

Tokyo Disney Resort : enclave américaine en territoire japonais ? Mickey au défi du Japon

Le *gaijin*¹ occidental qui se rend au Japon est souvent confronté à un urbanisme qui le laisse, sinon décontenancé, tout du moins dubitatif. Au formidable foisonnement que l'on retrouve dans toutes les très grandes villes de l'Asie, avec leurs enseignes lumineuses verticales, leurs écrans géants, et leurs marées humaines en apparence uniformes, s'ajoute ce sentiment propre au Japon de dégénérescence et d'impermanence du tissu urbain. Tokyo, la *mère des villes*² de l'archipel du Soleil Levant, concentre toutes les caractéristiques de cette urbanité exotique si différente et saisissante. En tant que capitale du Japon d'une part et capitale économique d'une région, l'Asie du Nord-est, fortement intégrée aux processus de la mondialisation d'autre part, se côtoient, voire se confrontent, des éléments urbains issus d'espaces et de niveaux différents : des éléments de centralité et d'urbanité japonais à proprement parler ; des éléments d'urbanité asiatiques fortement influencés par la Chine puis récupérés et transformés par le Japon selon le principe du *mitate*³ ; des éléments d'urbanité occidentaux issus de la mondialisation des pratiques et des paysages de l'espace des métropoles.

C'est dans cette dernière catégorie que l'on rangerait *a priori* le complexe de Tokyo Disney Resort (TDR). Situé dans la préfecture de Chiba, sur la commune de la ville d'Urayasu, à l'est de Tokyo et au nord de la baie de Tokyo, le complexe ressemble à une bulle posée sur la mer. Contrairement à ses homologues américains et français, le complexe n'a pas été pensé comme un vecteur ou un pôle structurant dans l'avancée du front d'urbanisation. Il n'y a pas de ville-Disney qui y serait associée, ni d'espaces récréatifs ; il n'y a aucune volonté de réaliser une quelconque utopie, dans la forme comme dans l'identité, en dehors de ce qui se passe dans les deux parcs de Tokyo Disneyland et Tokyo DisneySea. Spatialement, TDR semble fonctionner comme une enclave de divertissements américaine, isolée du reste de l'agglomération tokyoïte.

La thématique de l'enclave ne se pense pas seulement en terme spatial. Elle relève de la fragmentation urbaine, mais peut se penser aussi en terme culturel. On peut se dire d'ailleurs que l'isolement spatial est le résultat d'une certaine volonté de la part des acteurs de la création urbaine au Japon d'isoler du système urbain un élément culturellement étranger. Certains journalistes ou intellectuels ont parlé à cet égard, lors de l'inauguration du complexe en 1983, de nouveau *Black Ship*⁴ américain.

Les parcs Disney sont les symboles de la mondialisation de la culture américaine. Tokyo Disney Resort (TDR) n'a ainsi pas fait exception lors de son inauguration. Les années 1980 sont néanmoins une décennie durant laquelle la spéculation japonaise a créé la bulle économique et financière, fondée largement sur les cours du foncier, si bien que le monde a cru que le Japon allait dépasser la puissance économique des Etats-Unis. Avec l'implantation de TDR au Japon, ce sont deux géants de la mondialisation du capitalisme qui se rencontrent et qui s'affrontent : on assiste au combat entre le *péril Disney* et le *péril jaune*. De cette tension au sein de l'identité culturelle du complexe découle des phénomènes particuliers qui pourraient ressembler à de la *glocalisation*⁵, pondérée par des processus spécifiquement japonais (japonisation, *mitate*).

Les modalités de cette rencontre, éminemment spatiales et géographiques, sont véritablement atypiques, et révèlent autant une adaptation de Disney au Japon qu'une adaptation des Japonais à Disney, en particulier dans leur façon de construire et de vivre la ville. Cette originalité s'inscrit dans l'espace urbain de la ville de Tokyo. Une étude de TDR fait intervenir trois champs géographiques que les années 1990 ont contribué à renouveler partiellement : la mondialisation des grandes firmes multinationales et leur inscription territoriale ; les loisirs au Japon et la révision du mythe du *stakhanovisme* japonais⁶ ; les

acteurs de la construction urbaine au Japon et leur incroyable puissance financière⁷. Avec TDR, on retrouve les acteurs traditionnels de la construction urbaine au Japon : la puissance publique, un fond immobilier, et une *ôtshintetsu*⁸. Mais le rôle traditionnel de ces acteurs a été perturbé par leur jeu avec la *Walt Disney Company* (WDC), ce qui a des conséquences spatiales et économiques inattendues qui interpellent la géographie.

TDR pose ainsi des questions spatiales, sociales, culturelles et économiques que l'on ne retrouve pas à l'identique avec les autres complexes Disney. A partir de thèmes et de réflexions qui entrent dans les problématiques de la fragmentation urbaine et de la territorialité, les travaux sur TDR conduisent à remettre en question les certitudes des mécanismes urbains japonais, des stratégies économiques américaines, des clichés culturels du Japon.

Sur le grand tapis vert qu'est le monde *globalisé* à l'échelle mondiale, et qu'est l'agglomération de Tokyo aux échelles nationale, régionale et locale, la thématique du jeu n'est pas exclusivement du ressort de TDR. Cet article se propose de concevoir les contextes économiques, financiers, fonciers et spatiaux dans lesquels s'inscrit le complexe Disney comme des éléments d'un jeu urbain spéculatif qui fait fusionner toutes les échelles de la géographie, qui mêlent des acteurs locaux comme mondiaux, et qui fait jouer des mécanismes financiers multiscalaires dont l'un des buts est de développer des stratégies spatiales et économiques rentables sur un substrat, la ville de Tokyo, rendu fluide et malléable autant par les pratiques du palimpseste urbain que par les conceptions japonaises de l'impermanence, les spéculations foncières et immobilières des grandes entreprises, et les destructions périodiques des catastrophes naturelles.

Cet article se propose de mener cette réflexion sur l'urbanité, la fragmentation urbaine et l'identité spatiale de TDR autour de quatre points :

1/ Une description de « l'enclavement » problématique de TDR.

2/ L'originalité de TDR dans la stratégie traditionnelle de la création urbaine privée au Japon et dans la stratégie foncière et immobilière traditionnelle de la Walt Disney Company.

3/ L'improbable naissance du complexe de TDR et la prise de la greffe « américaine » dans le système urbain tokyoïte.

4/ La réussite de TDR tant en terme économique qu'en terme culturel, et le nouveau statut de TDR vis-à-vis du modèle traditionnel des complexes Disney dans le monde.

Il convient bien sûr à chaque fois de mettre en perspective chaque élément avec le reste de l'agglomération de Tokyo, et les autres complexes Disney, pour en saisir toutes les implications spatiales qui sont le propre de la géographie.

1/ TDR : une enclave de l'amusement sur le tapis vert de la mondialisation

A. Le contexte local d'implantation : la ville spéculative d'Urayasu.

Comme le montre le document 1, TDR est un complexe composé de deux parcs. Tokyo Disneyland a ouvert ses portes en 1983, et Tokyo DisneySea en 2001. Les deux parcs se jouxtent, et ont été bâtis sur un terre-plein⁹ de 200 ha gagné sur la baie de Tokyo, au sud de la ville d'Urayasu (préfecture de Chiba), première commune à l'est des limites administratives de la ville et de la préfecture de Tokyo. Sur ce terre-plein, se trouvent également deux hôtels Disney (Disney Ambassador Hotel ouvert en 2000 et Tokyo DisneySea Hotel MiraCosta ouvert en 2001), six hôtels partenaires (dont un Hilton), et un complexe marchand (Ikspiari, ouvert en 2000) qui regroupe 130 magasins et restaurants, et l'un des plus grands cinémas du Japon (16 salles et 3500 places).

Dans le contexte général de la ville d'Urayasu, le complexe Disney a été édifié au-delà d'une barrière presque infranchissable qui l'isole du reste de la ville, constituée d'une

autoroute urbaine (la Shuto Expressway Wangan Line), d'une voie ferrée (la Keiyô Line, exploitée par la East Japan Railway Company), et d'une route nationale. On peut voir la situation de TDR par rapport à Urayasu dans le document 2. L'isolement inhérent au retranchement des parcs Disney, qui sont autocentrés et clôturés, se double d'un isolement du reste du tissu urbain opéré par les axes de communication. Le tout finit par poser TDR comme une enclave acculée au fond de la baie, voire sur la baie. L'espace dont le complexe bénéficie est plutôt restreint, et justifie le fait qu'il n'y ait pas eu de développements ultérieurs à forte emprise spatiale, comme le golf que l'on trouve à Disneyland Paris. Ce site exiguë traduit déjà l'absence de volonté de faire de TDR un puissant moteur d'urbanisation, comme c'est le cas à Marne-la-Vallée, à Orlando ou à Anaheim¹⁰.

Il se trouve bien un quartier au nord de TDR, juste au-delà de la barrière autoroutière et ferroviaire, qui a été nommé Maihama. Ce nom est un acronyme phonétique de Anaheim, qui est la ville qui a accueilli Disneyland aux Etats-Unis. Mais il n'est pas question de parler de ville-Disney à son égard, car les logiques foncières et immobilières échappent totalement à la Walt Disney Company.

La ville d'Urayasu est en effet l'œuvre d'une entreprise privée, la Oriental Land Company (OLC), qui gère également le complexe Disney (qui n'appartient pas à la Walt Disney Company, qui se contente de recevoir des royalties). A l'origine, la OLC devait développer des opérations immobilières dans la ville d'Urayasu, dans le cadre d'une création urbaine privée, comme cela se fait habituellement au Japon.

Avant de développer ce point, il faut ici rappeler comment se crée la ville au Japon. En temps normal, l'Etat central est très peu impliqué, contrairement à ce qui se fait en France, dans l'aménagement urbain, comme dans le développement d'un code de l'urbanisme. Ce sont les compagnies privées, en particulier les fonds immobiliers privés et les compagnies de chemin de fer privées (les *ôtshintetsu*), qui se chargent de construire de nouveaux lotissements, des équipements commerciaux, voire culturels, sportifs, récréatifs.

La ville d'Urayasu était, dans les années 1960, un bourg issu d'un village de pêcheurs. Rattrapée par le front d'urbanisation qui tendait à faire se rejoindre Chiba et Tokyo par le nord de la baie, la ville a connu une vaste opération foncière dans les années 1960 et 1970 qui a aménagé des terre-pleins sur la baie, et a multiplié sa surface par 4. La ville d'Urayasu est ainsi un espace artificiel et spéculatif, un espace en partie postiche sur lequel a ensuite été construit un parc tout aussi postiche au début des années 1980. TDR n'est donc pas un moteur d'urbanisation, mais un opportuniste, ou plutôt une opportunité, ce qui explique son isolement apparent.

B. TDR dans l'agglomération de Tokyo : *Black Sheep* urbain ?

Comme le montre le document 3, TDR est relié à l'agglomération de Tokyo par un puissant réseau de communication. La ligne Keiyô utilise le terminal 2 de la gare de Tokyo qui avait été construite à l'origine pour un projet de ligne jusqu'à l'aéroport international de Narita, projet qui n'a jamais vu le jour. Sur cette ligne, la gare de Maihama dessert presque exclusivement TDR. La ligne Keiyô est doublée par une autoroute urbaine, qui relie TDR à l'aéroport de Haneda. Ce puissant faisceau de communication qui dessert TDR grâce à la gare de Maihama et à un échangeur autoroutier, permet aux habitants de Tokyo de venir en masse dans le complexe. Ainsi, si TDR apparaît comme une enclave à l'échelle locale de la ville d'Urayasu, il est très bien relié à l'agglomération de Tokyo, ainsi qu'aux deux aéroports de la région du Kanto. On ne peut plus parler d'enclave à l'échelle régionale ni nationale. Le statut de TDR au sein du système urbain tokyoïte dépend de l'échelle d'analyse à laquelle on le considère. Comme souvent en géographie, l'échelle d'étude module le discours sur l'objet géographique. TDR passe donc d'isolat à celui de destination.

2/ Les échelles géographiques de la partie : TDR crée de nouvelles règles du jeu

A. Les joueurs en présence : TDR et les acteurs traditionnels de la construction urbaine au Japon

TDR est géré par la OLC, qui verse à la Walt Disney Company 10% des recettes des entrées des parcs et 5% des ventes à l'intérieur des parcs. La WDC n'est donc pas propriétaire du complexe, ce qui est unique par rapport aux autres parcs Disney. La OLC est une compagnie détenue à plus de 35% par deux compagnies privées : la Keisei Electric Railway, qui est une *ôtemintetsu* qui dessert la gare d'Ueno et l'aéroport de Narita ; la *Mitsui Fudosan*, qui est un fond immobilier détenu par la holding *Mitsui*, l'une des entreprises les plus puissantes du Japon. A cela, s'ajoute une participation de la préfecture de Chiba à hauteur de 3,2%. Avec la OLC qui a construit et qui gère le complexe de TDR, on retrouve ainsi les trois acteurs de la construction urbaine au Japon : une préfecture, une *ôtemintetsu*, et un fond immobilier. Le document 5 illustre ces relations. Ce jeu à trois est néanmoins perturbé par la WDC, ce qui explique le rendu atypique de TDR, tant vis-à-vis de la dynamique urbaine qu'impulsent les autres complexes Disney dans le monde (toujours associés à des villes-Disney qui résultent du rôle moteur qu'occupent ces complexes dans l'urbanisation de leur environnement), que de la dynamique urbaine qu'impulsent les parcs d'attractions japonais classiques.

B. TDR et la stratégie urbaine des *ôtemintetsu*

Les *ôtemintetsu* sont de puissants acteurs de la construction urbaine depuis les années 1960-1970, en raison d'une stratégie de diversification initiée par la compagnie Hankyû, pionnière dans le lotissement le long de ses lignes ferroviaires et dans le développement des *tâminaru depâto*¹¹ ; et par la compagnie Hanshin, pionnière dans les loisirs. Les trois grands secteurs de la diversification de ces compagnies sont ainsi l'immobilier, la distribution, et les loisirs. Le but, à l'origine, était de permettre une densification des trafics. Ces compagnies ont donc créé des équipements pour renforcer la fréquentation de leurs lignes : les grands magasins et les complexes marchands dans les gares terminales sur la ligne du Yamanote ; les lotissements le long des lignes pour multiplier les migrations pendulaires, alors que les prix fonciers et immobiliers de ces espaces rendaient les opérations de lotissement très rentables ; les parcs d'attractions en bout de ligne pour favoriser des migrations inverses aux migrations pendulaires pendant les heures de pointe ainsi que les jours fériés. Le document 6 illustre de façon très schématique cette stratégie spatiale.

Avec TDR, on retrouve cette logique de diversification de la part de la Keisei. Néanmoins, la ligne qui dessert le complexe (la ligne Keiyô), n'est pas exploitée par la Keisei, mais par la East Japan Railway Company, issue du démantèlement de l'ancienne compagnie de chemin de fer publique (la Japan Railway Company). TDR se trouve en effet dans une zone en dehors du champ d'action spatial de la Keisei, qui opère plus au nord, entre Ueno et Narita. La localisation de TDR est véritablement un non-sens du point de vue de la stratégie urbaine classique des *ôtemintetsu*. On retrouve cependant la volonté de profiter du complexe de la part de la Keisei pour densifier ses lignes par la constitution de lignes de bus au départ de ses gares (Narita, Ueno dont la ligne de bus à fermée en 1995) et des plus grandes gares de l'agglomération (Tokyo, Shinjuku, Kawasaki) à destination de TDR. Par ailleurs, il faut ajouter que la ligne Keiyô qui relie TDR à la gare centrale de Tokyo a été achevée en 1990, soit 7 ans après l'ouverture du parc de Tokyo Disneyland. L'usage de la route était donc le

seul moyen de se rendre à TDR au début de son histoire. Cette pratique obligatoire de la route, ajoutée à la stratégie atypique de la Keisei, explique l'importance inhabituelle de la route dans la desserte de TDR, ce qui est une innovation par rapport aux parcs d'attractions classiques, et aux habitudes de déplacement des Tokyoïtes en général qui utilisent le train dans plus de 50% de leurs déplacements.

3/ TDR : la réussite d'un coup de poker

A. La naissance improbable de TDR

Bien que ce soit la OLC qui ait construit et qui gère TDR, les historiques de OLC et de TDR ne se confondent pas. OLC n'a pas été fondée à l'origine pour construire, exploiter et gérer le complexe de TDR : TDR constitue la deuxième étape dans la vie de OLC qui en compte trois.

OLC avant TDR : L'objectif principal de OLC lors de sa fondation était de participer au développement urbain de la ville d'Urayasu, en créant des équipements de loisirs (piscines, stades, équipements culturels.) Le partenariat entre la Keisei et la Mitsui Fudosan (48% pour Mitsui ; 52% pour la Keisei) s'inscrivait dans la lignée de ce qui se faisait à l'époque pour urbaniser la banlieue de Tokyo, entre deux types de grands propriétaires fonciers et aménageurs urbains privés : les *ôtemintetsu* et les principaux fonds immobiliers des conglomérats Japonais (Mitsui Fudosan est le deuxième derrière Mitsubishi Fudosan.) Le projet d'origine était de construire un terre-plein dans la baie de Tokyo pour ensuite l'urbaniser. En 1962, OLC et la préfecture de Chiba concluent un accord qui autorise l'aménagement du terre-plein : l'*Urayasu District Land Reclamation Agreement*. Les travaux commencent en 1964, et prennent fin en 1975. Le découpage en lots des terrains s'effectue à partir de 1970. Les terrains sont rachetés par OLC qui les lotit et vend les premières maisons du nouveau secteur d'Urayasu en 1972. Durant cette première phase sans TDR, la OLC a été au cœur de deux scandales politico-financiers, ce qui rend les informations sur ces activités plutôt difficiles à obtenir.

Le premier parc de TDR : Le rapprochement de OLC avec les dirigeants de S.A. Walt Disney Production (WDP) s'effectue en février 1974. Il cache cependant une dissension interne au sein de OLC, entre la Mitsui qui veut lotir les terrains du terre-plein, et la Keisei qui veut aménager le site pour accueillir le complexe de TDR. Ces deux volontés antagonistes ne jouent pas en réalité aux mêmes échelles. La Mitsui Fudosan pense OLC dans un contexte local ou urbain exclusivement immobilier, alors que la Keisei pense la OLC et son rapport avec TDR à une échelle nationale voire mondiale dans les opportunités d'attractivité que TDR suppose, et à une échelle macro-régionale dans sa stratégie de rabattement de clientèle sur ses lignes de bus. Les négociations sont donc âpres en interne comme en externe, d'autant plus qu'un autre site, près du Mont Fuji est en concurrence avec celui de OLC à Urayasu.

En décembre de la même année, le président et le président-directeur général de la WDP viennent au Japon rencontrer les responsables de OLC, ce qui aboutit à un accord fondamental sur la coopération des deux entreprises. Une estimation commerciale, financière et technique débute le mois suivant (janvier 1975), et évalue les travaux de construction de TDR à 50 milliards de yens (phase 1.) Cette première estimation était très en dessous du véritable coût de l'opération, qui se stabilise autour de 120 milliards de yens. Le problème pour OLC à partir de ce moment là est d'obtenir un prêt bancaire de plus de 100 milliards de yens, sachant que le capital de départ dont dispose la compagnie n'est que de 250 millions de yens en 1960. Le président de OLC fait donc changer le statut des terrains du terre-plein pour pouvoir permettre leur hypothèque, ce qui facilite l'emprunt. A cet effet, 210,6 ha sont désignés en zones de loisir d'intérêt national, et 102,96 ha sont désignés en espaces verts. En

1976, OLC passe un contrat avec WDP sur l'élaboration du projet global (phase 2.) L'année suivante, le nom officiel de « Tokyo Disneyland » est arrêté, ce qui fait débat à la préfecture de Chiba qui accueille le complexe sur son territoire. En 1979, l'accord conclu avec la WDP est finalisé. La même année, WDP fonde la S.A. Japan Walt Disney Productions. Les travaux du premier parc commencent en décembre 1980, et l'inauguration du parc a lieu en avril 1983.

Ce qui est intéressant dans cet historique de TDR et de OLC, c'est qu'à aucun moment TDR n'a été vécu comme un destin pour OLC. La naissance difficile du complexe traduit son caractère inattendu, et les dissensions au sein de OLC entre la Keisei et la Mitsui Fudosan reflètent une opposition entre la volonté d'introduire un changement dans la façon de fabriquer la ville pour la première, et la volonté de maintenir une ligne de conduite traditionnelle dans l'aménagement et le lotissement urbain pour la seconde. Autrement dit, le coup de poker est joué par la Keisei.

Avec la naissance de TDR, des acteurs traditionnels de l'aménagement urbain japonais entretiennent des relations inédites, à cause de l'irruption au sein du trio Keisei-Mitsui-préfecture de Chiba d'un « mouton noir » inhabituel dans cette structure traditionnelle de l'aménagement urbain : la WDP. Le projet de TDR était sans aucun doute à l'origine un clin d'œil promotionnel pour faciliter l'aménagement du terre-plein. L'inattendu vient du fait que la blague a fonctionné, et qu'elle a été prise très au sérieux par les dirigeants de la Keisei, au grand dam de ceux de la Mitsui Fudosan. Alors que tous les acteurs en présence dans le projet étaient assez classiques, leurs relations ont pris un tournant particulier, pratiquement sur un coup de tête. L'irruption de l'insolite dans le système clos de l'urbanisme japonais a certainement créé une surprise de la même nature que celle provoquée par les bateaux du Commodore Perry. L'insolite est aussi présent du côté de la WDP. En effet, non seulement TDR est le premier parc Disney construit en dehors du territoire des Etats-Unis, mais aussi le complexe de TDR n'appartient pas à la WDP. OLC reste propriétaire des terrains qu'il a racheté à la préfecture de Chiba, du parc, des attractions, et de presque tout le reste du complexe, à part les hôtels partenaires qui s'y trouvent.

Cette indépendance explique la réussite économique du complexe, qui ne dépend pas de la réussite des autres complexes Disney à travers le monde. Ainsi, dans les années 1990, alors que la firme Disney connaît des difficultés financières et un ralentissement de ses activités, OLC peut prévoir la construction d'un second parc (Tokyo DisneySea), et l'agrandissement du complexe. C'est surtout entre 1994 et 1997 que le complexe voit se multiplier les restaurants, les attractions nouvelles et les boutiques.

L'historique de TDR permet de mieux comprendre pourquoi ce complexe n'est pas un moteur de l'urbanisation de la ville d'Urayasu, ni du quartier de Maihama. Il est venu chronologiquement après. C'est la OLC, sous l'égide de la Mitsui Fudosan, qui s'occupe de lotir les terre-pleins. TDR, qui se situe beaucoup plus du côté de la Keisei, s'inscrit dans une politique générale de transport, et non dans une politique générale foncière ou immobilière qui n'est pas de son ressort. Cette originalité s'explique par ce jeu à 3+1, qui voile le rôle traditionnel dévolu d'un côté aux parcs Disney et à la WDC dans les autres pays du monde, et de l'autre côté aux acteurs de la création urbaine traditionnels au Japon.

La diversification de OLC et l'agrandissement de TDR : Les années 2000 constituent un véritable tournant dans la stratégie de OLC et dans l'aménagement du complexe. C'est en 1996 qu'est signé avec la Walt Disney Company un accord concernant la licence, la création, la construction et la gestion du second parc Tokyo DisneySea, et d'un hôtel Disney, l'hôtel MiraCosta. L'année 1998 est également importante, car c'est le moment où sont signés les accords pour développer la zone de la gare de Maihama ouverte en 1988 (complexe Ikspiari), pour construire l'hôtel Disney Ambassador, ainsi que la Disney Resort Line (métro aérien Disney). Ikspiari et l'hôtel Disney Ambassador ouvrent en 2000. La ligne, le second parc, et l'hôtel MiraCosta (seul hôtel du monde à être dans un parc Disney, et non pas à l'extérieur)

ouvrent en 2001. C'est aussi le moment où OLC se diversifie : fondation de la compagnie Ikspiari.co, de RC Japan co (filiale qui gère des restaurants à thème dans le Japon, dont les Rainforest Cafe), OLC Kitchen Techno co (vente et maintenance d'appareils de restauration), achat de Retail Networks co (ancienne filiale de la Walt Disney International Japan qui gère tous les Disney Store du Japon), et enfin, dernier en date, en 2003, acquisition de 25% de D Wonderland (une société éditrice de contenu Internet.) Le complexe ne cesse de s'agrandir avec deux projets de nouveaux hôtels Disney, ainsi que deux projets d'hôtels en dehors du complexe, à Urayasu. A cela s'ajoutent les nouvelles attractions prévues. Alors que les complexes Disney sont un peu moroses à travers le monde, TDR est en pleine extension, et OLC en pleine expansion. Le document 7 présente la diversification de OLC.

B. L'identité problématique de TDR

L'identité est une question qui se pose à plusieurs niveaux avec TDR. Elle se pose en terme d'urbanité (fonction, statut dans le système urbain), et en terme culturel.

L'identité urbaine : tourisme, distraction ou loisirs : L'ouverture de TDR au Japon en 1983 succède au moment où les notions de *yoka* et de *rejâ* (loisirs) se substituent à la notion de *goraku* (amusement, distraction) grâce à l'émergence de la consommation de masse des années 1970 qui a entraîné un essor de l'industrie des loisirs. Jusqu'à cette période, *yoka* était au Japon un terme péjoratif associé à l'individualisme et à l'oisiveté, deux attitudes en porte à faux avec les valeurs japonaises du travail (associé à une éthique de vie en groupe.) Cette substitution des *goraku* par les *yoka* suppose une transformation de l'espace urbain qui traduit ce changement social. L'espace se fait le reflet de l'évolution de la société japonaise.

Contrairement au tourisme, qui est une sorte de conquête de l'espace lointain par l'urbain, les loisirs restent dans le cadre spatial de l'urbain, et traduisent plus une conquête du temps libre, par opposition au temps aliéné du travail, ce qui se matérialise spatialement par un découplage entre l'espace domestique, l'espace professionnel, et l'espace des *yoka*. Ce découplage aussi bien temporel que spatial, que n'avait pas forcément opéré la notion de *goraku* encore très attachée à l'idée d'éducation et d'utilité sociale ou professionnelle, participe de la fragmentation urbaine en aires spécifiques bien démarquées dans leur fonctionnalité au sein du système et du rythme urbain. En d'autres termes, le *yoka* introduit des transformations radicales dans l'espace-temps de la ville.

C'est précisément ce que l'on observe avec TDR. Le complexe se présente comme un monde clos dans lequel ne filtre *a priori* aucune trace de l'espace et du temps du reste de la ville. C'est un monde entre parenthèses, consacré aux loisirs et à l'individu. Il se fait l'espace de la conquête de l'individu sur son temps. Paradoxalement, le monde fermé de TDR se fait l'apologie de la liberté où le temps et l'individu sont libérés des contraintes sociales et professionnelles qui pèsent sur eux à l'extérieur du parc (ou pour le dire autrement, à l'intérieur de la ville.)

Espace de loisirs (*yoka*), TDR se pose cependant comme un espace de l'amusement (*goraku*) moderne, et aussi comme un voyage à l'étranger qui se rapproche du tourisme. TDR est un espace de fusion qui mêle ces trois notions de loisirs, amusement/distraction, et tourisme, alors que toutes trois sont en opposition. Cette ambiguïté est le résultat d'une autre confusion entre la notion anglo-saxonne de *resort* (station de vacances), et la notion japonaise de *rizôto* définie juridiquement par la Loi des *rizôto*¹² de 1987. A la croisée de plusieurs champs définitionnels, TDR est une con-fusion sémantique car il est d'abord et avant tout une fusion culturelle entre un concept américain et une application japonaise.

L'identité culturelle : américanisation, japonisation, *mitate* : Culturellement, l'implantation de TDR sur le sol japonais traduit bien sûr une américanisation de la culture japonaise dans le cadre de la mondialisation. Néanmoins, la création, la gestion, et le statut

urbain spécifiques de TDR rappellent que le complexe est aussi parcouru par des sentiments d'appropriation et des pratiques identitaires japonaises qui tendent à relativiser ce constat d'uniformité de la mondialisation.

Il est vrai que le complexe Disney traduit à la base une fascination pour les Etats-Unis autant que pour le monde de Disney. Si on regarde le décor des parcs, surtout de Tokyo Disneyland qui a été le premier à ouvrir, les Etats-Unis sont omniprésents : drapeaux, bâtiments, technologies. A Tokyo Disneyland, World Bazaar est d'inspiration victorienne et coloniale dans son architecture, Tomorrow land est une apologie de la puissance spatiale des USA ; à Tokyo DisneySea, American Waterfront s'inspire du New York des années 1920. A l'origine, le séjour à TDR était présenté comme un séjour à l'étranger, et le Japon y était nié. Toute référence au contexte urbain extérieur ou à la civilisation japonaise était taboue. Par exemple, le parc interdit les *bentô* (repas/pique-nique) dans le complexe. OLC a aussi interdit les *hanbaiki* (distributeurs automatiques japonais) qui envahissent les rues des villes du Japon et sont devenus identitaires du paysage urbain et des pratiques de consommation dans les rues du Japon. Cette interdiction vaut également pour la gare de Maihama.

L'évolution du complexe traduit néanmoins une certaine japonisation, dans le sens d'une appropriation progressive du pays d'accueil des produits de la mondialisation. Cette japonisation s'est opérée dans la gestion particulière du complexe, aux mains d'une compagnie japonaise et non pas de la firme Disney. Cette japonisation s'est continuée lors du rachat par OLC des Disney Store du Japon, jusque là aux mains de la firme Disney. Au sein du complexe, cette japonisation est également visible de plusieurs façons.

On peut citer l'exemple des restaurants. Pendant très longtemps, il n'y avait aucun restaurant japonais dans le complexe de TDR. Sous la pression de certains visiteurs, OLC a permis l'ouverture d'un restaurant japonais à TDL dans World Bazaar : le Hokusai, qui sert des *tempura* (légumes et fritures japonaises), des nouilles, et autres spécialités japonaises. A Ikspiari, ouvert en 2000, on compte également 5 restaurants japonais, dont un de *sushi* et un autre de fondues japonaises. Ces ouvertures de restaurants japonais dans le complexe de TDR traduit une nette japonisation de l'espace, de la demande, de la vision et du vécu de TDR, qui se pose à rebours du discours et des intentions des années 1980 et du début des années 1990. TDR change en fonction de l'usage que les visiteurs japonais en font, ce qui est assez surprenant. La japonisation et l'américanisation sont ainsi deux notions en tension dans le complexe de TDR¹³.

La grande différence entre japonisation et *mitate*, c'est que le premier repose sur le principe du « voir à partir de », alors que le second repose sur le principe du « voir comme. » Dans le principe du « voir à partir de », on se contente de recevoir les phénomènes de la mondialisation, et de les intégrer dans le contexte japonais sans les y dissoudre. On voit « à partir du Japon » ce que la mondialisation essaime sur de nombreux territoires. Dans le principe du « voir comme », on décentre son regard pour non plus intégrer mais bien s'appropriier les phénomènes étrangers dans la culture japonaise. « Voir à partir de » suppose un mouvement de l'extérieur vers le Japon, qui est en état de passivité et de réception ; le « voir comme » suppose un mouvement du Japon vers l'extérieur, Japon qui est en état d'absorber. La japonisation applique un principe japonais à un phénomène étranger ; alors que le *mitate* applique un principe étranger dans le contexte japonais qui finit par devenir japonais. La question que l'on peut se poser, c'est de savoir si TDR est affecté principalement par la japonisation ou par le principe de *mitate*.

L'aspect de TDR qui est vraisemblablement le plus affecté par le *mitate* semble être la réception et l'usage. TDR est en effet une grande réussite commerciale, et a été adopté très vite par les habitants de Tokyo, c'est-à-dire de la capitale. Dans le monde de l'amusement, TDR est donc central, et moderne, deux notions clé dans le concept du *mitate*. D'origine et d'essence américaines, le parc a gardé sa forme et son aspect américains, mais a été investi

d'une essence japonaise, celle-là même qui fait de TDR le modèle non plus américain mais bien japonais des parcs à thèmes japonais. Lorsque les Japonais font la même filiation de TDR que les autres parcs à thèmes japonais, ils expriment le phénomène de *mitate*. Lorsque les parcs de TDR connaissent une sorte de patrimonialisation qui fait basculer le complexe dans la sphère identitaire de l'espace métropolitain de Tokyo, le processus exprime encore une fois le principe de *mitate*. Ce principe n'est pas complet tant que le parc de TDR ne sera pas reproduit en province comme symbole d'une modernité et d'une centralité japonaise. Néanmoins, on ne peut nier que les éléments de base soient en route vers le processus de finalisation du *mitate*. Le *mitate* permet de faire passer TDR du statut de temple de l'hyper-réalité¹⁴ à celui d'objet patrimonial dans la réalité vécue de l'agglomération de Tokyo.

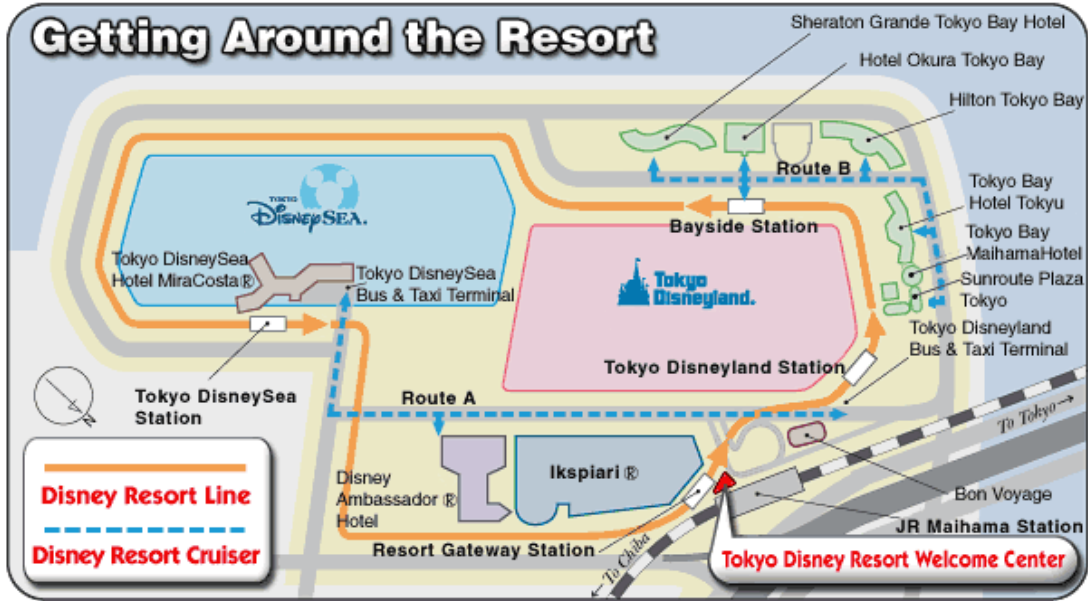
4/ TDR : le nouveau jackpot à Tokyo

Comme le montre le document 8, TDR est une véritable réussite commerciale. Il est fréquenté par plus de 26 millions de visiteurs chaque année, soit plus du double que Disneyland Paris. Le document 9 permet de confronter la fréquentation de plusieurs parcs Disney dans le monde. TDR est un parc continuellement bénéficiaire, en dépit des périodes difficiles qu'a connu la WDC dans le reste du monde. Cette réussite connaît une croissance continue, malgré deux périodes de stagnation : le milieu des années 1990, et le milieu des années 2000 entre 2003 et 2007. Aujourd'hui, TDR se développe sans cesse, avec de nouveaux services (comme le Cirque du Soleil), de nouveaux hôtels, de nouvelles attractions. OLC, de son côté, poursuit sa diversification.

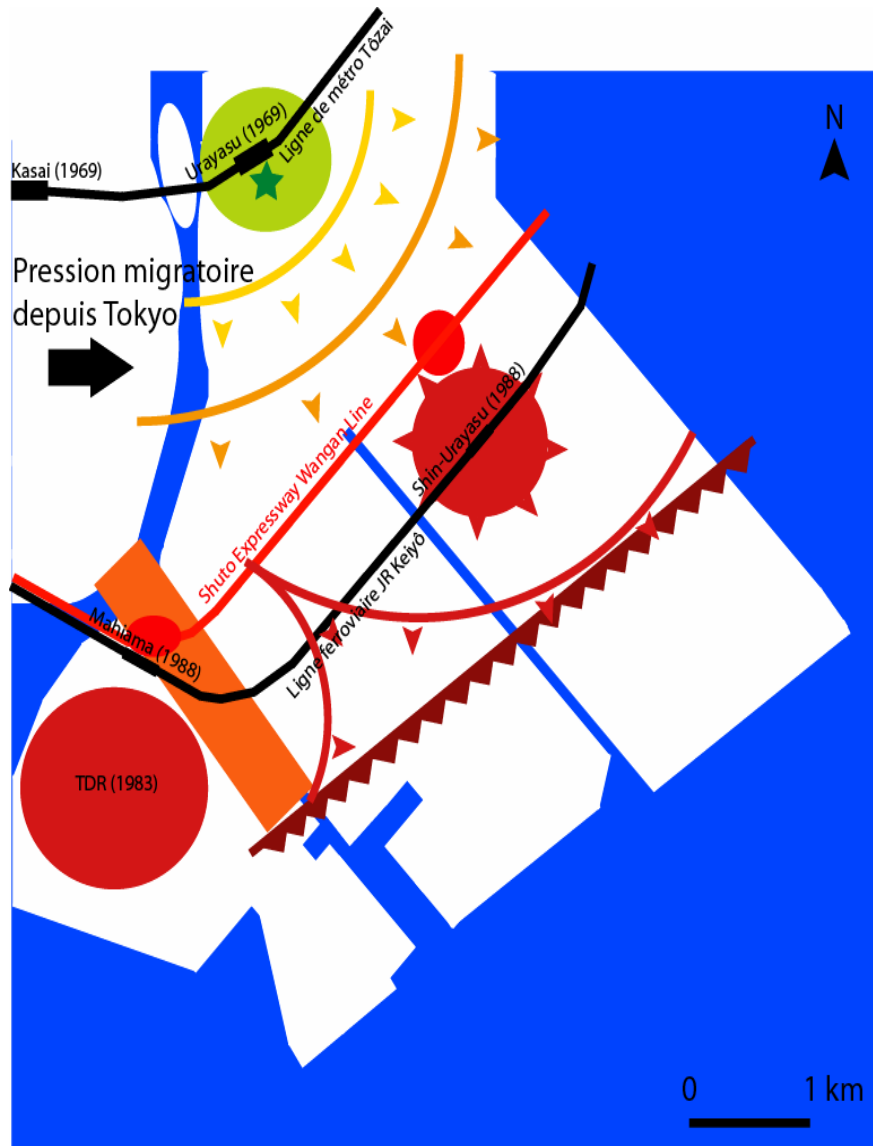
TDR s'inscrit donc dans l'agglomération de Tokyo, en s'appuyant sur une centralité ferroviaire et autoroutière. On peut voir cette organisation réticulaire avec le document 10, qui montre l'adéquation entre les espaces centraux à Tokyo et l'implantation des Disney Store ou des lignes de bus de la Keisei. TDR a su s'arrimer aux ramifications de l'espace japonais, et malgré son isolement, a développé une grande connexité avec le reste de l'agglomération, à défaut de développer une grande proximité physique. La greffe de TDR a pris.

Conclusion : Ce que nous enseigne TDR

TDR, une enclave américaine en territoire japonais ? Tous les termes de cette simple question posent problème. TDR est-il une enclave ? Tout dépend à quelle échelle on décide de le considérer. TDR est-il américain ? Tout dépend si l'on considère la forme, le fond, la gestion, l'appropriation. TDR est-il en territoire japonais ? Tout dépend si l'on se place du point de vue de l'hyper-réalité, ou de la réalité pure. TDR est un espace de tensions : tension entre les cultures américaines et japonaises, entre la Mitsui Fudosan et la Keisei, entre OLC et la Walt Disney Company. Les forces et les acteurs en présence, dans leur rapport à quatre atypique, font de TDR un paradoxe. TDR n'est pas un parc Disney comme les autres, associé à un développement urbain induit planifié par la Walt Disney Company ; TDR n'est pas le pur fruit d'une stratégie des transports d'une *ôtemintetsu*. Ces spécificités ont des implications spatiales originales à toutes les échelles, du local au régional, et même au mondial. La fragmentation urbaine dans laquelle TDR s'inscrit est le résultat d'un développement qui privilégie une forme de connexité à la forme traditionnelle de la proximité, c'est-à-dire privilégie le fonctionnement de l'agglomération (fragmentation) à celui de la ville (continuité). Point de départ de la recherche, la fragmentation n'est pas ici un but d'étude en soi, mais ouvre la boîte de Pandore d'une géographicité originale à la mesure de l'exotisme japonais.



Document 1 : Le complexe de TDR. Carte du site officiel de TDR www.tokyodisneyresort.co.jp



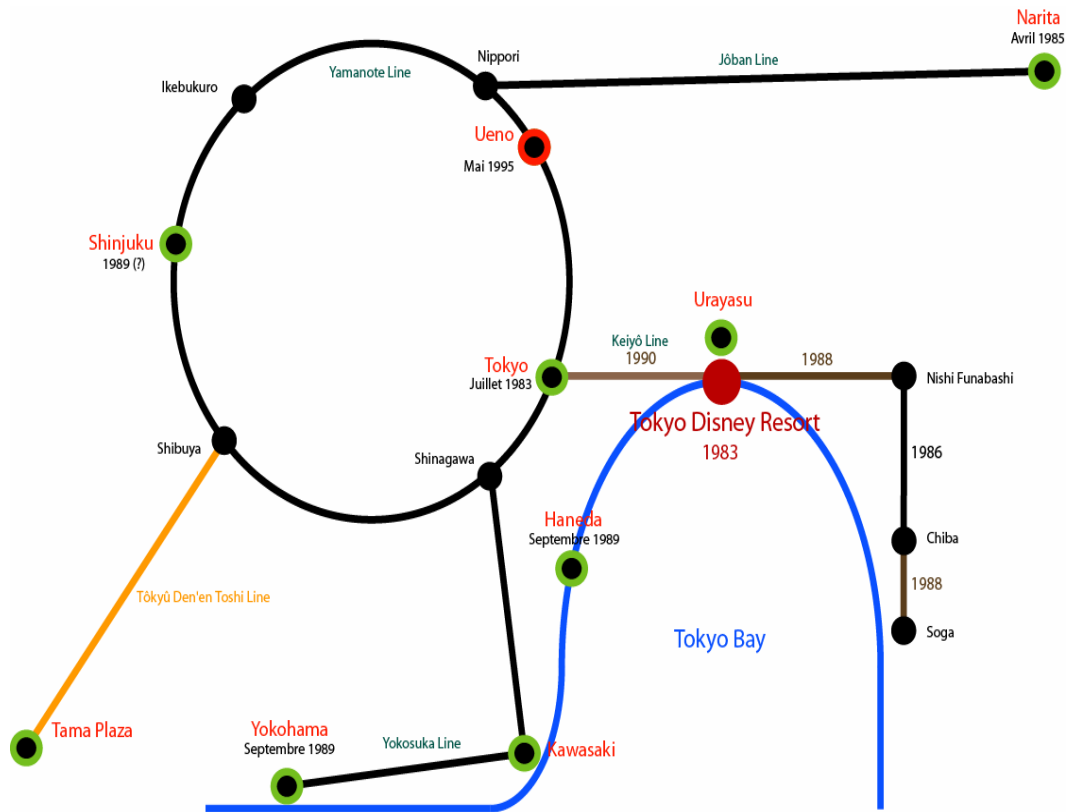
1. Les extensions de la Motomachi :

-  Centre de l'ancien village de pêcheurs
-  Sakariba local
-  Extension de 1900 à 1950 : du mura à la machi
-  Extension des années 1960 et 1970





2. La structuration de la Shinmachi :

-  Quartier de Maihama construit au tournant des années 1980
-  Extension des années 1980/ 1990 : de la machi à la Shi
-  Centre de la Shinmachi à partir duquel a été impulsé le développement des années 1980/1990
-  Front urbain des années 2000 : réserve foncière




Document 2 : Organisation et structure d'Urayasu. Raphaël Languillon-Aussel



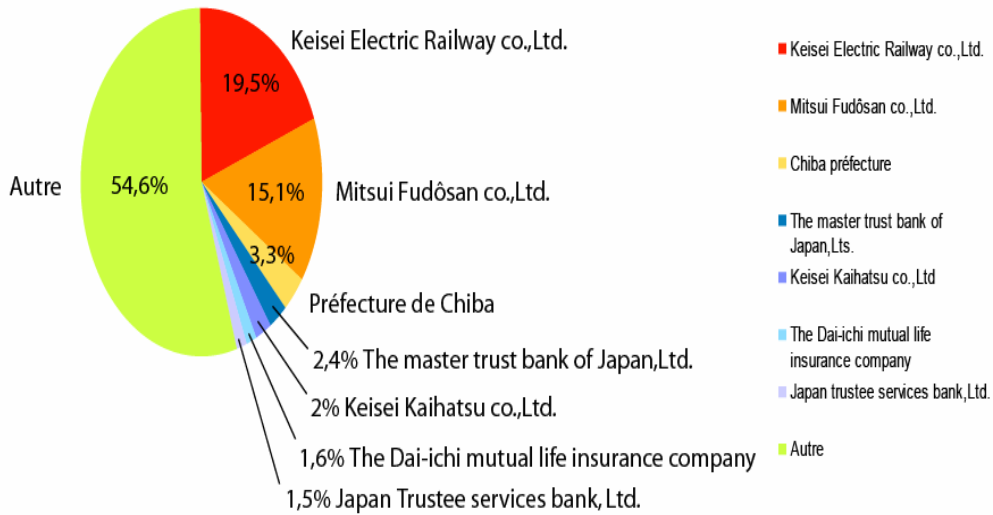
1. TDR et les infrastructures de transport de Tokyo :

-  Ligne circulaire du Yamanote
-  Keiyō Line Ligne ferroviaire JR
-  Tōkyū Den'en Toshi Line Ligne de métro privée
-  Machida Noeud ferroviaire

2. Les départs des lignes de bus Keisei et la centralité ferroviaire de Tokyo :

-  Tokyo Disney Resort
-  Narita Avril 1985 Départ d'une ligne de bus Keisei et date d'ouverture
-  Ueno Mai 1995 Ancien départ de ligne de bus Keisei et date de fermeture

Document 3 : Centralité ferroviaire et lignes de bus Keisei à Tokyo. Raphaël Languillon-Aussel

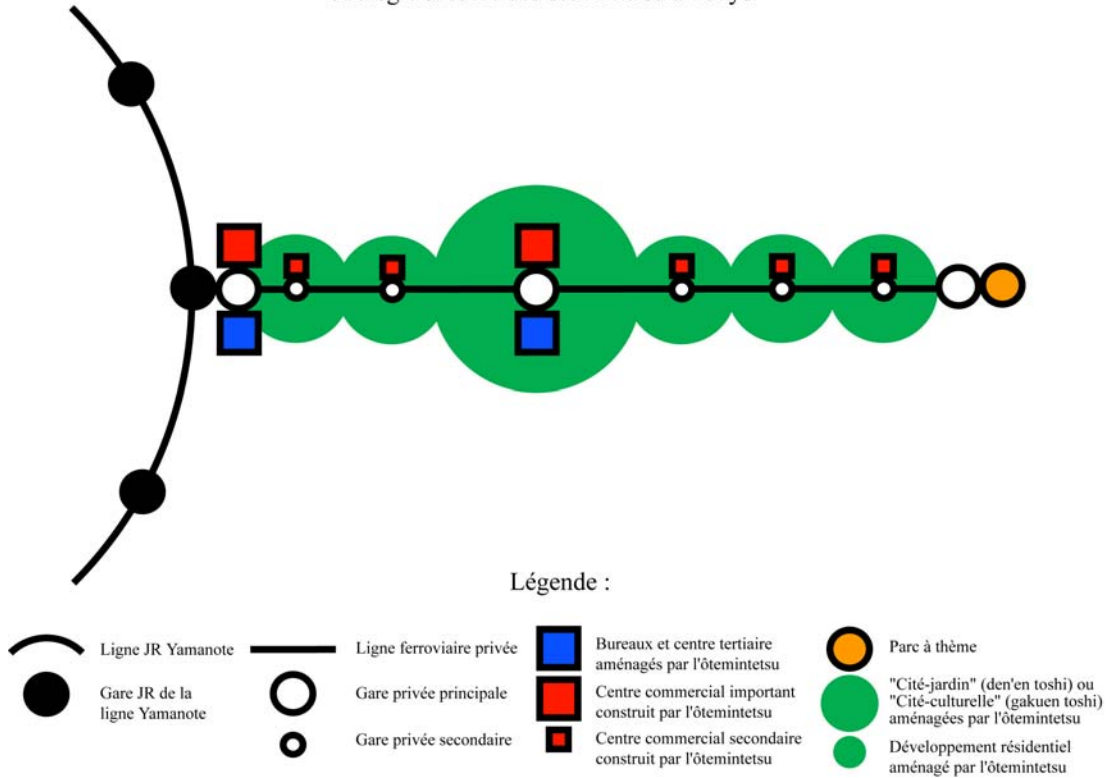


Document 4 : Les actionnaires de OLC. Raphaël Languillon-Aussel

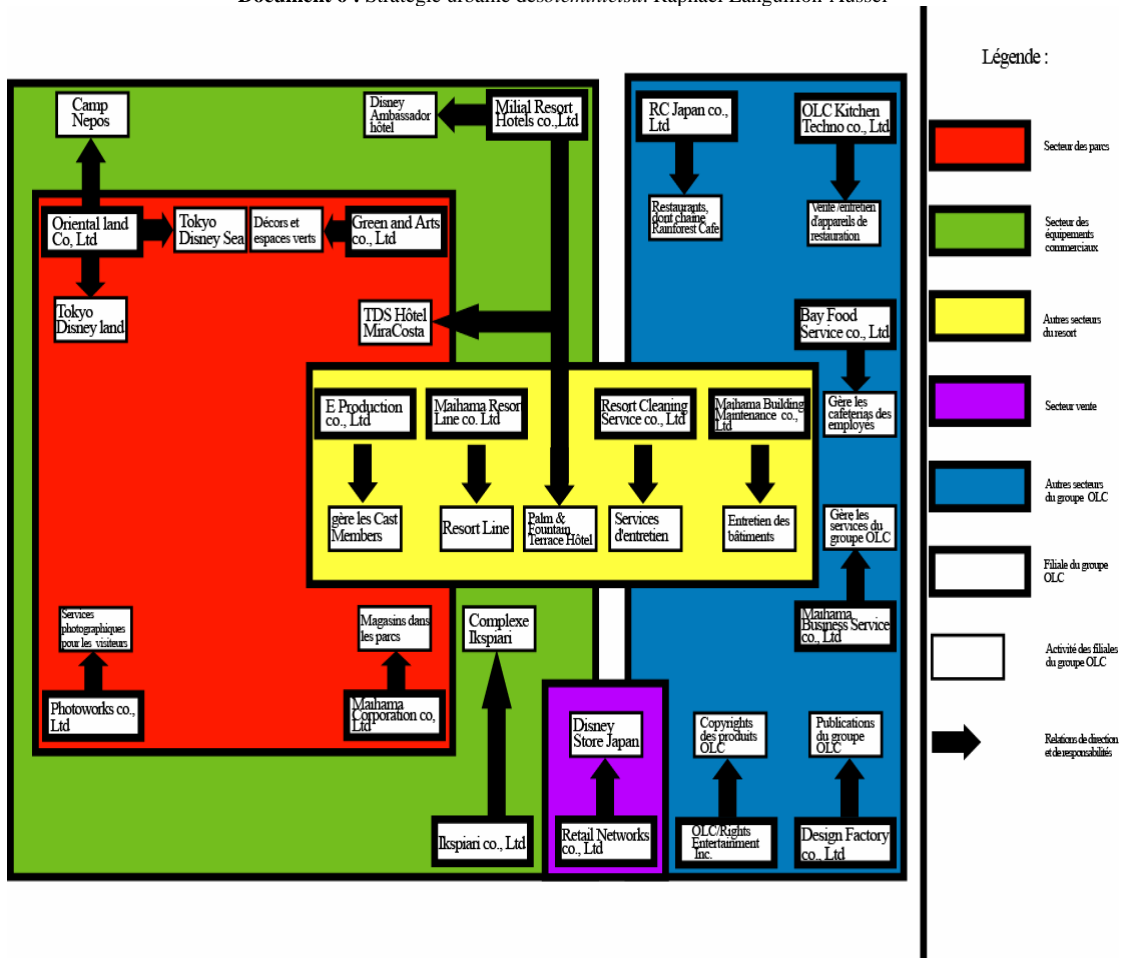


Document 5 : TDR et les mécanismes traditionnels de la construction urbaine au Japon. Raphaël Languillon-Aussel

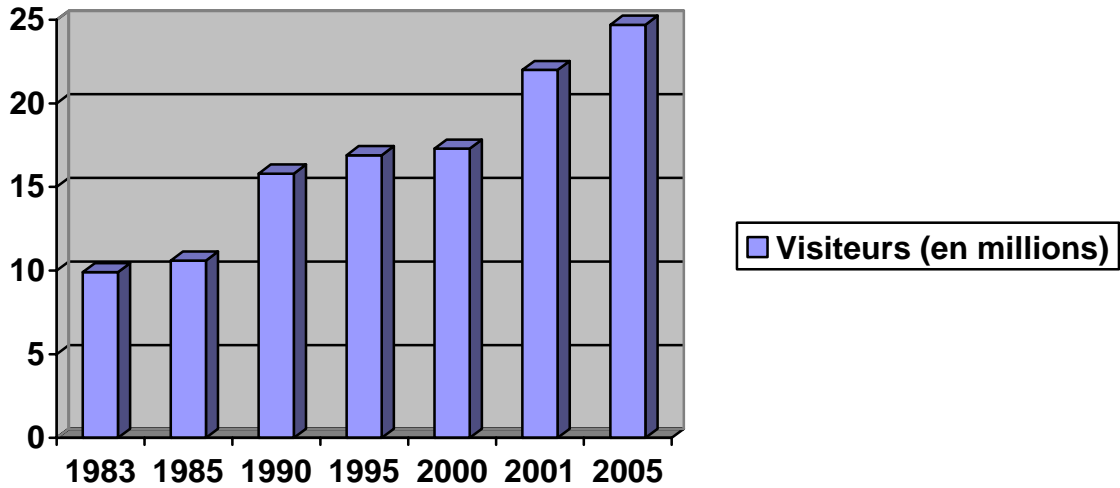
Stratégie urbaine des ôtemintetsu à Tokyo



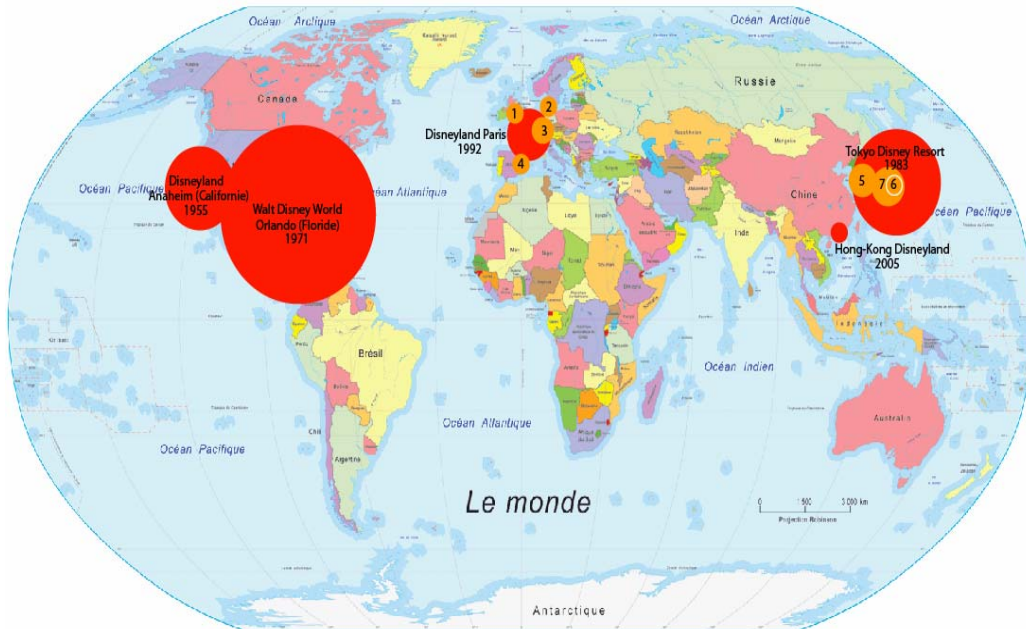
Document 6 : Stratégie urbaine des ôtemintetsu. Raphaël Languillon-Aussel



Document 7 : Diversification de OLC. Raphaël Languillon-Aussel

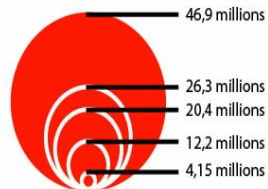


Document 8 : Fréquentation de TDR. Raphaël Languillon-Aussel

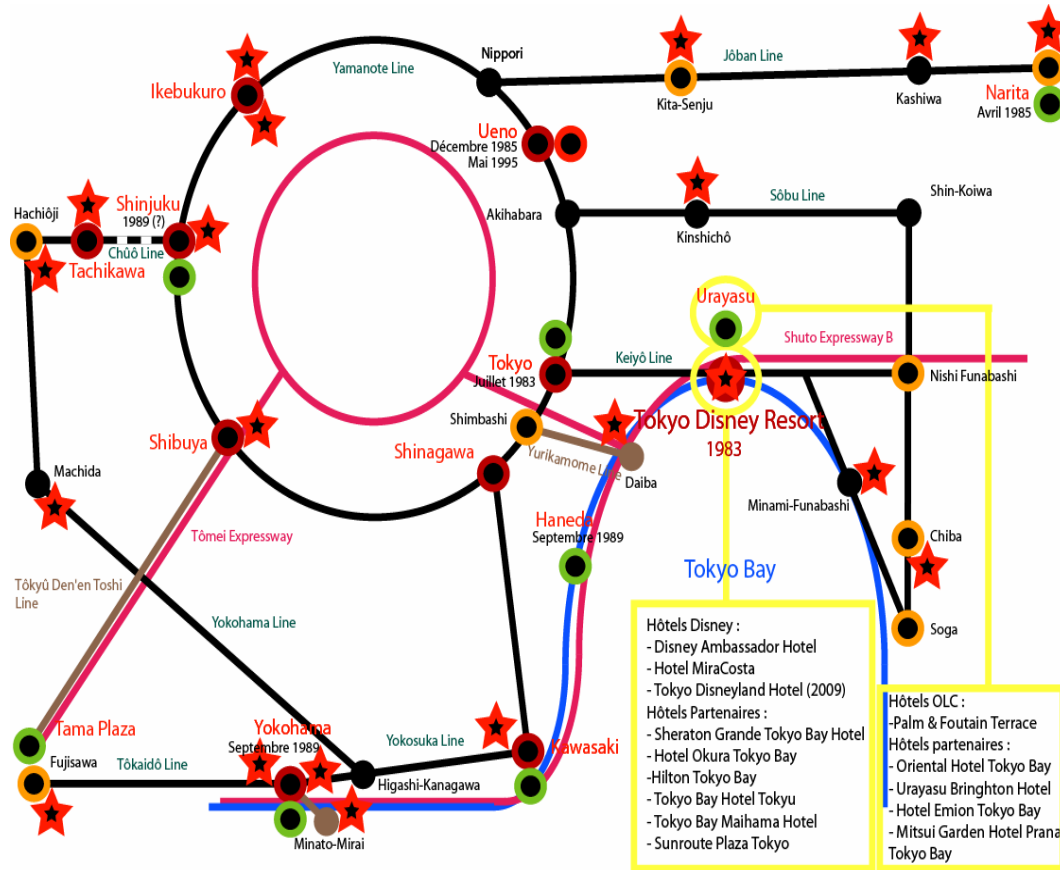


- 1 : Pleasure Beach (Blackpool) ; 5,5 millions de visiteurs
- 2 : Tivoli Gardens (Copenhague, 1843) ; 4,1 millions de visiteurs
- 3 : Europa Park (Rust, 1975) ; 4 millions de visiteurs
- 4 : Port Aventura (Salou, 1988) ; 3,7 millions de visiteurs
- 5 : Everland (Corée du Sud, 1976) ; 7,2 millions de visiteurs
- 6 : Hakkeijima Sea Paradise (Yokohama, 1993) ; 4,8 millions de visiteurs
- 7 : Universal Studio Japan (Osaka, 2001) ; 8,7 millions de visiteurs

Nombre de visiteurs en 2007 par complexes Disney :



Document 9 : La fréquentation de 17 des 25 plus grands parcs d'attractions mondiaux en 2007. Raphaël Languillon-Aussel



1. TDR et les infrastructures de transport de Tokyo :

2. L'insertion de TDR dans la centralité ferroviaire et autoroutière de Tokyo :

A/ L'importance traditionnelle des lignes ferroviaires



B/ L'importance inhabituelle de la route



Document 10 : La nébuleuse de l'espace Disney à Tokyo. Raphaël Languillon-Aussel

¹ *Gaijin* signifie « personne étrangère » au Japon.

² Traduction étymologique du terme « métropole » qui, durant la période de colonisation grecque des VII^{ème}, VI^{ème} et V^{ème} siècles avant JC, désignait la ville d'origine, ou ville-mère, par rapport à la colonie. Le terme contemporain de « métropole » désigne une agglomération fortement affectée par les processus de la mondialisation et qui dispose d'un fort pouvoir de commandement sur un espace plus ou moins étendu.

³ *Mitate* : traduit par « voir comme », il fait référence à la pratique japonaise de copiage des formes de modernité et de centralité étrangères, développées et digérées par la culture japonaise qui les investit d'un esprit japonais, et qui les duplique ensuite en tant que symboles de modernité et de centralité japonaises.

⁴ L'expression *Black Ship* fait référence aux navires du Commodore Perry qui ont forcé le Japon à s'ouvrir au monde le 8 juillet 1853, et qu'a utilisé le sociologue israélien Aviad E. Raz dans son ouvrage *Riding the Black*

Ship, 1999, Harvard East Asian Monographs, en incluant un jeu de mot avec Black Sheep, que l'on peut traduire par « mouton noir ».

⁵ *Glocalisation* : contraction entre globalisation et local, qui désigne l'appropriation des manifestations de la mondialisation par les territoires locaux, et donc traduit une résistance des territoires locaux aux processus uniformisateurs de la mondialisation.

⁶ Voir l'ouvrage collectif dirigé par Christine Condominas, (1993) Les loisirs au Japon, L'Harmattan.

⁷ Voir l'ouvrage collectif dirigé par Marc Bourdier et Philippe Pelletier, (2000) L'archipel accaparé, la question foncière au Japon, Edition de l'EHESS.

⁸ *Otemintetsu* : compagnie de chemin de fer privée japonaise, contraction de l'expression *ôte minkan tetsudô*, littéralement « principales compagnies ferroviaires privées ». Voir l'ouvrage de Natacha Aveline, (2003), La ville et le rail au Japon, CNRS Edition.

⁹ Terre-plein : contrairement au polder, qui est construit sous le niveau de la mer par endiguement et pompage, le terre-plein est bâti au-dessus du niveau de la mer par endiguement puis comblement.

¹⁰ Sur les villes-Disney aux Etats-Unis, voir Sophie Didier (2000) Une île dans la ville ? Invention, négociation et mise en pratique du modèle de ville Disney à Anaheim (Californie), 1950-2000. Thèse de doctorat, Université de Paris I-Panthéon Sorbonne, 423 p.

¹¹ *Tâminaru Depâtô* : littéralement, « grand magasin de terminal ». Il s'agit d'un complexe marchand développé par l'*ôtemintetsu* dans sa principale gare, à la jonction entre sa ligne privée et la ligne JR du *Yamanote*, ce qui permet aux usagers de faire l'ensemble de leurs courses en rentrant de leur travail. On trouve des complexes marchands plus petits dans les gares secondaires des lignes privées. L'accès à la consommation ne se fait donc pas, comme en France, par la route, mais par le rail.

¹² La Loi des *rizôto* de 1987 a trois objectifs : permettre l'enrichissement des activités de loisirs, favoriser le développement économique des régions, et répondre à l'augmentation de la demande intérieure. Elle concerne 6 ministères : l'Agence de l'aménagement tout comme le Ministère du développement régional se servent de cette loi pour aménager des *rizôto* à grande échelle. Le Ministère des transports développe des complexes de *rizôto* en zones rurales. Le Ministère de la construction a pour objectif de développer des *rizôto* attractifs dans des zones portuaires. Le MITI se charge d'équiper le territoire d'installations liées aux loisirs. Le Ministère de l'agriculture s'occupe de développer des *rizôto* dans des villages de pêcheurs et des régions montagneuses rurales. Ce que prévoit la Loi de 1987, ce sont des aménagements intégrés, qui doivent permettre au peuple japonais de mener une vie équilibrée et de promouvoir le développement des régions. La loi prévoit de faciliter les activités des entrepreneurs privés engagés dans l'aménagement des *rizôto* (appelés dans la Loi « zones récréatives d'intérêt général »), à la condition explicite que ces zones soient accessibles aux Japonais et leur offrent la possibilité de pratiquer une large variété de sports et d'activités récréatives, éducatives et culturelles dans un cadre naturel favorable.

¹³ Cette tension se retrouve avec l'épisode bref de l'attraction *Meet the world* à Tokyo Disneyland, ouverte en 1995 et fermée en 2002. C'était un théâtre rotatif qui racontait l'histoire du Japon et de ses rencontres avec les autres civilisations. Tous les personnages étaient habillés en kimonos traditionnels. La WDC a tenu à faire fermer cette attraction beaucoup trop japonaise, destinée uniquement à un public japonais.

¹⁴ Pour Heiko Schmid, l'hyper-réalité, qui entre dans le cadre des pratiques de l'économie de la fascination, n'a plus comme base la réalité, mais se pose comme son propre référent. L'hyper-réalité se construit et s'auto-produit à partir d'outils virtuels comme les télécommunications, Internet, la publicité, qui sont autant de mécanismes qui utilisent comme objets l'attention et la fascination des individus.

Bibliographie indicative :

Ouvrages généraux sur le Japon :

Pelletier Ph. (1997), *La Japonésie. Géopolitique et géographie historique de la surinsularité au Japon*, Paris, CNRS Editions, 391p.

Pelletier Ph. (2003), *Japon, crise d'une autre modernité*, Paris, Belin, 207p.

Pelletier PH. (2007), *Le Japon, géographie, géopolitique et géohistoire*, Paris, Sédès, 288p.

Ouvrages spécifiques à l'espace urbain japonais et asiatique :

Aveline N. (2003), *La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*, Parsi, CNRS Edition, 238p.

Berque A. (1993), *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 247 p.

Berque A. (dir.) (1987), *La Qualité de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Paris, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 327p.

Berque A. (dir.) (1994), *La Maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Paris, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 595p.

Bourdier M., Pelletier Ph. (dir.) (2000), *L'Archipel accaparé. La question foncière au Japon*, Paris, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 310p.

Sorensen A. (2002), *The Making of Urban Japan : Cities and Planning from Edo to 21st Century*, Nissan Institute Routledge japanese studies series, Londres, 387p.

Ouvrages spécifiques aux loisirs au Japon, à Tokyo Disney Resort et aux complexes Disney :

Aviad E. Raz (1999), *Riding the Black Ship. Japan and Tokyo Disneyland*, Cambridge, Harvard University Asia Center, 240p.

Condominas Ch. (dir.) (1993), *Les loisirs au Japon*, Paris, L'Harmattan, 352p.

Didier S. (2000) *Une île dans la ville ? Invention, négociation et mise en pratique du modèle de ville Disney à Anaheim (Californie), 1950-2000*. Thèse de doctorat, Université de Paris I-Panthéon Sorbonne, 423 p.

Ouvrages spécifiques aux thématiques urbaines :

Berque A., Bonnin Ph., Ghorra-Gobin C. (dir.) (2006), *La ville insoutenable*, Paris, Belin, 366p.

Edward W. Soja (2000), *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell Publishers, 440p.

Eveno E. (dir.) (1998), *Utopies urbaines*, Presses universitaires du Mirail

Articles et revues utilisés :

Aviad E. Raz (2000), « Domesticating Disney: Onstage Strategies of Adaptation in Tokyo Disneyland », *Journal of Popular Culture*, Michigan State University, Vol.33, N°4, pp.77-99.

Clément P. (dir.) (1995), « Cités d'Asie », *Cahiers de la recherche architecturale*, Paris, N°35-36.

Goss Jon (1996), « Disquiet on the Waterfront: Reflexions on Nostalgia and Utopia in the Urban Archetypes of Festival Marketplaces », *Urban Geography*, Vol.17, N°3, pp.221-247

Musset A. (2005), « Villes imaginaires et modèles urbains », introduction de *De New York à Coruscant*, Paris, PUF, pp.1-9.

Schmid Heiko (2006), « Economy of fascination: Dubai and Las Vegas as examples of themed urban landscapes », working paper.