

DAVEZIES Laurent, « Temps de la production et temps de la consommation : les nouveaux aménageurs du territoire ? », *Futuribles* n° 295, mars 2004, en ligne :

<https://www.futuribles.com/fr/base/revue/295/developpement-local-le-demenagement-des-francais-1/>

DESBOIS Henri et LE TOURNEAU François-Michel, « Tokyo et les campagnes : la progression de la banlieue à Toride », *Mappemonde* vol.55/3, 1999, pp. 28-32.

DODIER Rodolphe (avec Laurent CAILLY, Arnaud GASNIER et François MADORÉ), *Habiter les espaces périurbains*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2012, 220 p.

DOLLFUS Olivier, *La mondialisation*, Paris, Presses de Science Po, 1996, 171 p.

DOURILLE-FEER Évelyne, « De la 'drôle de crise' à la reprise, 1990-2007 », in BOUISSOU Jean-Marie (dir.), *Le Japon contemporain*, Paris, Fayard/ CERI, pp. 121-140.

DOURILLE-FEER Évelyne, « Japon : la drôle de crise », in SABOURET Jean-François (dir.), *L'Asie-Monde, Chroniques sur l'Asie et le Pacifique 2002-2011*, éditions du CNRS, 2011, 600 p.

DOWNS Anthony, « Some Realities about Sprawl and Urban Decline », *Housing Policy Debate*, vol. 10, n°4, 1999, pp. 955-974.

DUCOM Estelle, « Quand les processus s'inversent : étalement et désétalement urbains au Japon, manifestations et enjeux », in ZANINETTI Jean-Marc et MARET Isabelle (dir.), *Étalement urbain et ville fragmentée à travers le monde, des opinions aux faits*, Orléans, PUO, 2008a, 99. 229-242.

DUPUY Gabriel, « La ville des réseaux à l'heure du développement durable », in BRUN Gérard (dir.), *Ville et mobilité : nouveaux regards*, Lonrai, Economica, 2013, 352 p.

DUUS Peter, *Modern Japan*, Chicago, Houghton Mifflin, 1998, 376 p.

E

EDGINGTON David, « City profile : Osaka », *Cities*, vol. 17/4, pp. 305-318.

EDGINGTON David et HIRO Haga, « Japanese service sector multinationals and the hierarchy of Pacific Rim cities », *Asia Pacific Viewpoint*, vol.39/2, août 1998, pp.161-178.

EGUCHI Kumi, « *Jūmin undo*, les mouvements d'habitants », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 207-209.

F

FELDHOFF Thomas, « Japan's construction lobby and the privatization of highway-related public corporations », in SORENSEN André et FUNCK Carolin (dir.), *Living Cities in Japan: Citizens' Movements, Machizukuri and Local Environments*, Abingdon, Routledge, Nissan Institute/Routledge Japanese Studies, 2007, pp. 91-112.

FIELDING Anthony, « Class and space: social segregation in Japanese cities », *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 29/1, 2004, pp. 64-84.

FINCHAM Ben, McGUINNESS Mark et MURRAY Leslie, *Mobile Methodologies*, New York, Palgrave MacMillan, 2010, 208 p.

FLEURY Antoine, FRANÇOIS Jean-Christophe, MATHIAN Hélène, RIBARDIÈRE Antonine et SAINT-JULIEN Thérèse, « Les inégalités socio-spatiales progressent-elles en Île-de-France ? », *Métropolitiques*, 12 décembre 2012, URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-inegalites-socio-spatiales.html>

FLORENTIN Daniel, « Les *Plattenbauten* et le déclin. 'Effet Plattenbau', politiques urbaines et représentations sociales dans les quartiers de grands ensembles à Leipzig », *Géocarrefour*, vol. 86/2, 2011, pp. 113-126.

FLORENTIN Daniel et PADDEU Flaminia, « Le déclin au quotidien : crise perçue et espaces vécus à Leipzig et Detroit », *Urbanités*, N°2, mis en ligne en novembre 2013 : <http://www.revue-urbanites.fr/wp-content/uploads/2013/11/2-Urbanite%CC%81s-Florentin-Paddeu.pdf>

FLORENTIN Daniel, FOL Sylvie et ROTH Hélène, « La « Stadtschrumpfung » ou « rétrécissement urbain » en Allemagne : un champ de recherche émergent », *Cybergeo*, Espace, Société, Territoire, article 445, mis en ligne le 26 mars 2009. URL : <http://www.cybergeo.eu/index22123.html>.

FLORIDA Richard, *The Rise of the Creative Class : And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York, Basic Books, 2002, 416 p.

FLÜCHTER Winfried, « Urbanisation, city and city system in Japan between development and shrinking: coping with shrinking cities in times of demographic change », in BRUMANN Christoph et SCHULZ Evelyn (dir.), *Urban Spaces in Japan : Cultural and Social Perspectives*, Abingdon (Royaume-Uni) et New York, Routledge, 2012, pp. 15-36.

FOL Sylvie, « Mobilités et ancrages dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », *Regards sociologiques* n°40, 2010, pp. 27-43.

FOL Sylvie, *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Éditions Belin, 2009, 262 p.

FOL Sylvie et CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle, 2010, « 'Déclin urbain' et *Shrinking Cities* : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine », *Annales de géographie*, n°674, 2010/4, 2010, pp. 359-383.

FOL Sylvie, MIOT Yoan et VIGNAL Cécile (dir.), *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2014, 255 p.

FRÉTIGNY Jean-Baptiste, *La mobilité à l'épreuve des aéroports. des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International*, thèse de doctorat en géographie sous la direction de Nadine Cattan, soutenue le 5 décembre 2013, Université Paris 1, 660 p.

FRIEDRICHS Jürgen, « A Theory of Urban Decline : Economy, Demography and Political Elites », *Urban Studies*, vol. 30, n° 6, 1993, pp. 907-917.

FUJII Yasuyuki, « Shrinkage in Japan / 日本における縮小現象, in OSWALT Philip (dir.), *Shrinking Cities Complete Works 3 : Case Study Japan*, Project Office Philipp Oswalt, 2008, publication en ligne sur EJCS (Electronic Journal of Contemporary Japanese Studies), <http://www.japanesestudies.org.uk/special/shrinking-regions/shrinking-cities-contents.html>, pp.9-13

du chapitre 3.

FUJITA Kuniko, « Financial crises, Japan's state regime shift, and Tokyo's urban policy », *Environment and Planning A*, vol. 43/2, 2011, pp.307-327.

FUJITA Kuniko et HILL Richard C., « Chapter 2. Residential Income Inequality in Tokyo and Why it Does Not Translate into Class-based Segregation », in FUJITA Kuniko et MALOUTAS Thomas (dir.), *Residential Segregation in Comparative Perspective : Making Sense of Contextual Diversity*, Farnham (Royaume-Uni) et Burlington (États-Unis), Ashgate, 2012, pp. 56-87.

FUJITA Kuniko et HILL Richard C., « Together and equal : Place stratification in Osaka », in KARAN Pradyumna P. et STAPLETON Kristin, *The Japanese City*, Lexington, University Press of Kentucky, 1997, pp. 106-133.

FUJITA Kuniko et HILL Richard C. (dir.), *Japanese Cities in the World Economy*, Philadelphia, Temple University Press, 1993, 311 + xi p.

FUJITSUKA Yoshihiro, « Gentrification in a Post-Growth Society : The Case of Fukushima Ward, Osaka », in HINO Masateru et TSUTSUMI Jun (dir.), *Urban Geography of Post-Growth Society*, Sendai, Tohoku University Press, 2015, pp.147-157.

G

GALLOWAY Will, « Of Cities and Suburbs », *Town and Country Planning*, juillet-août 2009, pp. 322-327, en ligne : <http://www.jlgc.org.uk/en/pdfs/casestudies/WG.pdf>

GANSER Robin et PIRO Rocky (dir.), *Parallel Patterns of Shrinking Cities and Urban Growth : Spatial Planning for Sustainable Development of City Regions and Rural Areas*, Farnham, Ashgate, 2012, 283 + xxii p.

GILMAN Theodore, *No Miracles Here : Fighting Urban Decline in Japan and the United States*, Albany, SUNY Press, 2001, 208 p.

GLASMEIER Amy K., « The Japanese Technopolis programme: high-tech development or industrial policy in disguise ? », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.12/2, 1988, pp. 268-284.

GLASMEIER Amy K. et SUGIURA Noriuki, « Japan's Manufacturing System: Small Business, Subcontracting and Regional Complex Formation », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.15/3, 1991, pp. 395-414.

GLUCK Carol, *Japan's Modern Myths : Ideology in the Late Meiji Period*, Princeton, Princeton University Press, 1987 (1^{ère} édition), 424 p.

GRANOVETTER Mark, « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, vol. 78/6, may 1973, pp. 1360-1380.

GUTKIND Erwin A., *Le crépuscule des villes*, Paris, Stock, 1966, 196 p.

H

HAGAI Masami et MARMIGNON Patricia, « L'urbaphobie au Japon : ruraphilie en milieu urbain et ruralisme persistant », in SALOMON-CALVIN Joëlle et MARCHAND Bernard (dir.), *Antiurbain. Origines et conséquences de l'urbaphobie*, Lausanne, PPUR, 2010, pp. 123-139.

HAGGARD Stephan et KAUFMAN Robert R. (dir.), *Development, Democracy and Welfare States: Latin America, East Asia and Eastern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 2008, 496 p.

HALBERT Ludovic, *L'avantage métropolitain*, Paris, Presses Universitaires de France, Collection « La ville en débat », 2010, 143 p.

HALL Peter, « The geography of the Fifth Kondratieff », in MASSEY Doreen et ALLEN John (dir.), *Uneven Re-Development : Cities and Regions in Transition*, Open University, 1988, pp. 51-67.

HAMAGUCHI Eshun 濱口 恵俊, *Awai no bunka to hitori no bunka* [Culture du lié, culture du seul], Tōkyō, Chisenshokan, 2003, 270 p.

HANES Jeffrey, « Pacific Crossings ? Urban Progressivism in Modern Japan », in SAUNIER Pierre-Yves and EWEN Shane, *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment*, New York, Palgrave MacMillan, 2008, pp. 51-68.

HANES Jeffrey E., *The City as Subject : Seki Hajime and the Reinvention of Modern Osaka*, Berkeley, University of California Press, 2002, xii + 348 p.

HARAGUCHI Takeshi, « Chimei naki yoseba : toshi saihen to hōmuresu » [Les yoseba sans nom : réorganisation urbaine et sans-abri], in NISHIZAWA Akihiko, *Rōdō saishin 4 : shūen-rōdōryoku no idō to hensei* [Actualité du travail 4 : mouvement et formation du travail sous-prolétaire], Tōkyō, Ōtsuki shoten, 2011, pp.157-200.

HARVEY David, « From Managerialism to Entrepreneurialism : the Transformation in Urban Governance in Late Capitalism », *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, vol. 71, n°1, « The Roots of Geographical Change : from 1973 to the Present » 1989, pp.3-17.

HARVEY David, *Spaces of Hope*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 2000, 293 p.

HATANO Takeshi, « Nihon ni okeru yūki nōgyō undō no hattenkatei to sanshōteikei no teitaiyōin [Le développement des mouvements pour l'agriculture organique et les facteurs cumulés de leur déclin au Japon], *Nōgyō-shokuryō keizai kenkyū* [Recherche sur l'économie de la consommation de produits agricoles], 54 (2), 2008, pp.21-34.

HAUSER William B., *Economic Institutional Change in Tokugawa Japan : Osaka and the Kinai Cotton Trade*, London, Cambridge University Press, 1974, 237 + xiv p.

HÄUBERMANN Hartmut et SIEBEL Walter, « Die schrumpfende Stadt und die Stadtsoziologie », in FRIEDRICHS Jürgen (dir.), *Soziologische Stadtforschung, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Westdeutscher Verlag, Sonderheft 29/1988, 1988, pp. 78-94.

HÉRAIL Francine, *Histoire du Japon des origines à Meiji*, Paris, Publications orientalistes de France, 1986, 462 p.

HILL Richard C. et FUJITA K., « The Nested City : the State and Urban Development in East Asia », *Urban Studies*, vol. 40/2, pp. 207-217.

HILL Richard C. et FUJITA Kuniko, « Osaka's Tokyo problem », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 19/2, 1995, pp. 181-193.

HINO Masateru et TSUTSUMI Jun (dir.), *Urban Geography of Post-Growth Society*, Sendai, Tohoku University Press, 2015, 258 p.

HIRAYAMA Yosuke, « Chapter 9. Public Housing and Neoliberal Policy in Japan », in CHIEN Jie, STEPHENS MARK et MAN Yanyun (dir.), *The future of Public Housing : Ongoing Trends in the East and the West*, Berlin, Springer, 2013, pp. 143-161.

HIRAYAMA Yōsuke, « The Role of Home Ownership in Japan's Aged Society », *Journal of Housing and Built Environment*, n°25, 2010, pp. 175-191.

HIRAYAMA Yosuke, « The governance of urban renaissance in Tokyo. Post-urbanization and enhanced competitiveness », in MOK Ka Ho et FORREST Ray (dir.), *Changing Governance and Public Policy in East Asia*, Londres, Routledge, 2009, pp. 303-323.

HIRAYAMA Yosuke, « Running hot and cold in the urban home-ownership market : the experience of Japan's major cities », *Journal of Housing and the Built Environment*, 20, 2005, pp. 1-20.

HIRAYAMA Yōsuke et RONALD Richard, *Housing and Social Transition in Japan*, Abingdon et New York, Routledge, Housing and society series, 2007, 232 p.

HIRSCHMEIER Johannes, « Shibusawa Eiichi : Industrial Pioneer », in LOCKWOOD William L., *The State and Economic Enterprise in Japan : Essays in the Political Economy of Growth*, Princeton, Princeton University Press, 1965, pp. 209-247.

HLADIK Muriel, *Traces et fragments dans l'esthétique japonaise*, Wavre, Mardaga, collection « Architecture », 2008, 223 p.

HORIUCHI Chikako, « The Population Growth and the Supply Structure of Condominiums in the Central Area of Kyoto City », *Annals of the Japan Association of Economic Geography*, vol. 55/3, 2009, pp. 193-214.

HORIUCHI Shigeto, « La garantie du 'droit à se déplacer' soutiendra le potentiel de développement local » [‘Idōsuru kenri’ no hoshō ga chiiki no kanōsei wo hiraku], *Sekai*, octobre 2014, p.105-111, traduction partielle par S.Buhnik, *Japan Analysis* 36, décembre 2014, pp.24-28.

HOYT Homer, *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*, Washington, DC, Federal Housing Administration, 204 p.

I

IGARASHI Chikako 五十嵐 智嘉子, « Mirai nihon no shukuzu – Hokkaidō saisei he no ‘chiiki senryaku’ [un Japon en miniature. Les « stratégies locales » de redéveloppement du Hokkaidō], *Chūō Kōron*, juillet 2014, pp. 54-67.

IKUTA Eisuke 生田 英輔 (dir.), avec le soutien de l'Université municipale d'Ōsaka et l'Institut d'expertise de Daiwa House, *Eijingu in puresu* [Aging in Place], Tōkyō, Gakugei shuppansha, 2009, 160 p.

INAMOTO Yōnosuke 稲本 洋之助, KOYANAGI Shunichirō 小柳春一郎 et SUTŌ Toshikazu 周藤利一, *Nihon no tochihō : rekishi to genjō* [La loi foncière au Japon : histoire et situation actuelle], Tōkyō, Seibundō, 2004, 272 p.

ISHIDA Yorifusa, « Local initiatives and the decentralization of planning powers in Japan », in PELLETIER Philippe et HEIN Carola (dir.), *Cities, Autonomy and Decentralization in Japan*, Abingdon, Routledge, Routledge Contemporary Japan Series, 2006, pp. 25-54.

ISHIKAWA Noriko et FUKUSHIGE Mototsugu, « Dissatisfaction with Dwelling Environments in an Aging Society : an Empirical Analysis of the Kanto Area in Japan », *Review of Urban & Regional Development Studies*, octobre 2015, en ligne : <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/rurd.12038/abstract>

IWAMA Nobuyuki 岩間 伸之 (dir.), *Fūdo dezāto mondai – Muen shakai ga umu 'shoku no sabaku'* [Food Deserts. The Product of Indifferent Societies], Tōkyō, Nōrin tōkei kyōkai, 2011, 163 p.

J

JESSOP Bob, Liberalism, « Neoliberalism and Urban Governance : a State-Theoretical Perspective », *Antipode*, vol.34/3, juillet 2002, pp. 452-472.

JOHNSON Chalmers, *MITI and the Japanese Miracle*, Redwood, Stanford University Press, 1982, 412 p.

JOUANNÈS Thomas, « Faire l'économie d'un débat : état des lieux et enjeux du traitement de la question migratoire sous le gouvernement Abe », *Japan Analysis* 37, mars 2015, pp. 15-24.

K

KABISCH Sigrun, HAASE Annegret, HAASE Dagmar, « Evolving reurbanisation ? Spatio-temporal dynamics exemplified at the eastern German city of Leipzig », *Urban Studies*, vol. 47/5, 2009, pp. 967-990.

KAGAWA Takashi, « The Aged Society in a Suburban New Town : What Should we Do ? », in HINO Masateru et TSUTSUMI Jun (dir.), *Urban Geography of Post-Growth Society*, Sendai, Tohoku University Press, 2015, pp.91-105.

KAMO Toshio 加茂 利男, *Amerika nito monogatari – 21 seiki he no tabi* [L'histoire de deux villes américaines : un voyage vers le XXI^e siècle], Tōkyō, Aoki shoten, 1983 (1^{ère} édition), 232 p.

KAMO Toshio, « Urban Regional Governance in the Age of Globalization: the Case of Metropolitan Osaka », in FRIEDMANN John (dir.) *Urban and Regional Governance in the Asia Pacific*, Vancouver, The University of British Columbia Press, Institute of Asian Research, 1999, pp. 67-81.

KAMO Toshio, 2000, « An Aftermath of Globalization ? East Asian Economic Turmoil and Japanese Cities Adrift », *Urban Studies*, vol. 37/2, 2000, pp. 2145-2165.

KANEMOTO Yoshitsugu 金本良嗣 et TOKUOKA Kazuyuki 徳岡一幸, Nihon no toshiken settei kijun [Proposal for the Standards of Metropolitan Areas of Japan], *Journal of Applied Regional Science*, vol. 7, pp. 1-15.

KANTOR Paul, LEFÈVRE Christian, SAITO Asato, SAVITCH Hank V. et THORNLEY Andy, *Struggling Giants : City-Region Governance in London, New York, Paris, and Tokyo, Minneapolis*, University of Minnesota Press, volume 20 de la collection Globalization and Community, 2012, 332 p.

KAUFMANN Vincent, *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*, Aldershot, Ashgate, 2002, 112 p.

KIMURA Yoshinari, TOMITA Kenji et FUJII Tetsuya, « Residential Structure of the Tokyo and Keihanshin Metropolitan Areas by Geodemographics », *Japanese Journal of Human Geography*, vol. 54/3, 2002, pp. 316-318.

KIMURA Yoshinari, SAITO Reiko, TSUJIMOTO Yoshiki, ONO Yasuhiko, NAKAYA Tomoki, SHOBUGAWA Yugo, SASAKI Asami, OGUMA Taeko et SUZUKI Hiroshi, « Geodemographics profiling of influenza A and B virus infections in community neighborhoods in Japan », *BMC Infectious Diseases*, vol.11, 2011, pp. 36-47.

KOBAYASHI Hayato, « Chapter 6. The Future of the Public Assistance Reform in Japan: Workfare versus Basic Income », in VANDERBORGHT Yannick et YAMAMORI Toru (dir.), *Basic Income in Japan : Prospects for a Radical Idea in a Transforming Welfare State*, New York, Palgrave MacMillan, 2014, 288 p.

KOIKE Hirotaka, « Mobility Perspective for a Local City in Japan », *IATSS Research*, vol. 38/1, 2014, pp. 32-39.

KOIZUMI Ryo, « Occupational Structure in the Tokyo Metropolitan Area, 1985-2005 : An Extended Shift-share Analysis of Changing Geographic Patterns », in *Urban Geography of Post-Growth Society*, Sendai, Tohoku University Press, 2015, pp. 61-75.

KOMAKI Nobuhiko 駒木 伸比古, « Toyohashi ni okeru fūdo dezāto mappu no sakusei to sono hyōka – chiiki jūmin to no disukashon o tsūjite » [Trial Production and Evaluation of 'Food Desert Map' of Toyohashi City : through the Discussion with Local Residents], *Chiiki seisakugaku jānaru* [Journal d'études des politiques locales], vol.2/2, 2013, pp. 65-72.

KOMINE Takao, « Japanese Regions in the Face of Depopulation and the Trend of Compact City Development », *Discuss Japan*, 7 mai 2015,
en ligne : <http://www.japanpolicyforum.jp/archives/editor/pt20150507023249.html>

KONDO Atsushi, « The development of immigration policy in Japan », *Asian and Pacific Migration Journal* 11/4, 2002, pp. 415-436.

KUBO Tomoko 久保倫子 et YUI Yoshimichi 由井 義通, Tōkyō-toshinbu ni okeru manshon kyōkyū no tayōka – konpakuto manshon no kyōkyū senryaku ni chakumokushite [Diversification of the Condominium Supply in Central Tokyo : Supply Strategies of « Compact » Condominiums], *Geographical Review of Japan Series A*, vol. 84/5, 2011, pp. 460-472 [résumé en anglais].

KUBO Tomoko 久保倫子, YUI Yoshimichi 由井 義通 et SAKAUE Hiroaki 阪上 弘彬, *Daitoshiken kōgai ni okeru akiya zōka no jittai to sono taisaku* [La vacance résidentielle dans les banlieues des métropoles japonaises : réalités et mesures prises], *Nihon toshi gakkai nempō* [rapports annuels des études urbaines japonaises], 47, mai 2014, pp. 183-190.

KUBO Tomoko, YUI Yoshimichi et SAKAUE Hiroaki, « Aging suburbs and increasing vacant houses in Japan », in HINO Masateru et TSUTSUMI Jun (dir.), *Urban Geography of Post-Growth Society*, Sendai, Tohoku University Press, 2015, pp.123-145.

KUDO Ken.ichi, KIMURA Atsushi, NOZAKI Hiroyuki et UEDA Kazumasa, « Suggestion for Continuous Cooperation Derived from Cases of Services Supporting People with Limited Access to Shopping Facilities », *NRI Papers*, n°170, 18 p., mis en ligne le 1^e février 2012 : <https://www.nri.com/global/opinion/papers/2012/np2012170.html>

KUMAGAI Mika, « A Comparative Analysis of Changes in the Characteristics of Urban Residents in Tokyo and Osaka, 1995-2005 », *Urban Scope*, vol. 3, 2012, pp. 55-71.

KURODA Kenji, « Regional Studies in Japan and the Sakai and Southern Osaka Regional Study », in LESTRADE Brigitte (dir.), *Cultures croisées Japon-France*, Paris, L'Harmattan, 2008, pp. 115-124.

L

LANG Thilo, « Insights in the British Debate About Urban Decline and Urban Regeneration », Working Paper, Erkner, Leibniz Institute for Regional Development and Structural Planning, 2005, 25 p., online : http://www.irs-net.de/download/wp_insights.pdf

LANGUILLON Raphaël, « Tokyo Sky Tree : derrière le symbole, les enjeux de grands groupes privés », *Japan Analysis* n°29, mars 2013, pp. 11-17.

LANGUILLON-AUSSEL Raphaël, « Le skyline de Tokyo, entre constructions opportunistes et ordre caché », *Métropolitiques*, 23 septembre 2015, <http://www.metropolitiques.eu/Le-skyline-de-Tokyo-entre.html>

LECHEVALIER Sébastien (dir.), *La grande transformation du capitalisme japonais*, Paris, Presses de Sciences Po, 2011, 419 p.

LE MOUËLLIC Armelle et PELLETIER Philippe, « Machi/kaiwai, le quartier », in BONNIN Philippe (dir.), NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi, *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 296-28.

LÜTKE-DALDRUP Engelbert, « Die perforierte Stadt », *Eine Versuchsanordnung. Bauwelt* (24), 2001, pp. 40-42.

LÜTZELER Florian, « Population Increase and 'New-Build Gentrification' in Central Tokyo », in *Erdkunde* n°62/4, pp. 287-299.

LÜTZELER Florian et BEN-ARI Eyal, « Urban Society », in KREISNER Josef, MÖHWALD Ulrich et ÖLSCHLEGER Hans Dieter (dir.), *Modern Japanese Society*, Leiden, Brill, 2004, pp. 277-303.

M

MAGRI Susanna et TOPALOV Christian, « De la cité-jardin à la ville rationalisée. Un tournant du projet réformateur, 1905-1925 », *Revue française de sociologie*, vol. 28/3, 1987, pp. 417-451.

MARMIGNON Patricia, « Chō, le quartier », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi, *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 83-85.

MARMIGNON Patricia, « Communautés de quartier et associations – Le retour du local après le 11 mars 2011 », in *Ebisu* « Le Grand séisme de l'Est du Japon. Fractures et émergences », n°47, Tokyo, MFJ, Printemps/Été 2012, 5 pages.

MARMIGNON Patricia, *La création de l'urbain. Paysage urbain et socialité à Ōsaka depuis Meiji (1968)*, Saarbrücken, Éditions Universitaires Européennes, 2010, 257 p.

MARMIGNON Patricia et PELLETIER Philippe, « Toshi hatten, le développement urbain », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 508-510.

MARTINEZ-FERNANDEZ Cristina, AUDIRAC Ivonne, FOL Sylvie et CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle, « Shrinking Cities : Urban Challenges of Globalization », *International Journal of Urban and Regional Research* 36/2, 2012, pp. 213-25.

MARUYAMA Sawako, « Regional Coordination and its Background : Should Kansai Be Heading for Regional Coordination Like Västra Götaland ? », *Kobe University Economic Review*, 59, 2013, pp. 37-57.

MASUDA Hiroya 増田 寛也, *Chihō shōmetsu – Tōkyō ikkyoku shūchū ga maneku jinkō kyūgen* [L'extinction régionale – un déclin rapide de la population, incité par l'hyper-polarisation tōkyōite], Tōkyō, Chūō Kōron shinsha, 2015, 243 p.

MATANLE Peter, RAUSCH Anthony et le Shrinking Regions Research Group, *Japan's Shrinking Regions in the 21st Century: Contemporary Responses to Depopulation and Socioeconomic Decline*, Amherst, NY, Cambria Press, 2011, 564 p.

MATANLE Peter et SATO Yasuyuki, « Coming Soon to a City Near You ! Learning to Live 'Beyond Growth' in Japan's Shrinking Regions », *Social Science Japan Journal*, vol.13/2, 2010, pp. 187-210.

MATSUBARA Hiroshi 松原 宏, « Reorganization of Japanese Urban Systems and Internal Structures of Urban Areas in a Globalized Economy and a Declining Population Society », *Keizai chirigakkai sasebo chiiki taikai/ Annals of the Japan Association of Economic Geographers*, vol.53, 2007, pp.443-460 [résumé en anglais].

MATSUSHITA Keiichi, *Shibiru minimamu no shisō* [Théorie du minimum civil], Tōkyō, Tōkyō Daigaku Shuppankai, 1971, 196 p.

MATSUMOTO Shigeru 松本 滋, « Shurinkingu shiti jidai ni keru kōgai jūtaku danchi no jittai to shōraisei ni kansuru kenkyū – Himijishi hakuchōdai danchi no kēsusutadi [A study on suburban housing estate in the shrinking-city stage – a case study of Hakuchodai estate, Himeji city], *Hyōgoken ritsu daigaku kankyō ningen gakubu kenkyū kōkoku dai 13 go, 2011 nen* [Rapports

annuels de recherche du département de recherche sur les relations entre espaces et sociétés de l'université départementale de Hyōgo, n°13], 2011, pp.21-29 [Résumé en anglais].

MATSUTANI Akio, *Shrinking-population Economics. Lessons from Japan*, Tōkyō, LTCB International Library Trust/ International House of Japan, 2006, 201 p.

MATTHEWS Joël, « Osaka in and Out of the Nation : Neoliberal Spatial Gestures for the Globally Competitive City-Région », in BRABAZON Tara (dir.), *City Imaging : Regeneration, Renewal and Decay*, Dordrecht, Springer, 2013, pp. 221-227.

McCLAIN James et WAKITA Osamu, *Osaka : the Merchants' Capital of Early Modern Japan*, Cornell, Cornell University Press, 1999, 295 p.

MELLETT Xavier, « Double démission au sein du gouvernement Abe : retour sur quelques scandales récents », *Japan Analysis* 36, décembre 2014, pp. 29-38.

MIHOSHI Akihiro 三星昭宏 et NITTA Yasutsugu 新田保次, Kōtsū konnansha no gainen to kōtsū juyo ni tsuite [Les personnes ayant des difficultés à se déplacer : concept et demande en déplacements], *Journal of the Japan Society of Civil Engineers*, vol. 518/28, 1997, pp. 31-42.

MIOT Yoan, *Face à la décroissance urbaine, l'attractivité résidentielle ? Le cas des villes de tradition industrielles de Mulhouse, Roubaix et Saint-Étienne*, Thèse de Doctorat, Université de Lille 1, sous la direction de Didier Paris, 2012, 405 p.

MIURA Atsushi 三浦展, *Tōkyō ha kōgai kara kieteiku !* [Tōkyō s'éteint à partir de ses banlieues !], Tōkyō, Kōbunsha, 2012, 207 p.

MIYAMOTO Kenichi, « 3. Japan's World Cities. Osaka and Tokyo compared », in FUJITA Kuniko et HILL Richard C. (dir.), *Japanese Cities in the World Economy*, Philadelphia, Temple University Press, 1993, pp. 53-82.

MIYAZAWA Hitoshi et ABE Takashi, « Recovery and Changes in the Socioeconomic Composition of Population in the Central Area of Tokyo during the Period from 1995 to 2000: Analysis of Small-area Census Data », *Geographical Review of Japan*, vol. 78/13, 2005, pp. 893-912.

MIZUOKA Fujio, MIZUUCHI Toshio, HISATAKE Tetsuya, TSUTSUMI Kenji et FUJITA Tetsushi, « The critical heritage of Japanese geography : its trajectory for eight decades », *Environment and Planning D : Society and Space*, vol.23, 2005, pp. 453-473.

MIZUUCHI Toshio, « Postwar Transformation of Space and Urban Politics in the Inner-Ring of Osaka », in MIZUUCHI Toshio (dir.), *Critical and Radical Geographies of the Social, the Spatial and the Political*, Osaka, Osaka City University Press, 2006, pp. 107-131.

MIZUUCHI Toshio, « The Historical Transformation of Poverty, Discrimination, and Urban Policy in Japanese City : the Case of Osaka », in MIZUUCHI Toshio (dir.), *Representing Local Places and Raising Voices from Below*, Osaka City University, 2003, pp. 12-30.

MOINE Alexandre, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, tome 35, 2006/2, pp. 115-132.

MOLOTCH Harvey, « The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place », *The American Journal of Sociology*, vol. 82/2, septembre 1976, pp. 309-332.

MORANGE Marianne et FOL Sylvie, « Ville, néolibéralisation et justice », *Justice Spatiale/Spatial Justice*, n°6, 2014, en ligne : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00435551/document>

MOREL JOURNAL Christelle et SALA PALA Valérie, « Le peuplement, catégorie montante des politiques urbaines néolibérales ? », *Métropoles* [en ligne], 10/2011, mis en ligne le 15 mai 2012, consulté le 25 septembre 2015. URL : <http://metropoles.revues.org/4536>

MORISHITA Nicolas, « Abeno Harukas, nouveau symbole d'Ōsaka, entre vieillissement de la population et redéveloppement commercial », *Japan Analysis* 36, décembre 2014, pp. 10-18.

MORISHITA Nicolas, « 'Du béton aux êtres humains' : la volonté du Parti démocrate du Japon de réduire les dépenses publiques », *Japan Analysis* 29, mars 2013, pp. 4-11.

MORISHITA Nicolas, « Le projet de réforme conjointe de la sécurité sociale et de la fiscalité du gouvernement Noda, une réelle solution ? », *Japan Analysis* 27, septembre 2012, pp. 3-12.

MORRIS Dixon, « Sakai : from Shōen to Port City », in in HALL John W. et TOYODA Takeshi (dir.), *Japan in the Muromachi Age*, Oakland, University of California Press, 1977, pp. 145-158.

MOSK Carl, *Japanese Industrial History : Technology, Urbanization and Economic Growth*, New York, M.E. Sharpe, 2000, xviii + 293.

MOSS Timothy, « 'Cold Spots' of Urban Infrastructures: 'Shrinking' Processes in Eastern Germany and the Modern Infrastructural Ideal », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.32/2, juin 2008, pp. 436-451.

MOTOOKA Takuya et MIZUUCHI Toshio, « The Struggle for Living Space: Ethnicity, Housing, and the Politics of Urban Renewal in Japan's Squatter Areas », in PERERA Nihal et TANG Wing-Shing (dir.), *Transforming Asian Cities : Intellectual impasse, Asianizing space, and emerging translocalities*, Abingdon et New York, 2013, 300 p.

MUMFORD Lewis, *Le déclin des villes ou la recherche d'un nouvel urbanisme*, France-Empire, 1970, 334 p.

MURAYAMA Hiroshi 村山 洋史, « Kōreishakai to kaimono nanmin : kōreisha no tojikomori kenkyū kara no shisa » [Aging Society and food desert issues : implications from the studies on the elderly homebound], *Toshi Keikaku/ City Planning Review*, vol.60/6 (294^e numéro), 2011, pp. 12-16 [résumé en anglais].

MURAYAMA Meiko et PARKER Gavin « 'Fast Japan, slow Japan': Shifting to Slow Tourism as a Rural Regeneration Tool in Japan », in FULLAGAR Simone et MARKWELL Kevin W., *Slow Tourism: Experiences and Mobilities*, Bristol, Channel View Publications, 2012, pp.170-184.

N

NAGASHIMA Chikayo, « The Tokaidō Megalopolis », *Ekistics*, n°48, 1981, pp. 280-301.

NAKAYA Tomoki, « Mapping healthy/unhealthy towns: GIS-based geo-visualisation of health inequalities at small areal levels », *Japanese Journal of Cardiovascular Disease Prevention*, vol. 46/1, 2011, pp. 38-55.

NAKAYAMA Tōru 中山 徹, *Jinkōgenshōjidai no machizukuri* [Faire la ville dans un contexte de décroissance démographique], Tōkyō, Jichitai kenkyūsha, 2013, 195 p.

NAKAZAWA Hideo, « Aged Newtown Problems on Greater Tokyo Outskirts : Several Strategies Against the Compressed Cycle of Urban Decline, *The Chuo Law Review*, vol. 120 (34), 2013, pp. 1-29.

NAKAZAWA Shin.ichi, *Ōsaka āsu daibā* [Osaka Earth Diver], Tōkyō, Kodansha, 2012, 203 p.

NAKAZAWA Takashi, « Residential Locations of Working Women in the Tokyo Metropolitan Area : A Case Study of Office Workers in the Central Business District », *Geographical Review of Japan*, vol. 79/12, 2006, pp. 595-607.

NARAHARA Shinji 梶原 真二, « Chōkōrei komyuniti ni okeru kaimono jakusha no genshō to mondaiten – Kitakyūshū-shi moji-ku o chūshin shite » [phénomène et problèmes liés à une accessibilité réduite au shopping dans les communautés ultra-âgées : le cas du district de Moji dans la ville de Kitakyūshū], *Kitakyūshū daigaku hōsei ronshū/ Kitakyūshū University Journal of Law and Political Science*, vol. 40, numéros 1, 2, 3, pp. 23-57.

NEUMAN Michael, « The Compact City Fallacy », *Journal of Planning Education and Research*, n°25, 2005, pp. 11-26.

NISHIHARA Jun, « Spatial Government System of Newly Merged Municipalities and Population Changes within Municipalities Impacted by those Government Systems : Under a National Pro-merger Policy of Municipalities in Post-Growth Societies », in HINO Masateru et TSUTSUMI Jun (dir.), *Urban Geography of Post-Growth Society*, Sendai, Tohoku University Press, 2015, pp.207-223.

NOGUCHI Yukio, « Japan's Land Problem », *Japanese Economic Studies*, vol.20/3, 1992, pp. 51-77.

O

OHTAKE Fumio, « Inequality in Japan », *Asian Economic Policy Review*, vol. 3/1, juin 2008, pp. 87-109.

OKADA Tomohiko 岡田 知弘, « Saranaru 'sentaku to shūchū' ha chihō toshi no suitai o kasoku saseru » [La « sélection et concentration » fera décliner plus encore les villes régionales], *Sekai*, n°861, octobre 2014, pp.64-73.

OLLIVRO Jean, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, PUR, 2000, 179 p.

OLSEN Aksel K., « Shrinking Cities : Fuzzy Concept or Useful Framework ? », *Berkeley Planning Journal*, 26/1, 2013, pp. 107-132.

ONJO Akio, « Quelques remarques sur la géographie urbaine au Japon depuis 1970 », *Cybergeo : European Journal of Geography*, document 105, 1999, URL : <http://www.cybergeo.eu/index4925.html>

ŌNO Hidetoshi 大野 秀敏 et Urban Associates アバンアソシエイツ, *Shurinkingu nippon. Shukushō suru toshi mirai no senryaku* [Le Japon rétrécissant. Stratégie d'avenir pour réduire les villes], Tōkyō, Kajima shuppankai, 2008, 256 p.

ŌNO Hidetoshi 大野 秀敏, « Fiber City, Tokyo 2050/ファイバーシティ 2050 », in OSWALT Philip (dir.) en collaboration avec le Shrinking Cities Group, *Shrinking Cities Complete Works 3 : Case Study Japan*, Project Office Philipp Oswalt, 2008, chapitre 6, pp. 3-10.

OSWALT Philip (dir.) en collaboration avec le Shrinking Cities Group, *Shrinking Cities Complete Works 3 : Case Study Japan*, Project Office Philipp Oswalt, 2008, publication en ligne sur EJCJS (Electronic Journal of Contemporary Japanese Studies), <http://www.japanesestudies.org.uk/special/shrinking-regions/shrinking-cities-contents.html>

P

PALLAGST Karina, ABER Jasmin, AUDIRAC Ivonne, CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle, FOL Sylvie, MARTINEZ-FERNANDEZ Cristina, MORAES Sergio, MULLIGAN Helen, VARGAS-HERNANDEZ Jose, WIECHMANN Thorsten et WU Tong (dir.), *The Future of Shrinking Cities – Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformations in a Global Context*, Berkeley, Center for Global Metropolitan Studies, Institute of Urban and Regional Development, and the Shrinking Cities International Research Network International Series, 2009, 168 p., online : http://www.rop.tu-dortmund.de/cms/Medienpool/Downloads/The_Future_of_Shrinking_MG-2009-01.pdf

PALLAGST Karina, WIECHMANN Thorsten et MARTINEZ-FERNANDEZ Cristina (dir.), *Shrinking Cities: International Perspectives and Policy Implications*, New York, Routledge, 2013, 334 p.

PANAGOPOULOS Thomas, GUIMARÃES Maria Helena et BARREIRA Ana Paula, « Influences on citizens' policy preferences for shrinking cities: a case study of four Portuguese cities », *Regional Studies, Regional Science*, 2/1, pp.140-169.

PARK Bar-Gyoon, HILL Richard C. et SAITO Asato (dir.), *Locating Neoliberalism in East Asia : Neoliberalizing Spaces in Developmental States*, Malden (États-Unis) et Oxford, Wiley-Blackwell, 2012, 321 p.

PEKKANEN Robert, *Japan's Dual Civil Society : Members Without Advocates*, Stanford, Stanford University Press, 2006, 252 p.

PELLETIER Philippe, « *Daitoshi*, la métropole », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 93-95.

PELLETIER Philippe, « *Kōgai*, la banlieue », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi, *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 266-268.

PELLETIER Philippe, *Le Japon : géographie, géopolitique et géohistoire*, Paris, Sedes, 2007, 288 p.

PELLETIER Philippe et HEIN Carola (dir.), *Cities, Autonomy and Decentralization in Japan*, Abingdon, Routledge, Routledge Contemporary Japan Series, 2006, 224 p.

PIGEOT Jacqueline, *Michiyuki-bun, poétique de l'itinéraire dans la littérature du Japon ancien*, Bibliothèque de l'Institut des Hautes Études Japonaises, Collège de France, 1982 (édition revue et augmentée en 2009), 410 p.

POLANYI Karl, *La Grande transformation : aux origines politiques et économiques de notre temps*, Paris, Gallimard, 1983 [réédition], 448 p.

POUYANNE Guillaume, « Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie et premiers résultats », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°45, 2004, pp. 49-82.

R

RAFFESTIN Claude, « Écogenèse territoriale et territorialité », in AURIAC Frank et BRUNET Roger (dir.), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard et Fondation Diderot, 1986, pp.175-185.

ROBERTSON Jennifer, *Native and Newcomer : Making and Remaking a Japanese City*, Berkeley, University of California Press, 1991, 235 + xvi p.

RONALD Richard et DOLING John, « Testing home ownership as the cornerstone of welfare : lessons from East Asia from for the West », *Housing Studies*, 2 (7), 2012, pp. 940-961.

RONALD Richard et DOLING John, « Shifting East Asian approaches to home ownership and the housing welfare pillar », *International Journal of Housing Policy*, 10(3), 2010, pp. 233-254.

RONALD Richard et NAKANO Lynne, « Single women and housing choices in urban Japan. », *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography* vol. 20/4, 2012, pp. 451-469.

ROTH Hélène, « Les 'villes rétrécissantes' en Allemagne », *Géocarrefour*, vol.62/2, 2011, pp. 75-80.

ROTY Thierry, « Mutations urbaines du quartier d'Umeda à Osaka », in BERQUE Augustin (dir.), *La Maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nipponne*, Paris, Editions de l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1994, pp.321-337.

ROUGÉ Lionel, GAY Christophe, LANDRIÈVE Sylvie, LEFRANC-MORIN Anaïs, NICOLAS Claire (dir.), *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?*, Forums vie mobiles, 2013, 144 p.

RUBLE Bair A., *Second Metropolis. Pragmatic Pluralism in Gilded Age Chicago, Silver Age Moscow, and Meiji Osaka*, New York, Cambridge University Press, 2001, 464 p.

S

SAITO Asato et THORNLEY Andy, « Shifts in Tokyo's World City Status and the Urban Planning Response », *Urban Studies*, vol. 40/4, 2003, pp. 665-685.

SAKAIYA Taichi, *The Knowledge-Value Revolution, or a History of the Future*, New York, Kodansha International, 1991, 379 p.

SAKAIYA Taichi 堺屋 太一, *Chika kakumei : kōgyō shakai ga owaru, chika shakai ga hajimaru* [Une révolution fondée sur la connaissance : la société industrielle se termine, la société de l'économie de la connaissance commence], Kyōto, PHP kenkyūjo, 1985, 333 p.

SAKANISHI Akiko, « Commuting Patterns in the Osaka Metropolitan Area : a GIS-Based Analysis of Commuter Rail Passengers », *Review of Urban and Regional Development Studies*, vol.18/1, 2006, pp. 41-59.

SASSEN Saskia, *The Global City : New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, 2001, 480 p.

SATŌ Yoshiki, « An Explosion of Inequality Consciousness: Changes in Postwar Society and 'Equalization' Strategy », in SHIRAHASE Sawako (dir.), *Demographic Change and Inequality in Japan*, Victoria, Trans Pacific Press, 2011, 239 p.

SATŌ Yumi 佐藤 由美, « Senboku nyūtaun ni okeru jūtaku jūkyū no jittai to kadai – jūtaku ichiba o katsuyōshita jizokukanō na jūtakuchi ni mukete » [Actual conditions and issues of housing demand and supply in Senboku New Town : towards the sustainable community relating to housing market], *Nihon kenchiku gakkai keikakukei ronbunshū/ Journal of architecture, planning and environmental engineering* (AIJ), vol. 78, n°687, mai 2013, pp. 1103-1109 [résumé en anglais].

SCHULZ Evelyn, « Walking the city : spatial and temporal configurations of the urban spectator in writings on Tokyo », in BRUMANN Christoph et SCHULZ Evelyn (dir.), *Urban Spaces in Japan : Cultural and Social Perspectives*, Abingdon (Royaume-Uni) et New York, Routledge, 2012, pp. 184-201.

SCHULZ Evelyn, « The renaissance of the city (toshi saisei) and the rediscovery of micro spaces (roji) in the megalopolis of Tokyo – Strategies of integrating marginalized spaces into the mainstream of urban discourses », in OSWALT Philip (dir.) en collaboration avec le Shrinking Cities Group, *Shrinking Cities Complete Works 3 : Case Study Japan*, Project Office Philipp Oswalt, 2008, chapitre 6, pp. 19-29.

SCOCCIMARRO Rémi, « Le Japon. Renouveau d'une puissance ? », *La Documentation photographique*, La Documentation française, dossier n°8076, juillet-août 2010, 64 p.

SCOCCIMARRO Rémi, *Le rôle structurant des avancées sur la mer dans la baie de Tôkyô. Production et reproduction de l'espace urbain*, thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme de l'Université Louis Lumière Lyon 2, sous la direction de Philippe Pelletier, 2007, 271 p.

SCOTT Allen J., *The Cultural Economy of Cities*, Londres, SAGE Publications, 2000, 246 p.

SEIZELET Éric, « Du centre à la périphérie, les pouvoirs locaux », in BOUISSOU Jean-Marie (dir.), *Le Japon contemporain*, Paris, Fayard/CERI, 2007, pp. 223-238.

SÉNÉCAL Gilles et BHERER Laurence, *La métropolisation et ses territoires*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2009, 291 p.

SHELLER Mimi et URRY John, « The New Mobilities Paradigm », *Environment and Planning A*, vol.38/2, 2006, pp. 207-226.

SMITH Neil, *The New Urban Frontier : Gentrification and the Revanchist City*, Londres, Routledge, 1996, 262 p.

SMITH Neil, « New urbanism, new globalism : gentrification as global urban strategy », *Antipode*, 34/3, 2002, pp. 427-450.

SMITKA Michael, *The Japanese Economy in the Tokugawa Era, 1600-1868*, Londres et New York, Routledge, 2012, 384 p.

SMITH Robert, « Town and City in Premodern Japan », in SOUTHALL Edward E. (dir.) *Urban Anthropology*, Londres, Oxford University Press, 1973, pp. 163-210.

SORENSEN André, « Urban sustainability and compact cities: the diffusion, transformation and deployment of a planning concept », in HEALEY Patsy et UPTON Robert (dir.), *Crossing borders. International Exchange and Planning Practices*, New York, Routledge, 2010 pp. 117-140.

SORENSEN André, *The Making of Urban Japan: Cities and Planning from Edo to 21st Century*, Londres, Nissan Institute Routledge Japanese Studies series, Londres, 2002, 387 p.

SORENSEN André et FUNCK Carolin (dir.), *Living Cities in Japan: Citizens' Movements, Machizukuri and Local Environments*, Abingdon, Routledge, Nissan Institute/Routledge Japanese Studies, 2007, 304 p.

SORENSEN André, OKATA Junichiro et FUJII Sayaka, « Urban Renaissance as Intensification: Building Regulation and the Rescaling of Place Governance in Tokyo's High-rise Manshon Boom », *Urban Studies*, vol.47/3, 2010, pp. 556-583.

STEINFÜRER Annett et HAASE Annegret, « Demographic Change as Future Challenge for Cities in East Central Europe », *Journal Compilation, Swedish Society for Anthropology and Geography*, 2007, pp. 183-195.

SUGIMOTO Yoshio, « Friendly Authoritarianism », in SUGIMOTO Yoshio (dir.), *An Introduction to Japanese Society*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, pp. 271-285.

SUGITA Satoshi 杉田 聡, *Kaimono nanmin. Mō hitotsu no kōreisha mondai* [Sinistrés du shopping. Un problème de plus rencontré par les personnes âgées], Tōkyō, Ootsuki shoten, 2008, 208 p.

SUZUKI Takaaki, « L'hybridation néolibérale de l'État développeur japonais », *Critique internationale* n°63, 2014/2, pp. 19-39.

T

TACHIBANAKI Toshiaki, « Inequality and Poverty in Japan », *Japanese Economic Review*, vol. 57/1, mars 2006, pp. 1-27.

TACHIKAWA Setsuko, « Okinawans angry with Hashimoto say sex services don't curb crime », *The Asahi Shimbun, Asia & Japan Watch*, 24 mai 2013, URL : http://ajw.asahi.com/article/behind_news/social_affairs/AJ201305240062

TAIRA Atsushi, « A Critical Review of Recent Urban Social Geography in Japan », *Geographical Review of Japan*, vol. 81/5, 2008, pp. 279-291.

TAKAMURA Gakuto, « Akiya no kaitai : jokyō ni yoru komyuniti no kyoten zukuri » [La démolition des maisons vacantes : créer une action communautaire associée aux opérations de destruction], *Jūtaku*, vol.61/9, 2012, pp. 24-28.

TAKAMURA Gakuto, « Chapitre 9. Japon : Participation des habitants...au service public », in TOURNON Jean (dir.), *La République antiparticipative. Les obstacles à la participation des*

citoyens à la démocratie locale, Paris, L'Harmattan, 2009, 178 p.

TARDITS Manuel, « Chiiki/chiku, le zonage urbain », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi, *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 77-78.

TARDITS Manuel, « Takasa seigen/shasen seigen, les gabarits », in BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu et INAGA Shigemi (dir.), *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, Paris, CNRS éditions, 2014, pp. 475-476.

THOMANN Bernard, *Le salarié et l'entreprise dans le Japon contemporain*, Paris, Les Indes savantes, 2008a, 345 p.

THOMANN Bernard, « La naissance et les mutations du système de 'l'emploi à vie' au Japon : entre rationalisation du travail et compromis social », in LESTRADE Brigitte (dir.), *Cultures croisées Japon-France. Un regard sur les défis actuels de notre société*, Paris, éditions L'Harmattan, 2008b, pp. 53-68.

THOMANN Bernard, « L'avenir des retraites d'entreprises aux États-Unis et au Japon », *Ebisu*, n°30, printemps-été 2003, pp.221-224.

TIBERGHIE Yves, « Trente ans de réformes néolibérales au Japon », in LECHEVALIER Sébastien (dir.), *La grande transformation du capitalisme japonais* (dir.), Paris, Les Presses de Sciences Po, pp. 99-140.

TILLOUS Marion, « L'importance du lien dans le rapport au lieu : l'approche interactionniste comme façon de renouveler l'analyse du choix modal des personnes âgées », in ESPINASSE C., Le MOUËL, E. (dir.), *Actes du colloque « Lieux et Liens : espaces, mobilités, urbanités »*, 26 mai-2 juin 2009, Cerisy-la-Salle, Paris, éditions L'Harmattan, tome 2, <http://www.ccic-cerisy.asso.fr/lieuxetliensTM12.html>.

TIRY-ONO Corinne, *L'architecture des déplacements. Gares ferroviaires au Japon*, Gollion, Éditions Infolio, 2015a.

TIRY-ONO Corinne, « Le renouveau des gares et quartiers de gare centraux de Tokyo dans le contexte de l'Urban Renaissance au début du XXI^e siècle », in FRANCK Manuelle et SANJUAN Thierry (dir.), *Trajectoires et territoires de l'urbain en Asie orientale*, Paris, éditions CNRS, 2015b.

TIRY-ONO Corinne, « Les mutations de l'axe Kyôto-Ôsaka durant la période contemporaine », in FIÉVÉ (dir.), *Atlas historique de Kyôto. Analyse spatiale des systèmes de mémoire d'une ville, de son architecture et de son paysage urbain*, Paris, Éditions de l'UNESCO et de l'Amateur, 2008a, pp. 323-328.

TIRY-ONO Corinne, « La mobilité en projet au sein de la conurbation Kyôto-Ôsaka-Kôbe. Grands équipements de transport et polarisation du territoire », in LESTRADE Brigitte (dir.), *Cultures croisées Japon-France. Un regard sur les défis actuels de notre société*, Paris, éditions L'Harmattan, 2008b, pp.173-192.

TOTMAN Conrad, *Japan : An Environmental History*, Londres, I.B. Tauris, 2014, 256 p.

TOYODA Takeshi et SUGIYAMA Hiroshi, « The Growth of Commerce and the Trades », in HALL John W. et TOYODA Takeshi (dir.), *Japan in the Muromachi Age*, Oakland, University of California Press, 1977, pp. 129-144.

TSUJI Takuya, « Concentrons nos investissements dans les aires urbaines centrales de nos régions » [Zenkoku no chūsū kyoten toshi ni shūchū toshi seyo], *Chūō Kōron*, novembre 2013, p. 40-45, traduction d'Arnaud Grivaud, relecture d'Akira Hattori et Sophie Buhnik, *Japan Analysis* 35, octobre 2014, pp. 24-28.

TSUKAMOTO Takashi, « Urban Regeneration and Neo-liberal State Reform : Changing roles of cities in the Japanese developmental state », in LEARY Michael et McCARTHY John (dir.), *The Routledge Companion to Urban Regeneration*, Abingdon et New York, Routledge, 2014, pp. 88-97.

TSUKAMOTO Takashi (2012a), « Neoliberalization of the Developmental State : Tokyo's Bottom-Up Politics and State Rescaling in Japan », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 36/1, janvier 2012, pp.71-89.

TSUKAMOTO Takashi (2012b), « Why is Japan Neoliberalizing ? Rescaling of the Japanese Developmental State and Ideology of State-Capital Mixing », *Journal of Urban Affairs*, 34/4, pp. 395-418.

TSUKAMOTO Takashi, « Devolution, new regionalism and economic revitalization in Japan : Emrging urban political economy and politics of scale in Osaka-Kansai », *Cities*, 28, 2011, pp. 281-289.

TSURUMI Patricia, *Factory Girls : Women in the Thread Mills of Meiji Japan*, Princeton, Princeton University Press, 1990, 229 p.

TUROK Ivanov et MYKHENKO Vlad, « The Trajectories of European Cities, 1960-2005 », *Cities*, vol. 24, n°3, 2007, pp. 165-182.

U

UEMURA Tetsuji, *Population decline, infrastructure and sustainability*, thèse de doctorat soutenue à la London School of Economics and Policial Science, Department of Geography and Environment, octobre 2012, publication en août 2014, 416 p., en ligne : http://etheses.lse.ac.uk/1038/1/Uemura_Population_decline_%20Infrastructure_Sustainability.pdf

URRY John, *Sociologie des mobilités*, Paris, éditions Armand Colin, 2005, 252 p.

V

VAN ANDEL Peck et BOURCIER Danièle, *De la sérendipité dans la science, la technique, l'art et le droit : leçons de l'inattendu*, Paris, L'act Mem, collections Libres sciences, 298 p.

VAN CRIEKINGEN Mathieu, « La gentrification mise en politique », *Métropoles* [En ligne], 13 | 2013, mis en ligne le 01 décembre 2013, consulté le 27 septembre 2015.

VAN DE KAA Dirk, « Europe's Second Demographic Transition », *Population Bulletin*, vol. 42, 1987 pp.1-57.

VAN DEN BERG Leo, DREWETT Roy, KLAASEN Leo, ROSSI Angelo et VIJVERBERG Cornelis H., *Urban Europe : A Study of Growth and Decline*, Oxford, Pergamon Press, 1982, p. 162 + xxii.

W

WAKABAYASHI Mikio 若林 幹夫, *Kōgai no shakaigaku* [sociologie de la banlieue/des banlieues], Saitama, Chikuma shinsho n° 649, 2012, 233 p.

WALEY Paul, « Pencilling Tokyo into the map of neoliberal urbanism », *Cities*, 32, juin 2013, pp. 43-50.

WALEY Paul, « The urbanization of the Japanese landscape », in BESTOR Victoria L., BESTOR Theodore et YAMAGATA Akiko (dir.), *Routledge Handbook of Japanese Culture and Society*, Londres et New York, Routledge, 2011, pp. 89-99.

WIECHMANN Thorsten et PALLAGST Karina, « Urban shrinkage in Germany and the USA : a comparison of transformation patterns and local strategies », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 36/2, 2012, pp. 261-280.

WOLFF Manuel, FOL Sylvie, ROTH Hélène et CUNNINGHAM-SABOT Emmanuèle, « Shrinking Cities, villes en décroissance : une mesure du phénomène en France », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Regional and Urban Planning, document 661, en ligne depuis le 8 décembre 2013, consulté le 16 septembre 2015. URL : <http://cybergeo.revues.org/26136> ; DOI : 10.4000/cybergeo.26136

WU Chung Tong, ZHANG Xiao-Lin, CUI Gong-Hao et CUI Shu-Ping, « Shrinkage and Expansion in Peri-urban China : Exploratory Case Study from Jiangsu Province », in PALLAGST Karina, WIECHMANN Thorsten et MARTINEZ-FERNANDEZ Cristina (dir.), *Shrinking Cities: International Perspectives and Policy Implications*, New York, Routledge, 2013, pp.164-185.

Y

YABE Naoto, « Time Budgets of Working Mothers Living in Central Tokyo : An Analysis on the Impact of the Internet », in HINO Masateru et TSUTSUMI Jun (dir.), *Urban Geography of Post-Growth Society*, Sendai, Tohoku University Press, 2015, pp.77-89.

YAHAGI Hiroshi 矢作 弘, *Toshi shukushō no jidai* [L'ère des villes en décroissance], Tōkyō, Kadokawa shoten, 2009, 201 p.

YAMAGAMI Tatsuya, « Urban Shrinkage of the Keihanshin Metropolitan Area in Japan : Changes in Population Distribution and Commuting Flows », in HINO Masateru et TSUTSUMI Jun (dir.), *Urban Geography of Post-Growth Society*, Sendai, Tohoku University Press, 2015, pp.45-59.

YAMAMOTO Shigeru 山本 茂, *Nyūtaun saisei* [Le renouvellement des villes nouvelles], Tōkyō, Gakugei shuppansha, 2009, 192 p.

YAMASHITA Yūsuke 山下祐介, *Genkai shuraku no shinjitsu* [La vérité sur les hameaux isolés/genkai shuraku], Tōkyō, Chikuma shinsho, n°941, 2012, 285 p.

YAMAZAKI Fujio 山崎 不二夫 et MORITAKI Ken.ichirō 森滝 健一郎, *Gendai Nihon no toshi supurōru mondai* [L'étalement des villes japonaises contemporaines en question], Tōkyō, Otsuki shoten, 2 volumes, 1978, 248 et 242 p.

YANG Manuel, HARAGUCHI Takeshi et SAKURADA Kazuya, « Chapter ten. The Urban Working-Class Culture of Riot in Osaka and Los Angeles », in FRASER Benjamin (dir.), *Marxism and Urban Culture*, Lanham, Lexington books, 2014, 282 p.

YONEYAMA Hidetaka, « Les maisons vides, un problème qui prend de l'ampleur au Japon », *Nippon.com*, 11 décembre 2014, en ligne : <http://www.nippon.com/fr/currents/d00140/>

YOSHIDA Tomohiko 吉田 友彦, « Kōgai ikkodatedanchi no ima » [Current Conditions of Suburban Areas of Detached Houses], *Toshi Keikaku/ City Planning Review*, vol.60/6 (294^e numéro), 2011, pp. 38-45.

YOSHIDA Tomohiko 吉田 友彦, *Kōgai no suitai to saisei. Shrinkingu shiti o tenbō suru* [Le déclin et le renouveau des banlieues. Observer la décroissance urbaine], Kyōto : Kōyōshobō, 2010, 151 p.

YOSHIOKA Kenji 吉岡 健次 et SAKIYAMA Kōsaku 崎山 耕作 (dir.), *Daitoshi no suitai to saisei* [Déclin et renouveau des métropoles], Tōkyō, Tōkyō Daigaku Shuppankai, 1981, 262 p.

YUI Yoshimichi, « Purchases of Condominiums by Single Women and their backgrounds in Tokyo : Housing Problems for Women », *Geographical Review of Japan*, vol. 79/12, 2006, pp. 629-643.

YUI Yoshimichi, « Changing Characteristics of Public Housing Dwellers in Hiroshima City », *Geographical Review of Japan*, vol. 76/5, 2003, pp. 333-348.

Colloques, conférences et séminaires

ASAI Yasuhiro et YANO Keiji, « Construction of geodemographics based on the 1995 Population Census of Japan, Papers and Proceedings of the Geographic Information Systems Association, 10, 2001, pp. 279-284.

AVELINE-DUBACH Natacha (2015b), « Centralité du foncier et dynamiques immobilières en Chine, une approche par le Developmental State », Colloque international Recherche et Régulation, session « W-2. The Chinese New Growth Model and its Crisis », 11 juin 2015.

AVELINE-DUBACH Natacha, AI Hisatoshi et ASAMI Yasushi, « New Patterns of investment under real estate securitization ; evidence from the Tokyo market », discussion paper n° 111, Institute for Information Science, 2012, Tokyo university.

BERQUE Augustin, « Marcher au Japon », École spéciale d'architecture, cycle de conférences de l'automne 2013 : la marche, Paris, 10 octobre 2013, acte en ligne sur le blog Mésologiques : <http://ecoumene.blogspot.fr/2013/12/marcher-au-japon-berque.html>

DUCOM Estelle (2008b), « L'équilibre urbain japonais en question. De la réversibilité des aménagements », Actes du colloque Géopoint, optimisation de l'espace géographique et satisfactions sociétales, groupe Dupont, Avignon, 5-6 juin 2008.

GRANIER Benoît, « Appropriations, implications politiques et limites des nudges : Les enseignements des Smart Communities japonaises », intervention au 13^e congrès de l'AFSP, Aix-en-Provence, 22-24 juin 2015.

LEPRÊTRE Nicolas, « Quelle action publique pour la mise en œuvre de réseaux électriques ‘intelligents’ ? Une analyse comparée des expérimentations de Smart Communities au Japon », Congrès de l’Association Française de Sciences Politiques, Aix, 22-24 juin 2015, en ligne : <http://www.congres-afsp.fr/st/st35/st35lepretre.pdf>

HARAGUCHI Takeshi, « The Creation of ‘Tourist City’ and the Attack on Homeless People : Neoliberal Urbanism in Osaka City, Japan », actes du colloque « Urban Research Plaza week », Université municipale d’Osaka, 20 décembre 2006, en ligne : <http://www.ur-plaza.osaka-cu.ac.jp/2006/12/20061218.html>

HASEGAWA Kiyoshi et SHIMIZU Chihiro, « The Widening Disparity of Cities and Shrinking Districts in Japan: An Environmental Justice Perspective », présentation orale donnée au XVIII^e ISA World Congress of Sociology, Yokohama, 13-19 juillet 2014.

IWATA Shin.ichirō et KOJI Karato, « Homeless Networks and Geographic Concentration : Evidence from Osaka City », *CIRJE Discussion Papers*, novembre 2007, en ligne : <http://www.cirje.e.u-tokyo.ac.jp/research/dp/2007/2007cf527.pdf>

KAWANO Eiji, « L’effet de la disqualification urbaine et de la ségrégation spatiale à Osaka », intervention au colloque international conjoint EHESS-Université de la ville d’Osaka sur la disqualification socio-spatiale dans les villes françaises et japonaises, 25 et 26 mars 2015.

KIRMIZI Meric, « The Process Of Urban Change In Osaka City After The Collapse Of The Economic Bubble: The Case Of Horie, Nishi Ward », présentation orale donnée au XVIII^e ISA World Congress of Sociology, Yokohama, 13-19 juillet 2014.

KUBO Tomoko et YUI Yoshimichi (2014), « Aging Problems in Suburban Neighborhoods : A Case of Hiroshima Region », présentation au XVIII^e ISA World Congress of Sociology, session « Japanese Housing Market in Transition », RC43 Housing and Built Environment, Yokohama, Japon, 13-19 juillet 2014.

SAGA Ashita, « La marginalité urbaine à Osaka : dans la période de transition de l’époque moderne à l’époque contemporaine », intervention au colloque international conjoint EHESS-Université de la ville d’Osaka sur la disqualification socio-spatiale dans les villes françaises et japonaises, 25 et 26 mars 2015.

SHIMADA Katsuhiko, « Les milieux de sous-prolétariat à l’époque contemporaine d’Osaka : Le cas des débardeurs dans les années 1930 », intervention au colloque international conjoint EHESS-Université de la ville d’Osaka sur la disqualification socio-spatiale dans les villes françaises et japonaises, 25 et 26 mars 2015.

SRINIVAS Hari, « Cities as Brands: Osaka City in Japan Reinvents itself », 42^e congrès de l’ISoCaRP, 2006, en ligne sur : http://www.imagian.com/kuvat/cities_as_brands_osaka_city_in_japan_reinvents_itself_%282006%29.pdf

TAKAYAMA Masaki 高山 正樹, « Ōsaka toshinbu no jinkō kaiki to toshi saisei ni kansuru jakkan no kōsatsu [Some considerations on the Urban Regeneration and Population Recovery in the Centre of Osaka City], Abstracts of the Annual Meeting of the Human Geographical Society of Japan, Hiroshima, juillet 2006, n°23. Online : <http://ci.nii.ac.jp/naid/130004596609>

WALEY Paul et HEIN Carola, actes de l’introduction à la session « Japanese Cities in Global Networks », réunion annuelle de l’Association of American Geographers (AAG), New York, 24-28

février 2012.

WOLFF Manuel et WIECHMANN Thorsten, « *Urban Shrinkage in a Spatial Perspective – Operationalization of Shrinking Cities in Europe 1990–2010* », *Communication au AESOP–ACSP Joint Congress*, 15-19 juillet 2013, Dublin, Irlande.

WOLFF Manuel et WIECHMANN Thorsten, *Indicators to measure shrinking cities*, Proceedings for 2 Workshop Meeting, 7-8 octobre 2010, Tarante, Italie.

Rapports d'étude et d'expertise, working papers, documents institutionnels

EUROPEAN COMMISSION, *State of European Cities Report*, study contracted by the European Commission, European Union, Regional Policy, Bruxelles, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/stateofcities_2007.pdf

HARUMIDAI GAKKU JICHI RENGOKAI [Association de la communauté scolaire de Harumidai], SENBOKU HOTTOKENAI NETTOWĀKU SUISHIN KYŌGIKAI [Association pour la promotion de l'aide par le réseau Senboku hottokenai] et ŌSAKA SHIRITSU DAIGAKU [Université municipale d'Ōsaka], 住民ニーズ・アンケート調査 [Rapport d'enquête sur les besoins des habitants], 2010, 45 p.

HIRAI Takumi, « Economic Policy Visions by Japanese Local Governments: The Case of Osaka Prefecture », 産開研論集/Rapports de recherche sur le développement industriel de la Préfecture d'Ōsaka, n°16, mars 2004, pp. 41-56.

KOKUDO KŌTSŪ SHŌ 国土交通省, Exemples d'aide à la revitalisation des transports en commun locaux et des services : <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/>

KOKUDO KŌTSŪ SHŌ DAIJIN 国土交通大臣 [Cabinet du Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme], 高齢者等居住安定化推進事業 – 提案申請書 [Activités favorables à la stabilisation des conditions de logement des personnes âgées : dossier de candidature d'une proposition], 応募事業提案名 [Nom du candidat] : 泉北ほっとけないネットワークは [Senboku hottokenai nettowāku], 2010 15 p.

KOKUDO KŌTSŪ SHŌ 国土交通省近畿地方整備局 [Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme, Division régionale du Kinki], 第5回近畿圏パーソントリップ調査 (平成22年度実施) [5^e grande enquête de transport dans la région du Kinki, année 2010], 25 p.

KŌSEIRŌDŌSHŌ [Ministère de la Santé, du travail et de la sécurité sociale], 平成26年版厚生労働白書 [Livre blanc du ministère de la Santé, année 2014], en ligne : <http://www.mhlw.go.jp/wp/hakusyo/kousei/14-2/>

LAMBERT Bruce Henri, « Building Innovative Communities : Lessons from Japan's Science City Projects », Working Paper N°107 de l'European Institute of Japanese Studies, novembre 2000, en ligne : <http://www2.hhs.se/eijswp/107.pdf>

MASUDA Hiroya 増田 寛也 et le Conseil japonais des politiques publiques (日本創成会議, Japan Policy Council), ストップ少子化・地方元気戦略 [Stop à la dénatalité : stratégies de revitalisation régionale], rapport en ligne : <http://www.policycouncil.jp/pdf/prop03/prop03.pdf>, mai 2014, 51 p. (principal, sans les annexes).

MLITT (Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme), White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan, 2012, 289 p., en ligne : <http://www.mlit.go.jp/english/white-paper/2012.pdf>

MLITT (Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme), White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan, 2013, 330 p., en ligne : <http://www.mlit.go.jp/common/001063075.pdf>

NAIKAKUFU SEISAKU TŌKATSUKAN, KŌKYŌ SHAKAI SEISAKU 内閣府政策統括官 (共生社会政策担当) [Cabinet du Premier ministre, Direction Générale des politiques de cohésion sociale], 高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果 [Résultats des enquêtes sur la perception de l'environnement quotidien et du logement par les personnes âgées], année 2010, rapports en ligne : <http://www8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h22/sougou/zentai/>

NISHIWAKI Mian 西脇 美安, INOI Hiroto 猪井 博登 et DOI Kenji 土井 健司, « Toshiibu ni okeru idō ni kansuru shakaiteki haijo kaishōsuru kōtsū ni kansuru kenkyū » [Problèmes de mobilité liés à l'exclusion en zones urbaines], 土木計画学研究・講演集 [Rapports du département d'ingénierie et d'études urbaines de l'Université d'Ōsaka], n°49, 2014, 7 p.

ŌSAKA ISHIN NO KAI 大阪維新の会 [Parti de la restauration d'Ōsaka], 大阪維新 – チーム橋下の戦略と作戦 : 初の公式本 [Restauration d'Ōsaka, stratégie et tactique de l'équipe Hashimoto : programme formel], Tōkyō, PHP interface, 2012, 96 p.

OTSUKA Noriko, DIXON Tim et ABE Hirokazu, « Cities in Recession: Urban Regeneration in Manchester (England) and Osaka (Japan) and the Case of 'Hardcore' Brownfield Sites », RICS Education Trust and Kajima Foundation, mai 2010, 151 p., en ligne : <http://oisd.brookes.ac.uk/news/resources/REPORTDRAFTv8.pdf>

PAIN Kathy (2008), « Gateways and Corridors in Globalization: Changing European Global City Roles and Functions », *GawC Research Bulletins*, working paper, Université de Loughborough, 20 octobre 2008, [en ligne], <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb287.html>

SAKAI SHI 堺市 [Ville de Sakai], 泉北ニュータウン再生指針 *Senboku nyūtaun saisei shishin* [Lignes directrices du renouvellement de Senboku New Town], mai 2010, 60 p.

SAKAI SHI 堺市 [Ville de Sakai], 泉北ニュータウンの再生に向けたアンケート調査 [Enquête municipale en vue renouveler Senboku New Town], 2010, résultats d'une enquête auprès de 3 000 habitants fournis sur CD-Rom par la mairie de Sakai.

SAKAI SHI 堺市 [Ville de Sakai], Senboku nyūtaun saisei fushitō renkei kyōgikai 泉北ニュータウン再生府市等連携協議会 [Actes du comité de coopération Ville-Préfecture pour la rénovation de Senboku New Town], 泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン *Izumigaoka ekimae chiiki kasseika bijon* [Vision prospective de la revitalisation de la place de la gare d'Izumigaoka, mars 2011, 30 p.

SATŌ Yumi 佐藤 由美 et YAHAGI Hiroshi 矢作 弘, 泉北ニュータウンにおける公共住宅団地の実態調査 [Enquête sur les conditions de vie et l'état des logements publics dans la ville nouvelle de Senboku], 大阪市立大学都市研究プラザ [Université municipale d'Osaka, Urban Research Plaza], GCOE Report Series 19, 2011, 26 p.

SENBOKU NYŪTAUN SAISEIFUSHITŌ RENKEI KYŌGIKAI, 泉北ニュータウン公的賃貸住宅再生計画 [Plan de rénovation des logements publics de la ville nouvelle de Senboku], mars 2012, 85 p.

UNITED NATIONS, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, World Urbanization Prospects : the 2014 Revision, Highlights, ST/ESA/SER.A/352, 2014, 61 p..

ZEPF Marcus, SCHERRER Frank, VERDEIL Éric, ROTH Hélène et GAMBERINI Julia, *Les services urbains en réseau à l'épreuve des villes rétrécissantes : l'évolution des réseaux d'eau et d'assainissement à Berlin-Brandebourg*, PUCA, Rapport de recherche, 2008, 151 p. En ligne : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00435551/document>

Sites INTERNET

Ministères des Affaires intérieures et des communications, Bureau de la Statistique (version anglaise) : <http://www.stat.go.jp/english/>

Portail de la Statistique japonaise (version japonaise) : <http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/eStatTopPortal.do>

National Land Numerical Information Service (service d'information géographique numérisée du MLITT) : <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj-e/>

Site du Japan Planning System co. ltd : <http://www.jps-net.com/>

Institute of Disaster Mitigation for Urban Cultural Heritage, Université Ritsumeikan : <http://www.rits-dmuch.jp/en/>

Urban Research Plaza, Université municipale d'Osaka : <http://www.ur-plaza.osaka-cu.ac.jp/en/about/>

The Human Geographical Society of Japan : <http://hgsj.org/>

Division du MLITT dans le Kinki (version anglaise) : <http://www.kkr.mlit.go.jp/en/>

Site officiel de la Préfecture d'Osaka : <http://www.pref.osaka.lg.jp/>

Site officiel de la ville de Sakai : <http://www.city.sakai.lg.jp/index.html>

Site officiel de la ville de Kawachinagano : <http://www.city.kawachinagano.osaka.jp/index.html>

« Smile center », site officiel du Senboku Hottokenai Network et de réseaux d'ONG coopérant dans la ville de Sakai et à Senboku New Town : <http://www.smile-center.jp/>

Cat foreheads and rabbit hutches, « a blog about housing in Japan » : <https://catforehead.wordpress.com/>

Yen for Living, blog du *Japan Times* sur la vie quotidienne au Japon : <http://blog.japantimes.co.jp/yen-for-living/>

Index des termes japonais

- Akiya** (空き家), maison vide : 169, 177-184, 213
- Bankonka** (晩婚化), mariage tardif : 74, 364
- Chō** (町) et **aza** (字), quartiers de villes et sections de villages : 29, 33, 224, 262, 295-296, 299, 306, 309, 463, 488
- Chōnaikai** (町内会), association de quartier : 119, 291, 327
- Chūkaku toshi** (中核 都市), ville-noyau : 137, 157, 199
- Daikibo kōritenpo ricchi hō** (大規模小売店舗立地法), loi sur la grande distribution : 192
- Daitoshiken** (大都市圏), aire métropolitaine de grande taille : 39, 42, 45-47, 293
- Danchi** (団地), grand ensemble de logements collectifs : 120, 176, 247, 358, 364, 373, 380, 386
- Den.en toshi** (田園都市), cité-jardin : 37, 113, 243, 245
- Depāto** (デパート), grand magasin de type Galeries Lafayette : 185, 194, 245, 405, 481
- Dōjunkai** (同潤会), association pour le relogement des victimes du séisme de 1923 : 68, 176
- Doken kokka** (土建国家), État constructeur (connotation péjorative) : 95
- Doya** (どや), quartier sous-prolétaire : 243-248
- Fu** (府), préfecture ou département : 61-63, 294-298
- Fubyōdō** (不平等), inégalité : 195
- Fūdo dizāto** (フードデザート), « food desert » ou désert alimentaire : 40, 162-170
- Fuei jūtaku** (府営住宅) et **kōei jūtaku** (公営住宅), corporations départementales et municipales de logement : 362-363
- Furusato** (故郷), pays natal : 113, 208, 318, 397, 428, 434, 449
- Gekokujō** (下剋上), « monde à l'envers » : 234, 278
- Idō** (移動), mobilité : 195, 204, 410
- Ikkodate** (一戸建て), pavillon (à un étage) : 122, 366, 391, 480
- Inaka** (田舎), campagne : 19, 107, 332-333
- Jichitai** (自治体), collectivité locale (municipale) : 61
- Jizokuteki na toshi** (持続的な都市), ville durable : 136
- Kaigo hoken** (介護保険), système d'assurance dépendance-soins infirmiers : 302, 371, 412
- Kaimono jakusha** (買い物弱者), personnes à faible mobilité d'achat : 162-163, 189, 195
- Kaimono nanmin** (買い物難民), « sinistrés du shopping » : 26, 27, 30, 195, 208, 312, 320, 375
- Kaishain** (会社員), salarié d'entreprise : 4112
- Kakusa shakai** (格差社会), société des disparités : 40, 56
- Kaso** (過疎), sur-dépeuplement : 29, 129, 341, 345, 446

Kasseika (活性化), revitalisation ou réactivation : 180, 206, 292, 380, 396

Keiretsu (系列), conglomérat : 84, 246, 249, 252

Ken (県), département : 61-62, 94-95, 211, 219, 297, 313

Kintetsu (近鉄), compagnie ferroviaire Kintetsu : 123-124, 189, 204, 277, 343, 352, 398

Kōgai (郊外), banlieue : 19, 31, 105-113, 162, 183, 226, 295, 353, 437, 443, 448, 451

Kokudo kōtsū shō (国土交通省), Ministère du Territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme (MLITT) : 6, 22, 32, 78, 137-142

Kōmuin (公務員), fonctionnaire : 412

Konbini (コンビニ), « convenience store » : 192, 403, 408, 431

Konjūka (混住化), urbanisation résidentielle diffuse : 60, 113

Konpakuto shiti (コンパクトシティ), ville compacte : 136-138

Kōreika (高齢化), vieillissement : 55

Kūhakuka (空白化), évidement : 162

Machi (町), ville (au sens de milieu urbain, vécu) : 31, 60-66, 71, 105, 113, 176, 181, 217, 255, 408

Machi zukuri (まちづくり), urbanisme participatif, fabrique de la ville à l'échelle des quartiers : 59, 71, 115, 142, 282, 325, 428-430

Misei jūtakuchi (未成住宅地), parcelle résidentielle mal raccordée aux réseaux : 110, 130

Muen shakai (無縁社会), « société sans liens » : 205, 408, 445, 571

Mujin eki (無人駅), « gare sans personne » : 203, 206, 400, 444

Mura (村), village : 61, 70, 493-497

Nankai (南海), compagnie ferroviaire Nankai : 123-124, 189, 198-204, 280, 324, 352, 358, 362, 372, 379, 425, 435

Nihon Jūtaku Kodan (日本住宅公団), Corporation publique du logement : 247, 362-363

Nyū taun (ニュータウン), ville nouvelle : 184, 247, 356, 384

Omote (表), « endroit » : 3, 29, 42, 66-67, 444

Ōte minkan tetsudō gaisha (大手民間鉄道会社), compagnie ferroviaire privée « généraliste » : 122, 355, 359, 376

Satoyama (里山), paysage de « montagne proche d'un village », de polyculture vivrière : 115, 154-156, 211

Seikatsu hogo (生活保護), revenu minimum d'assistance sociale : 257-259, 307, 474

Seirei shitei toshi (政令指定都市), ville désignée par ordonnance : 61-63, 141, 150, 249, 310

Sentaku to shūchū (選択と集中), sélectionner et concentrer : 28-30, 78, 102, 149, 442

Shi-chō-son (市町村), ville-bourg-village : 24

Shigaichi kenchiku butsu hō (市街地建築物法), code de la construction de 1919 : 115

Shōmetsu kanōsei toshi (消滅可能性都市), ville menacée de s'éteindre : 55, 287

Shōtengai (商店街), rue commerçante couverte : 184-186, 192, 196

Suitai (衰退), déclin : 53, 63-73, 102, 109, 186, 224, 232, 283

Supurōru (スプロール), « sprawl », étalement urbain : 53, 107

Surō raifu (スロウライフ), « slow life » : 199

Tochi shinwa (土地神話), « mythe foncier » : 158

Toshin kaiki (都心回帰), « retour au centre » : 31, 107, 137, 199, 220-222, 229, 309, 327, 385, 453

Toshi keikaku (都市計画), urbanisme ou aménagement urbain : 8, 63, 96, 239

Toshi keikaku hō (都市計画法), loi d'urbanisme de 1919 : 107, 117, 127-129, 247, 442

Toshi no shukushō (都市の縮小), décroissance de la ville : 54-57, 61, 69-72, 135, 230, 443

Toshi saisei (都市再生), renaissance urbaine : 136, 215

Toshi saisei kikō (都市再生機構), Agence de la Renaissance urbaine : 137, 362-363, 480

Toshi saisei tokubetsu sochi hō (都市再生特別措置法), Loi spéciale pour la renaissance urbaine : 49, 136

Toshi seisaku (都市政策), politique urbaine : 128

Ura (裏), envers : 29, 66

Zokugiin (族議員), « homme politique influent » lié à des groupes de pression : 98-100

Tables des illustrations

Table des cartes

Carte 1 : L'aire métropolitaine d'Ōsaka : définition statistique selon Kanemoto et Tokuoka (2002), statut administratif des villes incluses dans l'aire, localisation des deux terrains d'enquête. ...44	
Carte 2 : Le Japon, découpage en département (officiel) et en régions (doshu-sei, en projet).45	
Carte 3 : L'étendue des trois aires métropolitaines du Japon (<i>sandaitoshiken</i>) en 201046	
Carte 4 : Terrains d'enquête et zones de distribution des enquêtes par questionnaire.46	
Carte 5 : L'extension de la Mégalopole japonaise et la formation d'un Japon à deux vitesses.68	
Carte 6 : L'évolution démographique des villes japonaises dans leurs limites de 2005, 1995-2005.86	
Carte 7 : Disparités des taux de chômage dans le centre du Japon, en 1995 et en 2000.87	
Carte 8 : Le « Japon des extrêmes », passé et futur. Représentation en anamorphose du poids démographique de chaque département et préfecture du Japon.....88	
Carte 9 : Les ratios de dépendance par département, évolution et perspective, 1970-2040.....89	
Carte 10 : Ratio de dépendance à l'échelle communale en 2000, dans le centre du Japon.89	
Carte 11 : L'évolution de la densité de peuplement autour d'Ōsaka (1960-2005)..... 112	
Carte 12 : L'application en 2007 de la nouvelle loi d'urbanisme (<i>Shin toshi keikaku hō</i>), révisée en 1968 et 1992, dans la région du Kansai..... 127	
Carte 13 : La répartition des 271 femmes interrogées par Nakazawa Takeshi en 2001..... 133	
Carte 14 : La distribution des zonages incitatifs au Japon. 140	
Carte 15 : L'évolution des prix fonciers dans l'agglomération d'Ōsaka de 2000 à 2010..... 144	
Carte 16 : Le nombre de ménages d'une seule personne et de familles nucléaires par commune en 2010. 147	
Carte 17 : Les villes appelées à passer des contrats de coopération avec leurs périphéries. 149	
Carte 18 : Chiffres de la vacance résidentielle par commune autour d'Ōsaka en 2008..... 177	
Cartes 19a et 19b : L'évolution de la part des logements vides et du parc de logements total de 2003 à 2008, par commune renseignée du Kansai..... 178	
Carte 20 : L'évolution des déplacements journaliers, en volume et en proportion de navetteurs par commune et zone d'emploi du Kansai, 2000 – 2010. 188	
Carte 21 : Les coopérations transfrontalières et les perspectives du tourisme d'affaires au Japon212	
Carte 22 : Nombre d'ouvriers par commune (hors cœurs urbains), villes nouvelles et nouveaux réseaux ferrés et routiers en 1980..... 248	
Cartes 23a et 23b : Evolution décennale du taux de chômage par commune du Kansai, 1990-2010. 258	
Cartes 24a et 24b : Le taux de chômage par commune du Kansai, en 1990 et en 2010..... 258	
Carte 25 : Les écarts territoriaux de revenus dans la préfecture d'Ōsaka en 2010..... 261	
Carte 26 : La « glocalisation » d'une politique de régénération identitaire grâce à la cuisine : les lieux de « slow food » vendant des légumes du Kansai dans la ville d'Ōsaka. 277	
Carte 27a et 27b : La définition de la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe en 1995-2000 selon Kanomoto et Tokuoka (2002) ; à droite, les densités moyennes par quartier (<i>chō-azū</i>) en 2010. 292	
Carte 28 : Les aires métropolitaines en 2000 selon Kanemoto et Tokuoka (2002)..... 294	
Carte 29 : Lieux de distribution de l'enquête par questionnaire. 319	

Carte 30 : La conurbation du Keihanshin dans le Kansai	332
Carte 31 : Évolution du peuplement du Kansai à la commune (données désagrégées), de 2000 à 2010	338
Carte 32 : L'évolution démographique des communes du Kansai depuis 2010 en fonction de leurs composantes démographiques et migratoires	346
Carte 33 : La part des plus de 65 ans par commune du Kansai en 2000 puis 2010.	348
Carte 34 : L'évolution du peuplement de l'agglomération d'Ōsaka, 2000-2010.	350
Carte 35 : L'évolution démographique de Senboku New Town et Kawachinagano.	358
Carte 36 : La part des plus de 65 ans à Senboku, en 2000 puis en 2010.	369
Carte 36 bis : Parts des plus de 65 ans, et des ménages percevant moins de 3 millions de yen par an à Kawachinagano, au sud de Senboku New Town.	373
Carte 37 : Evolution démographique par quartier, nombre des ménages gagnant moins de 3 millions de yen et part des ménages gagant plus de 7 millions de yen par an dans la zone de Senboku-Kawachinagano.	375
Carte 38 : Évolution démographique et part des revenus élevés par quartier au nord de Sakai.	385
Carte 39 : L'évolution démographique par quartier du centre d'Ōsaka et l'estimation de la part des ménages au revenu supérieur à 7 millions de yen par an.	388
Carte 40 : La desserte en transport de Senboku New Town et de Kawachinagano.	398
Carte 41 : La distribution des magasins d'alimentation ou supermarchés dans la ville de Sakai en 2010 et leur accès en 500 mètres à pied.	403
Carte 42 : La répartition des équipements publics (à droite) et des établissements médicaux publics et privés par rapport à la taille moyenne des ménages par quartier (droite), dans la zone de Senboku New Town – Kawachinagano aujourd'hui.	410
Carte 43 : Le nombre et la répartition des emplois de la finance, assurance, recherche et expertise dans la Préfecture du Kansai en 2010.	413
Carte 44 : La part des emplois de la « logistique » et du « tourisme et loisirs » dans le total de l'emploi de la Préfecture d'Ōsaka, par quartier.	414
Carte 45 : La part des emplois du secteur de la santé, des soins, de l'éducation et de l'administration (à gauche), de la construction et du secteur manufacturier (à droite), dans le total de l'emploi par quartier de la Préfecture d'Ōsaka en 2010.	415
Carte 46 : La part moyenne des habitants ayant un emploi de manager ou de manutentionnaire (livraison, nettoyage, emballage) au sein de la population active de chaque quartier en 2010.	416
Carte 47 : Le nombre de déplacements effectués au quotidien en train et en voiture pour les déplacements professionnels au sud de l'agglomération d'Ōsaka.	418
Carte 48 : Les mobilités domicile-travail d'un panel de 10 femmes et 10 hommes interrogés à Senboku, habitants du quartier de Harumidai, au printemps 2013.	419

Table des encadrés

Encadré 1 : Les <i>todōfuken</i> , préfectures ou départements ?.....	61
Encadré 2 : Les taxes sur les propriétés immobilières levées par les collectivités locales.....	94
Encadré 3 : Les <i>takasa seigen</i> ou <i>shasen seigen</i>	117
Encadré 4 : L'extrait d'une conversation entre Sugita Satoshi, sociologue, et une femme qui lui a inspiré son ouvrage sur les « sinistrés du shopping » (<i>kaimono nanmin</i>).....	216
Encadré 5 : Evolution des lois d'urbanisme et du partage des rôles entre État et ville au Japon, jusqu'en 1945.	239

Encadré 6 : La renaissance urbaine amène-t-elle une gentrification ?.....	275
Encadré 7 : La visite de la vieille dame. Notes de terrain du 18 mars 2013, reprises au retour à domicile.....	329
Encadré 8 : Les bailleurs de logements publics à Senboku New Town et leurs missions.....	360

Table des figures

Figure 1 : Deux visions schématisées de l'avenir démographique du Japon.....	55
Figure 2 : La figure attendue de la pyramide des âges au Japon en 2050.	73
Figure 3 : Schéma du fonctionnement d'un système municipal centralisé ou multibranche dans les communes fusionnées.	100
Figure 4 : Les phases du développement des agglomérations japonaises au XXe siècle.	108
Figure 5 : Un schéma d'organisation d'un « réseau-territoire ferroviaire » dans une métropole comme Tōkyō, Ōsaka ou Nagoya.....	123
Figure 6 : Un exemple de progression des quartiers résidentiels dans les années 1980 et 1990	125
Figure 7 : Un schéma de remembrement foncier.	128
Figure 8 : Le modèle de la ville compacte selon le MLIT.....	136
Figure 9 : Les recommandations du Conseil Économique Stratégique publiées en septembre 1998.	139
Figure 10 : Les relations entre acteurs dans le cadre du portage d'un projet de revitalisation à l'intérieur d'un zonage défiscalisé depuis 2002	141
Figure 11 : Les périmètres spéciaux de RU dans Ōsaka et les projets qui y ont émergé.....	146
Figure 12 : Deux plans de villes régionales « en raviolis et brochettes » donnés en exemple de bonne pratique par le MLIT dans ses Livres Blancs (<i>bakushō</i>) annuels.....	151
Figure 13 : L'organisation des agglomérations japonaises (hors les trois plus grandes aires urbaines) aujourd'hui selon Koike, et le type de redensification à encourager.....	164
Figure 14 : Progression de la vacance en banlieue et formation de <i>food deserts</i>	166
Figure 15 : Les mécanismes de formation de déserts alimentaires au Japon.....	168
Figure 16 : Le système d'akiya bank de la ville de Kawachinagano expliqué sur son site internet.	181
Figure 17 : L'organisation de Senboku New Town d'après un plan détenu par la Préfecture d'Ōsaka.	184
Figure 18 : Une représentation du trajet multimodal type effectué par un résident de l'aire métropolitaine d'Ōsaka en 2005 selon la division régionale du MLIT.....	186
Figure 19 : L'évolution de la fréquentation de la gare d'Izumigaoka heure par heure en 2012..	187
Figure 20 : L'évolution du taux de congestion des trains aux heures de « rush ».....	190
Figure 21 : La figuration du réseau ferroviaire de la Nankai.....	203
Figure 22 : Suggestions du Nomura Research Institute pour améliorer les business models coopératifs dans les villes japonaises en décroissance.	207
Figure 23 : Passage de l'Izumi coop dans les rues de Kawachinagano, l'animation d'une place entre les pavillons de Mikanodai.	210
Figure 24 : Vivre dans une commune périphérique « slow » : le programme municipal de Kakegawa.....	214
Figure 25 : Le site d'Ōsaka durant l'Antiquité et la fin du Moyen-Âge japonais.....	233
Figure 26 : L'organisation socio-spatiale d'Ōsaka selon Mizuuchi Toshio.	241
Figure 27 : Caractéristiques sociodémographiques de différents quartiers d'Ōsaka et Tōkyō...	290

Figure 28 : L'aire métropolitaine d'Ōsaka et du Keihanshin, fluctuations des découpages géographiques.	296
Figure 29 : Un exemple d'utilisation de données carroyées (<i>messhu deta</i>).	298
Figure 30 : Une série statistique délivrée partiellement : les maisons vacantes par commune depuis 2000.	301
Figure 31 : Le catalogue des données micro-locales.	305
Figure 32 : Le téléchargement d'un tableau de données infra-communales et du fond de carte associé.	306
Figure 33 : Des codes postaux altérés après fusion communale : exemple de la ville d'Iwade aux marges méridionales de l'aire métropolitaine d'Ōsaka.	307
Figure 34 : Le système d'acteurs du Kansai, acteurs interrogés.	325
Figure 35 : Vue aérienne du col de Habikino entre Ōsaka et Nara, cartographie des infrastructures de transport franchissant la chaîne du Kongo.	340
Figure 36 : La hausse du nombre de vingtenaires et de trentenaires dans Ōsaka depuis la fin des années 1990.	344
Figure 37 : La composition du parc de logements à Senboku New Town.	354
Figure 38 : Formes urbaines à Senboku New Town.	355
Figure 39 : Nombre et répartition des mises en chantier à Ōsaka en 2000 puis en 2010.	387
Figure 40 : Croquis synthétique : la décroissance urbaine, produit d'un entrecroisement de flux de mobilités résidentielles locales et supra-locales.	392
Figure 41 : Ratio femme/homme par quartier dans la Préfecture d'Ōsaka (A), évolution de la répartition par âge des résidents de Senboku (B), distribution par âge des répondants à mon enquête (c) et à l'enquête conduite par la municipalité de Sakai en 2010 (D).	421
Figure 42 : Deux indicateurs du niveau de vie moyen des personnes interrogées à Senboku. ..	422
Figure 43 : « Quels sont selon vous les points forts de Senboku New Town ? ».	423
Figure 44 : « Quels sont selon vous les points faibles de la ville nouvelle de Senboku ? ».	424

Table des graphiques

Graphique 1: Le pourcentage d'actifs exerçant un emploi à temps partiel par groupe d'âge, 1988-2010.	78
Graphique 2 : Évolution du nombre total de ménages à revenu unique ou double.	80
Graphique 3 : L'évolution du nombre des ménages au Japon, par taille et statut marital, 1960-2035.	81
Graphique 4 : La répartition du budget des collectivités locales en 1995-2000.	93
Graphique 5 : Le budget des collectivités locales en 2007.	99
Graphique 6 : L'évolution des budgets des départements japonais.	101
Graphique 7 : La concentration dans Tōkyō du revenu des entreprises en 2010.	102
Graphique 8 : L'évolution du nombre de logements en chantier dans les villes de la Préfecture d'Ōsaka depuis 2000.	130
Graphique 9 : Evolution du nombre de logements vides au Japon, de 1973 (Shōwa 48) à 2013 (Heisei 25).	170
Graphique 10 : L'évolution par groupe d'âge des déplacements en voiture des habitants du Kansai, 1980-2010.	191
Graphique 11 : Faire ses courses à Senboku, parts modales par âge.	197

Graphique 12 : Le bilan comptable de la Nankai, passagers annuellement transportés et chiffre d'affaires mensuel.....	200
Graphique 13 : Nombre d'entreprises industrielles dans cinq Préfecture, 1981-1986.	253
Graphique 14 : Nombre d'entreprises manufacturières dans cinq préfectures japonaises, 1980-2010.	254
Graphique 15 : Revenu annuel des Préfectures d'Ōsaka et de Tōkyō (taxes locales et transferts).255	
Graphique 16 : Le ratio recettes/dépenses de cinq préfectures japonaises, 1980-2010.....	256
Graphique 17 : Taux de chômage comparé d'Ōsaka avec quatre autres préfectures, 1980-2010.257	
Graphique 18 : La distribution géographique des sièges de grandes entreprises et d'entreprises étrangères dans les villes de plus de 100 000 habitants au Japon depuis 1965.....	266
Graphique 19 : Production annuelle de nouveaux logements en condominium et prix de vente moyen à Tōkyō et à Ōsaka, 1999-2008.	269
Graphique 20 : L'évolution du peuplement des communes situées dans sept préfectures et départements du Kansai depuis 1990 (données désagrégées).....	335
Graphique 21 : Relation entre croissance naturelle et croissance migratoire moyenne de 2000 à 2010 dans les communes du Kansai (données agrégées).....	342
Graphique 22	364
Graphique 23 : Nombre des résidents arrivés à Senboku de 2003 à 2008, par classe d'âge et type de logement	365
Graphique 24 : Nombre de ménages entrés à Senboku New Town de 2003 à 2008, en fonction du type de logement et de la taille du ménage.	367
Graphique 25 : Nombre de ménages vivant à Senboku New Town, selon l'âge du chef de ménage et le type de logement.	368
Graphique 26 : Nombre de familles vivant à Senboku, en fonction de leur revenu annuel moyen et du type de logement.....	371
Graphique 27 : Proximité aux stations de bus et transport vers la gare à Senboku en 2010.....	399
Graphique 28 : Les types de magasins les plus fréquentés par les sondés pour leurs courses alimentaires.....	406
Graphique 29 : La fréquence des visites médicales et la proximité au domicile des lieux de soins à Senboku en 2012.	407

Table des photos

Photos 1a, b et c : Trois incarnations de la figure du <i>kaimono nanmin</i> ou « sinistré(e) du shopping » au Japon.	27
Photo 2 : « L'avenir des villes japonaises ».....	56
Photos 3a, 2b, 2c : Des paysages de banlieue archétypaux pour les Japonais.	110
Photo 4 : Un extrait de la présentation de Kumamoto donnée au Sénat le 24 octobre 2013 à Paris.	152
Photo 5 : Un <i>satoyama</i> à Kawachinagano, photographié par le blogueur Tabihito.	153
Photos 6a et 6b : Une maison vacante de 1960, de 72m ² et 540m ² de terrain, proposée par la « banque résidentielle » de la municipalité d'Ebino à Kyūshū (sud du Japon) et un immeuble de logements publics en voie de fermeture avant une démolition programmée à Senboku New Town, en dessous duquel un bureau de poste est encore ouvert.....	172

Photos 7 : Un immeuble de logements de cinq étages modernisé à Senri New Town au nord d'Ōsaka.	173
Photos 8a et 8b : Reconversions de terrains : agriculture urbaine et parking.....	175
Photo 9 : Un exemple de maison « d'occasion » réinvestie par des commerces modernes, moyen à haut de gamme, dans les quartiers historiques de Kyōto et d'Ōsaka.....	176
Photos 10a et 10b : La rue commerçante fermée à 90 % de Fukuchiyama, comparée à la fréquentation des rues de Namba dans Ōsaka.....	185
Photos 11 : Les barrières à la mobilité dans Senboku New Town, exemples vus en 2010 et 2013.....	194
Photos 12 : L'intérieur du complexe Namba Parks et une affiche publicitaire pour un condominium de luxe, « Kitahama gently », dans la gare d'Umeda.....	201
Photo 13 : Le parc de Nakanoshima en 1916.....	240
Photos 14a et 14b : Deux terrains potentiels dans la perspective d'une étude comparée, non sélectionnés.	288
Photo 15 : Manipuler les statistiques japonaises, apprentissage grâce à un autre doctorant.....	299
Photos 16a et 16b : Deux lieux de déroulement des enquêtes en vis-à-vis : <i>eki mae</i> (place de la gare) d'Izumigaoka et le Peacock store de Harumidai.....	315
Photos 17a et 17b : « Oasis » (オアシス), nom du local de l'association de quartier de Harumidai, attenant à un bureau de poste et face au Peacock store.	317
Photos 18 : Déclin et beauté de Senboku New Town.	328
Photo 19 : Une vue de Kawachinagano à partir de la station Kawachinagano de la ligne ferroviaire Nankai et un croquis explicatif des problèmes d'accessibilité de Kawachinagano par un membre du Parti communiste japonais rencontré à la mairie le 16 mai 2013.....	352
Photos 20 : exemples de constructions nouvelles, petit collectif privé ou maisons éparses à Senboku dans la zone non ouverte à l'urbanisation et à Kawachinagano.....	363
Photo 21 : Un quartier de <i>danchi</i> géré par la Préfecture à Harumidai (où le taux de vacance atteint 20%)	370
Photos 22 a et 22 b : Enfants partis à la chasse aux lucioles dans les espaces publics attenants aux immeubles de logements publics près de la gare de Nakamozu ; salariés partant de la gare de Nakamozu, le matin à 7h45 en semaine.....	386
Photos 23 a et b : Ōsaka, la métropole japonaise la plus ségréguée ?.....	390
Photo 24 : Le Peacock store dans le centre de voisinage à l'est du quartier de Harumidai, dans Senboku, en janvier 2013.	401
Photos 25a, b, c, d : la répartition des tâches lors d'une action communautaire organisée par le comité de quartier de Harumidai, en avril 2013.....	429
Photos 26a et 26b : A gauche, le local du Senboku hottokenai network à Harumidai et à droite, l'intérieur d'une cantine communautaire rénovée à Chayamadai, au nord de Senboku.....	430
Photos 27a et b : Deux visions de l'habitat dans les villes nouvelles du Kansai.	433
Photos 28 : A gauche, un croquis des maisons partagées proposée par le Senboku hottokenai network dans le cadre de ses opérations de promotion ; à droite, le quartier pavillonnaire écologique construit par Daiwa à Harumidai, en janvier 2013.	434

Table des tableaux

Tableau 1: Des phrases utilisant le mot <i>suitai</i> et leur traduction.	63
Tableau 2 : Des phrases utilisant le mot <i>shukushō</i> et leur traduction.....	71

Tableau 3 : Une typologie internationale des villes en décroissance.....	83
Tableau 4 : Les usages autorisés dans les zones d'affectation du foncier, selon le Code de la construction révisé en 1992.	116
Tableau 5 : Nombre de commerces d'alimentation au détail pour 10 000 habitants et distances moyennes aux rues commerçantes encore dynamiques dans les villes de 100 000 à 300 000 habitants.....	193
Tableau 6 : Les abonnements que la compagnie Nankai propose à ses usagers, prix en yen par mois.	198
Tableau 7 : Des exemples de coopération public-privé-société civile pour l'offre de services mobiles remplaçant les magasins fermés dans les zones en fort dépeuplement.	206
Tableau 8 : Le Japon médiéval, âge d'or du Kansai.....	232
Tableau 9 : L'évolution de la densité moyenne et de la population d'Ōsaka au fil de ses extensions.	247
Tableau 10 : L'évolution comparée de la population de la ville d'Ōsaka et de Tōkyō.	262
Tableau 11 : Indices de concentration des différents segments de l'économie japonaise dans les villes de Tōkyō et d'Ōsaka	265
Tableau 12 : Les critères de définition des aires métropolitaines japonaises selon Kanemoto et Tokuoaka (2002).....	293
Tableau 13 : La base régionale des indicateurs fournis par le Bureau national de la statistique (Sōmushō tōkei kyoku) en 2015, nombre de séries statistiques disponibles par domaine. .	300
Tableau 14 : Origine et méthodes de collecte de quelques grandes enquêtes statistiques centralisées par le Ministère des Affaires intérieures et des communications.	302
Tableau 15 : le prix des ZENRIN data (annuaires sur les commerces) en 2010.....	311
Tableau 16: le revenu moyen par ménage dans les différents types de logements construits à Senboku New Town. Source : archives du bureau de l'urbanisme de la mairie de Sakai, 2010.	371
Tableau 17 : Le programme d'allocations de la mairie de Sakai à destination des jeunes couples : règles et conditions d'éligibilité. Source : Plan de rénovation du logement locatif public à Senboku, mars 2012.	378
Tableau 18 : Conditions de vie dans les logements de différentes villes de la Préfecture d'Ōsaka.	381
Tableau 19 : les prix fonciers au mètre carré dans les zones à usage résidentiel dans différentes parties de l'aire métropolitaine d'Ōsaka	383

Table des matières

Remerciements	3
Résumé	5
Résumé en japonais	6
Notes sur la transcription des termes japonais	7

Notes sur la datation et la périodisation de l'histoire japonaise	8
Sommaire.....	9
Introduction générale.....	15
Interroger la décroissance périurbaine et ses conséquences sur l'accès à la ville à l'épreuve du terrain japonais	15
La problématique de la thèse	17
Démarche de la thèse : approches théoriques et méthodologiques.....	21
Articuler les débats sur les shrinking cities à l'observation des mobilités d'une société vieillissante	21
Les banlieues des métropoles japonaises, territoires perdants d'une hybridation néolibérale de l'État développeur dans une ère de décroissance durable	28
L'insertion de l'analyse des espaces urbains japonais dans des courants théoriques internationalisés : des hiatus difficiles à surmonter.....	33
Une géographie décentrée des espaces urbains japonais : étudier les mobilités humaines dans les périphéries d'Ōsaka, la métropole seconde.....	37
Mener une analyse à trois échelles territoriales : les données et leur exploitation.....	40
Le déroulement de la thèse	42
Introduction de la première partie. Le Japon, une société urbaine confrontée à sa décroissance.....	47
Chapitre 1. Du déclin à la rétraction urbaine. Reconfiguration des facteurs et des représentations du déclin des villes japonaises au XXIe siècle	51
.....	51
I. Les mots de la décroissance urbaine au Japon	53
I.1. Définir la décroissance urbaine dans un pays en décroissance démographique absolue : foisonnement discursif, objectivation incertaine	53
I.1.1. Le poids du facteur démographique : une omniprésence médiatique et dans les paysages urbains	53
I.1.2. Un poids du facteur démographique qui ne simplifie pas l'objectivation scientifique.....	59
I.2. <i>Suitai</i> : le déclin de villes japonaises en mouvement perpétuel.....	62
I.2.1. Les emplois courants du mot <i>suitai</i> , « l'affaiblissement »	63
I.2.2. <i>Suitai</i> , une vision naturaliste du déclin	64
I.2.3. Le déclin comme phénomène cyclique : <i>suitai to saisei</i> (déclin et renouveau)	65
I.3. <i>Toshi no shukushō</i> , la décroissance urbaine en perspective globale	69
I.3.1. Une circulation d'idées par l'intermédiaire de réseaux de recherche multilatéraux.....	69

I.3.2. La notion de <i>shukushō</i> , une réduction dénombrable et anticipée de la ville.....	70
II. L'extension des facteurs et des manifestations locales de la décroissance urbaine (1980-présent)	72
II.1 L'aggravation du vieillissement de la population japonaise.....	72
II.1.1. Augmentation de l'espérance de vie et baisse continue des indices de fécondité....	72
II.1.2. Un recours à l'immigration internationale éludé.....	74
II.2. Dénatalité, crise du modèle d'économie politique japonais et décroissance urbaine : des boucles de rétroaction positives.....	75
II.2.1. Une économie politique et des compromis sociaux ébranlés avant et après la bulle	76
II.2.2. Les conséquences de la crise des années 1990 sur les parcours résidentiels des jeunes générations au niveau national	79
II.3. Du Japon de l'endroit et de l'envers à l'hyper-polarisation tōkyôte.....	81
II.3.1. La décroissance imposée par des ruptures économiques et politiques	84
II.3.2. Le désavantage comparatif des villes périphériques, jusqu'à l'extinction ?	85
II.3.3. Le renforcement du poids de Tōkyō sur la hiérarchie urbaine.....	86
II.3.4. Dépeuplement et hausse des inégalités interrégionales de richesse	87
III. Du déclin aux <i>shrinking cities</i> : la décentralisation et ses conséquences	90
III.1. Caractéristiques de l'État développeur et motifs de sa remise en cause	90
III.1.1. Un équivalent fonctionnel à l'État Providence	90
III.1.2. Des politiques de transferts vers des collectivités locales peu autonomes financièrement.....	92
III.1.3. Une critique de l'État développeur issue de la société civile	95
III.1.4. Une critique portée par les classes libérales urbaines	96
III.2. Le contenu des réformes de décentralisation.....	97
III.2.1. Les réformes administratives et fiscales de 2000 et 2003	98
III.2.2. Les vagues de fusions communales et leurs conséquences	99
III.2.3. Une nouvelle demande de mécanismes compensatoires	101
Conclusion : Le miroir spatial de la société des disparités	103

Chapitre 2. Ville compétitive, ville compacte. Un déclin périurbain accentué par des politiques de réurbanisation.....105

I. Aux sources du déclin des banlieues japonaises.....	107
I.1. La <i>kōgai</i> (banlieue) est-elle soluble dans la décroissance des villes ?.....	108
I.1.1. Des banlieues japonaises accusées d'obsolescence	108
I.1.2. Les banlieues japonaises, un degré d'urbanité réexaminé.....	111
I.2. Des paradigmes d'urbanisation développementalistes jusqu'en 1990	113

I.2.1. Une croissance périurbaine sous l'influence de la fragmentation foncière.....	114
I.2.2. L'expansion périurbaine sous la Haute croissance : répondre à la crise du logement.....	118
I.2.3. Une périurbanisation déléguée aux acteurs privés par l'État et les collectivités locales	121
I.2.4. Des modalités d'intervention et des outils de contrôle de l'étalement inefficaces .	126
I.3. Des logiques de périurbanisation rendues caduques par la fin de la bulle, le dépeuplement et les changements de trajectoires résidentielles des habitants	129
I.3.2. Réassocier emploi et logement, un leitmotiv du recentrement des mobilités.....	131
I.3.3. Qui vient « malgré tout » dans les espaces périurbains ?.....	133
II. Des espace périurbains acculés entre deux stratégies de revitalisation des centres-villes	134
II.1. Les acteurs du rééchelonnement de la gouvernance des métropoles japonaises au tournant des années 2000.....	134
II.1.1. La voix des experts : la ville compacte comme seule alternative.....	134
II.1.2. Les enjeux internes du vote de la Loi sur la Renaissance urbaine de 2002.....	136
II.1.3. Les conséquences de la politique de RU sur la gouvernance des métropoles.....	139
II.2. L'offre renouvelées de logements en centre-ville et l'accentuation des clivages entre centres et banlieues	144
II.2.2. Une offre résidentielle resserrée autour des gares terminales	145
II.2.2. Offre immobilière rénovée et renversement des âges de la ville.....	147
II.3. Les aires urbaines centralisées, une politique compensatoire ?.....	147
II.3.1. Le contenu de la Loi sur les collectivités locales en 2014	148
II.3.2. L'institutionnalisation de la « bonne pratique » de la compacité pour les villes régionales.....	150
II.3.3. Reconstruire la ville sur elle-même, une redistribution des gagnants et des perdants à l'intérieur des agglomérations de plus de 300 000 habitants ?.....	153
Conclusion : centres et banlieues, la fin d'une complémentarité ?.....	155
Chapitre 3. L'évolution des conditions de mobilité des ménages périurbains dans des métropoles japonaises en rétraction	161
I. La centralité des impacts de la décroissance démographique dans les banlieues japonaises	163
I.1. les interactions entre décroissance urbaine et mobilité contrainte : des processus hétérogènes, qui ne frappent pas au hasard.....	163
I.1.1. Un vecteur de durcissement des conditions de mobilité	163
I.1.2. Une corrélation entre vieillissement démographique, âge des tissus périurbains et formation de déserts alimentaires.....	165

I.1.3. Typologie des espaces urbains japonais vulnérables à la « désertification alimentaire »	168
I.2. La vacance résidentielle, « l'enjeu urbain le plus grave du Japon contemporain » (Kubo, Yui et Sakaue, 2014)	169
I.2.1. Les chiffres méconnus de la vacance résidentielle, entre visibilité et discrétion.....	170
I.2.2. Les facteurs d'une démultiplication des maisons vacantes en banlieue	174
I.2.3. La vacance résidentielle dans l'aire métropolitaine d'Osaka.....	177
I.3. Les instruments de la lutte contre les maisons vides : de l'informel à la loi	179
I.3.1. Les collectivités locales face à la vacance résidentielle : entre déni et réactivité	179
I.3.2. Les dispositions de la loi de décembre 2014 pour le traitement de la vacance.....	182
II. Décroissance urbaine et recompositions des mobilités en banlieue : une perte d'articulation réseau ferré – territoire.....	183
II.1. L'espace de la famille nucléaire japonaise à l'épreuve du vieillissement	183
II.1.1. Des banlieues pensées pour les familles jeunes et actives	183
II.1.2. Des centralités de gare organisées pour des mobilités genrées et générationnelles.....	184
II.1.3 Transition démographique et effritement de la fréquentation des pôles de gare ..	187
II.2. Les facteurs de la motorisation des banlieues en déclin, les années de la bulle en héritage	189
II.3. Les paramètres individuels de la montée des inégalités de mobilité parmi les ménages périurbains.....	194
II.3.1. Les inégalités de mobilité au Japon, un champ de recherche balbutiant.....	194
II.3.2. Les inégalités de mobilité parmi les plus de 65 ans : des difficultés spécifiques mais des aides importantes	195
II.3.3. Une compression du budget-temps des ménages jeunes	197
III. La réorganisation métropolitaine et locale de l'accès aux ressources urbaines : jeux d'acteurs et problèmes scalaires	199
III.1. Les compagnies ferroviaires privées : des stratégies de repli ?	200
III.1.1. La réhabilitation des gares terminales et le <i>green transit-oriented urban development</i> ..	200
III.1.2. Une dévascularisation des segments peu rentables facilitée par la révision de la Loi sur les transports (2000).....	203
III.2. L'incitation aux partenariats publics-privés pour le maintien des services à la personne dans les espaces urbains décroissants.....	204
III.2.1. Le développement des partenariats public-privé : la participation des habitants au service public (Takamura, 2009)	204
III.2.2. Typologie des services alternatifs à la personne dans les espaces urbains en déclin.....	205
III.2.3. Les services mobiles, des embrayeurs de sociabilités pour les plus âgés	208

III.3. Le développement du tourisme écologique, une stratégie séduisante pour les espaces périurbains... attractifs.....	211
III.3.1. Le tourisme rural et l'agriculture urbaine, une revitalisation concurrentielle.....	211
III.3.2. La diffusion des politiques Slow Life dans les municipalités périphériques	213
Conclusion. Mobilités et accès aux ressources urbaines dans les métropoles japonaises contemporaines, d'une rapidité homogène à des lenteurs différenciées	214

Introduction de la deuxième partie. Spatialités de la décroissance urbaine et évolution des pratiques de mobilité dans les banlieues d'Ōsaka219

Chapitre 4. Ōsaka dans la conurbation Ōsaka-Kyōto-Kōbe, première ville globale du Japon en déclin ? 225

I. Le déclin d'Ōsaka, un « problème tōkyōite » ? 228

I.1 Un déclin mesuré à l'aune d'une domination révolue.....	228
I.1.1. Un déclin relatif.....	228
I.1.2. Le problème tōkyōite, un socle explicatif commun.....	229
I.2. Les conditions de la domination passée d'Ōsaka	231
I.2.1 La porte d'entrée du Japon pré-moderne.....	231
I.2.2 La « cuisine de la nation » à l'avant-garde du capitalisme japonais (1600-1840).....	235
I.2.3 Une entrée tumultueuse dans l'ère Meiji	236
I.3. De l'Edo-centrisme au Tōkyō-centrisme, la transformation d'Ōsaka en « Manchester de l'Orient ».....	237
I.3.1. L'industrialisation de la « Manchester de l'Orient » et ses premiers plans d'urbanisme	238
I.3.2. La formation d'une agglomération à deux vitesses et la mise en place d'une « politique urbaine sociale » (années 1920-1940).....	241
I.3.3. La reconstruction d'Ōsaka dans le système centralisé d'après-guerre.....	245

II. Les indicateurs de la crise du statut métropolitain d'Ōsaka 251

II.1. L'axe économique : la relocalisation de l'emploi régional.....	252
II.1.1. Un système productif territorial déstabilisé après les accords du Plaza	252
II.1.2. Des conséquences fiscales lourdes.....	254
II.2. La fragilisation sociale et démographique	256
II.2.1. Une montée du chômage persistante	256
II.2.2. L'accentuation des clivages socio-spatiaux à l'intérieur de l'agglomération d'Ōsaka.....	259
II.3. Une réputation d'avant-gardisme à l'épreuve de la métropolisation du territoire japonais	262
II.3.1 Ōsaka au cœur de l'architecture métropolitaine japonaise : une place remise en jeu.....	263

II.3.2. Une image urbaine dépréciée.....	266
II.4. Les réformes des politiques urbaines du Kansai, entre régionalisation de l'État développeur et néo-localisme.....	270
II.4.1 La régionalisation de l'État développeur (années 1980).....	270
Les réalisations du plan Subaru.....	270
II.4.2. L'essor des politiques urbaines patrimoniales et du <i>city rebranding</i> (années 1990-2000).....	272
II.4.3. Les projets urbains de Hashimoto Tōru : continuités et ruptures.....	278
Conclusion	281

Chapitre 5. Appréhender la complexité des processus de décroissance urbaine au Japon : démarche, données et outils 283

I. Le déclin urbain dans l'aire métropolitaine d'Osaka, un phénomène hautement protéiforme.....	285
II. Construire une typologie de la décroissance urbaine au Japon : quelles données et quelles délimitations ?.....	287
II.1. Une démarche de recherche de données <i>in situ</i> influencée par la structure d'accueil... 287	
II.2. Les aires urbaines au Japon, des délimitations sujettes à caution..... 291	
II.3. Comment maintenir une continuité statistique au-delà des fusions communales ?..... 297	
III. La transparence et l'obstacle : les conséquences des fusions communales (<i>gappei</i>) sur l'organisation des données.....	298
III.1. Des données foisonnantes centralisées par le Bureau de la Statistique..... 298	
III.2. Des données variablement agrégées et décomptées en fonction du producteur d'origine..... 301	
III.3. L'effet des fusions communales sur le géoréférencement des données micro-locales 304	
III.3.1. La structure des données micro-locales (par quartier ou <i>chō-azū</i>)..... 304	
III.3.2. L'étape du recodage des unités statistiques à l'échelle micro..... 305	
IV. L'agencement des sources quantitatives et qualitatives pour la saisie des mobilités dans une ville décroissante.....	307
IV.1 Les données quantitatives sélectionnées..... 309	
IV.2. Les données qualitatives et leurs méthodes de construction..... 311	
IV.2.1. La préférence pour l'enquête par questionnaire..... 311	
IV.2.2. La réception de l'enquête auprès du monde social et scientifique local..... 314	
IV.2.3. Les entretiens semi-directifs avec les acteurs institutionnels publics et privés 322	
IV.3. L'observation sur le terrain : parcourir la banlieue en son déclin et au-delà..... 326	
Conclusion	330

Chapitre 6. Identifier les territoires « gagnants » et « perdants » de la stagnation de l'agglomération d'Ōsaka331

I. Dynamiques spatiales du peuplement de la conurbation d'Ōsaka-Kyōto-Kōbe depuis 1990 : l'archipel métropolitain du dynamisme dans un océan de déclin 334

I.1. Une distribution de la décroissance proportionnelle à l'éloignement des cœurs urbains? 334

I.2. Les composantes naturelles et migratoires du peuplement par commune 342

I.3. Une corrélation forte entre décroissance périurbaine et vieillissement 345

II. Les spatialités de la décroissance urbaine à l'échelle infra-communale : une « recompaction » en trompe-l'oeil 348

II.1. La fragmentation du peuplement à l'échelle infra-communale, entre adhérence aux quartiers de gare et poursuite de l'étalement urbain 349

II.1.1. Les spatialités du dépeuplement et du repeuplement de l'agglomération d'Ōsaka : analyse par quartier 349

II.1.2. L'étalement et la dédensification de Senboku New Town et de Kawachinagano au prisme de la composition des logements par quartier 351

II.2. Décroissance urbaine et évolution des statuts socio-résidentiels à Senboku New Town et à Kawachinagano 363

II.2.1. Choix résidentiels des ménages entrants à Senboku : une préférence marquée pour les logements pavillonnaires, ou collectifs gérés par l'Agence de la Rénovation urbaine 364

II.2.2. La relation entre vieillissement et précarité dans les quartiers en déclin : des décalages entre Senboku et Kawachinagano 368

III. Une spécialisation territoriale de la production de logements inscrite dans une concurrence accrue entre communes 377

III.1. La zone de Senboku, la « résidualisation » du logement social comme prix de la lutte contre la décroissance 377

III.2. Une vacance du logement public moins prononcée dans le nord de la ville de Sakai 384

III.3. La domination du condominium au nord d'Ōsaka 387

Conclusion 390

Chapitre 7. Vivre à l'envers du « retour au centre » : bouger, habiter une banlieue en décroissance de l'aire métropolitaine d'Ōsaka 394

I. Regards sur la répartition des ressources urbaines au sud d'Ōsaka 396

I.1. Décroissance urbaine et desserrement des ressources périurbaines : quelles relations ? 396

I.1.1. La desserte en transports publics de Senboku New Town et Kawachinagano : satisfaisante, mais ne menant pas à l'ensemble des services désirés 397

I.1.2. La distribution des ressources commerciales et leur usage 402

I.1.3. Services administratifs, éducatifs et médicaux : une question prise au sérieux.....	406
I.2. Géographie des emplois et des salariés dans la zone de Senboku-Kawachinagano	411
I.2.1. La surreprésentation des personnes inactives ou à taux d'activité très flexible dans les enquêtes individualisées	411
I.2.2. Géographie de l'emploi dans la Préfecture d'Ōsaka (<i>Ōsaka-fū</i>) en 2010	412
I.2.3. La répartition des salariés dans la zone de Senboku New Town et Kawachinagano.....	415
I.3. Les déplacements domicile-travail à partir des banlieues au sud d'Ōsaka	417
II. Mobilités et ancrage territorial des résidents de Senboku New Town	420
II.1. Le profil général des enquêtés	420
II.1.1. Une population âgée et féminine	420
II.1.2. Des « budgets serrés, mais on s'en sort ».....	422
II.2. La satisfaction à l'égard de l'environnement et l'ancrage à Senboku en fonction des caractéristiques sociodémographiques des enquêtés.....	423
II.2.1. La chronique d'un attachement résidentiel puissant, qui grandit avec le temps ...	423
II.2.3. Approche générationnelle et genrée des demandes des résidents.....	424
III. L'encouragement aux « entre-liens » communautaires et familiaux : facteur d'ancrage ou de rejet de l'entre-soi ?	427
III.1. Le recours aux réseaux d'entraide familiaux ou communautaires par les enquêtés	427
III.1.1. Du communautaire à l'ONG : une autre manière de s'ancrer à l'espace local ? .	427
III.1.2. La délégation de mobilité et les types d'entraide les plus pratiqués	430
III.1.2. Vieillir sur place, aider ses parents : entre enracinement contraint et professionnalisation.....	431
III.2. Le « furusato-zukuri » (faire village) selon la mairie de Sakai : diversification démographique ou entre-soi ?	432
III.3.1. Le contenu des projets municipaux de redynamisation de la partie la plus ancienne de Senboku	432
III.3.2. La requalification de Senboku en 2012 : université privée et eco-town, un arbitrage conflictuel.....	433
Conclusion	434
 Conclusion générale	 436
De la ville compacte comme étendard d'une restructuration compétitive des politiques urbaines dans un Japon très vieillissant.....	436
Habiter et se déplacer dans la métropole d'Ōsaka : la mise à jour de processus de spécialisation socio-résidentielle et d'une segmentation des parcours de vie	443
Sauver les banlieues japonaises et sortir de la décroissance (urbaine) en repensant le temps de travail ?	447

Les perspectives.....	451
Annexes	453
Annexe 1 : L'accès aux bases de données détaillées locales issues des recensements de la population à partir du portail du Bureau de la Statistique nationale (<i>Sōmushō tōkei kyoku</i>)...	454
Annexe 2 : Catalogue des bases de données communales (<i>shi-chō-son</i>) téléchargeables sur le portail du Bureau de la Statistique nationale : indicateur, type de donnée descriptive, niveau d'agrégation, périodicité du recensement	460
Annexe 3 : Catalogue des bases de données infra-communales (<i>chō-aqa</i>) téléchargeables sur le portail du Bureau de la Statistique nationale : nom du dossier, type d'indicateur disponible pour chaque quartier de 2000 à 2010.....	485
Annexe 4 : Les fusions communales intervenues dans les Préfectures d'Ōsaka et Kyōto et les départements de Kōbe, Mie, Shiga, Nara et Wakayama entre 2000 et 2010.....	489
Annexe 5 : Liste des acteurs rencontrés	493
Annexe 6 : Grille d'entretien (questions posées aux acteurs rencontrés)	499
Annexe 7 : Lieux de distribution de l'enquête par questionnaire conduite à Senboku New Town (carte).....	503
Annexe 8 : Contenu de l'enquête par questionnaire distribuée à Senboku New Town (version japonaise).....	504
Annexe 9 : Contenu de l'enquête par questionnaire distribuée à Senboku New Town (traduction en français).....	515
Annexe 10 : un exemple de questionnaire renseigné par une enquêtée (photo).....	526
Annexe 11 : Les modalités de dépouillement du questionnaire (codage, données brutes)..	527
 Références bibliographiques	 535
Dictionnaires de langue, encyclopédies et atlas	536
Ouvrages, chapitres d'ouvrages, articles, thèses et mémoires :	536
Rapports d'étude et d'expertise, working papers, documents institutionnels	563
Sites Internet.....	565
Index des termes japonais.....	562
Table des illustrations.....	570
Table des cartes	570
Table des encadrés	571
Table des figures.....	572
Table des graphiques	573
Table des photos	574

Table des tableaux.....	575
Table des matières	576

Métropole de l'endroit et métropole de l'envers. Décroissance urbaine, vieillissement et mobilités dans les périphéries de l'aire métropolitaine d'Ōsaka

Les banlieues des métropoles japonaises, lieu d'installation d'une classe moyenne enrichie par la Haute croissance, sont aujourd'hui soumises à des processus cumulés de déclin qui détériorent l'accès quotidien aux ressources urbaines. Ces mutations soulèvent des questions pionnières sur les enjeux du vieillissement des espaces périurbains, que cette thèse analyse au prisme de l'évolution des mobilités dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka. Sont ainsi mesurés les effets de l'hybridation néolibérale de l'État développeur japonais sur les recompositions d'une métropole touchée par la diminution en cours de la population nationale. L'approche théorique de cette thèse articule les débats internationaux sur les villes en décroissance à des sources japonaises interrogeant les liens entre déclin urbain, vieillissement et mobilités grâce à l'usage de concepts occidentaux. Cette grille de lecture appuie une cartographie pluri-scalaire des interactions entre déclin urbain et mobilités dans l'aire métropolitaine d'Ōsaka. Les résultats montrent que le déclin des banlieues, attribué au vieillissement démographique, est aussi le pendant d'une recentralisation des trajectoires résidentielles, de la production immobilière et des activités des opérateurs ferroviaires. Ces processus traduisent un renversement des paradigmes d'aménagement visant à maintenir la compétitivité de Tōkyō, que la promotion de la ville compacte sert à légitimer, et ils accentuent le déclin des banlieues peu attractives. A l'épreuve de la spécialisation socio-résidentielle et des pratiques individuelles observées grâce aux enquêtes de terrain qui complètent ce travail, cette thèse discute les apports et limites des stratégies d'ancrage choisies par les acteurs périurbains pour résister à la force des centralités métropolitaines. Il s'ensuit une dualisation des relations à la ville qui reconfigure à l'intérieur des agglomérations un découpage de l'espace entre Japon de l'endroit et de l'envers. Il en surgit un récit plus complexe que celui d'un rejet de la vie périurbaine au Japon.

Mots clés : accessibilité – banlieues – décroissance urbaine – Japon – mobilités – Ōsaka – (espaces) périurbain(s) – renaissance urbaine – vieillissement – ville rétrécissante (*shrinking city*).

The front (*omote*) and back (*ura*) of metropolitan dynamics in 21st century Japan. Urban de-growth, ageing and mobilities in the Ōsaka metropolitan area

In Japan, the suburbia used to represent a space where an affluent middle class could realise its home-ownership aspirations. But these suburbs are now vulnerable to cumulative processes of decline which are deteriorating daily access to urban resources. Such changes raise precursory questions about the necessity to adapt growth-based paradigms to the challenges of suburban aging. Our thesis analyses them through the lens of evolving mobilities in the Ōsaka metropolitan area. It opens the way for an integrated approach to the impacts of the neoliberal hybridization of the Japanese Developmental State on the country's second-city region, whose dynamics are destabilized by the Tōkyō uni-polar concentration and shrinking demographics. First, our theoretical framework articulates international debates on the globalization of the shrinking city phenomenon, to Japanese research who questions the links between urban de-growth, ageing and mobilities by drawing on Western concepts. Then, a multilevel mapping of the relations between de-growth and mobilities serves to test our hypotheses. Our results show that depopulation trends in suburban areas are reinforced by inward mobilities, a recentralization of real-estate development and a rescaling of railway networks. It makes sense within a context where a reversal of planning paradigms is meant to restore Tōkyō's competitiveness and legitimized by compact city discourses. These processes reshape the traditional division of Japan's territory between *omote* (front, globally connected) and *ura* (back, hinterland). Our work finally relies on the findings of field studies conducted inside two suburbs of Ōsaka. The socio-residential specialization and individual practices observed there lead us to discuss the benefits and limits of hometown-making strategies designed to attract new residents. These results flesh out a picture of an everyday relation to the suburban way of life that is more complex than the belief in its rejection by the Japanese, young and old.

Keywords : accessibility – ageing – Japan – mobilities – Ōsaka – suburbs – shrinking city – urban degrowth – urban recentralization (*toshin kaiki*).