**Corinne Tiry-Ono, *L'Architecture des déplacements.
Gares ferroviaires du Japon***

Compte-rendu d'ouvrage

Yoko Mizuma

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/craup/3309>

DOI : [10.4000/craup.3309](https://doi.org/10.4000/craup.3309)

ISSN : 2606-7498

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Yoko Mizuma, « Corinne Tiry-Ono, *L'Architecture des déplacements. Gares ferroviaires du Japon* », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [En ligne], Actualités de la recherche, mis en ligne le 08 avril 2020, consulté le 11 février 2021. URL : <http://journals.openedition.org/craup/3309> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/craup.3309>

Ce document a été généré automatiquement le 11 février 2021.

Les Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 France.

Corinne Tiry-Ono, *L'Architecture des déplacements. Gares ferroviaires du Japon*

Compte-rendu d'ouvrage

Yoko Mizuma

RÉFÉRENCE

Corinne Tiry-Ono, *L'Architecture des déplacements. Gares ferroviaires du Japon*, Paris, Infolio (Archigraphy Poche), 2018.

- 1 Le 9 septembre 1872 fut un jour inoubliable pour tous les Japonais. Le pays entier attendait ce moment historique : l'ouverture de la première ligne ferroviaire entre Tokyo et Yokohama. Une grande cérémonie eut lieu, en présence de nombreux invités tant japonais qu'étrangers et d'une foule de curieux. Pour tous, c'était le véritable premier pas vers la construction d'un « pays moderne ».
- 2 Pour la société japonaise, l'apparition du chemin de fer ne signifiait pas seulement l'évolution du mode de transport, mais également le début de la transformation de la composition urbaine et territoriale, grâce à un nouvel équipement apparu en même temps que les réseaux ferroviaires : la « gare ». Fortement connues comme un nouveau *meisho* (名所), littéralement « lieu fameux », les gares, dès leur achèvement, deviennent une véritable vitrine à la fois de l'histoire du transport ferroviaire, du développement de l'architecture et de l'évolution de la mobilité urbaine. La recherche de Corinne Tiry-Ono traite ce thème complexe en englobant toutes les échelles, de celle de l'architecture jusqu'à celle du territoire. Toutes ses analyses sont fondées sur une recherche documentaire dense, en dépit des difficultés d'accès aux sources conservées au Japon, tant des archives que des cartographies.
- 3 Ce qui distingue le travail de Tiry-Ono est son observation affranchie, souple et délicate, libérée des découpages chronologiques produits précédemment par la recherche, qui empêchent parfois d'apercevoir des enjeux essentiels. L'auteure vise, directement et indirectement, les questions fondamentales qui révèlent la particularité de la société japonaise, caractérisée par les trois notions suivantes : « possession », « relation » et « centralité », cristallisées par la « gare ».
- 4 Nous pouvons éclairer, notamment, l'ambiguïté du statut public ou privé de ces espaces relevé par Corinne Tiry-Ono en cherchant sa racine dans la société traditionnelle japonaise. En effet, avant l'ouverture du pays, la société féodale japonaise ne connaissait pas le système de « possession ». Tous les territoires du pays étaient

possédés par le shogounat. Chaque domaine était confié à un seigneur (*daimyô*) par le shogoun pour sa gestion, mais restait propriété de la communauté nationale.

Absence de « possession » : distinction floue entre le « public » et le « privé »

- 5 Corinne Tiry-Ono souligne une des particularités des grandes gares japonaises, à savoir la coexistence du « public » et du « privé ». Effectivement, le chemin de fer japonais, dans son histoire, fait l'« aller-retour » entre ces deux statuts, comme en témoignent la plupart des recherches : dès l'ère Meiji, le gouvernement initie la construction et l'extension du chemin de fer. Confronté à des difficultés financières, l'État encourage alors le secteur privé à intervenir dans la construction de voies ferrées, afin de développer le réseau ferroviaire dans des zones suburbaines et à la campagne. À la suite des deux guerres sino-japonaise et russo-japonaise, puis de la Seconde Guerre mondiale, la plupart des lignes de chemin de fer sont nationalisées pour des raisons militaires. Après-guerre, au fur et à mesure de la restauration, de petites compagnies privées de chemin de fer sont rétablies. À la fin des années 1950, avec l'objectif de reconstituer les réseaux à l'échelle du territoire métropolitain, les secteurs publics assument les coûts colossaux de l'achat de terrains autour des chemins de fer ; et en 1987, la compagnie nationale Japan national Railways (JNR) est privatisée.
- 6 Le propos de Corinne Tiry-Ono ne se limite pas à l'analyse des jeux entre les investisseurs privés et l'État, il nous permet de découvrir cet aspect sous un autre angle, en montrant l'acception différente des partenariats public-privé dans les sociétés japonaise et occidentale. Par exemple, à Tokyo entre les années 1920 et 1930, le cas du site de Shibuya est un projet d'un nouveau type, un terminal « hybride », représentant la mise en œuvre d'une « modalité financière d'association de fonds publics et de capitaux privés ». « Dans ce cas, écrit-elle, gare et station publiques (lignes Yamanote au niveau un et ligne de métro Ginza au niveau deux) et terminal privé (ligne Tôyoko au niveau un) partagent physiquement un même terrain et leurs volumes s'interpénètrent » (pp. 169-170). Après-guerre, cet aspect évolue et se complexifie. L'imbrication entre public et privé est le fruit de négociations entre des compagnies privées et l'État propriétaire des chemins de fer nationaux. Au-delà de la coexistence foncière publique et privée, certaines compagnies participent à la reconstruction des grands terminaux publics, mais le réaménagement des espaces de gare reste sous la maîtrise de la puissance publique dans les gares.
- 7 Malgré la disparition du « public », la fonction « publique » continue d'exister. Vers les années 1950, progressivement, les activités se diversifient et s'orientent vers les domaines de la culture et des loisirs : apparaissent des bars, des restaurants, des espaces d'exposition, des salles de spectacles, etc. Ensuite, l'application d'une nouvelle mesure, le coefficient d'occupation des sols (COS), favorise l'apparition de nouveaux espaces « publics », ce règlement permettant la mise à disposition de la propriété privée pour l'usage public.
- 8 À travers ses analyses, l'auteure révèle la distinction floue entre les domaines « public » et « privé » dans les gares japonaises. Curieusement, celle-ci ne s'arrête pas à la gare, mais nous pouvons l'apercevoir dans la vie japonaise, notamment dans les usages des ruelles d'un ancien quartier populaire. Les habitants et les commerçants riverains ornent volontairement les rues avec des plantes en pots. Les objets « privés » débordent

dans l'espace « public ». Alors qu'ils sont illégaux, ce type de jardins « flottants » est officiellement toléré. Ils sont bien perçus comme privés mais « pour le public¹ ».

- 9 Nous pouvons éclairer l'ambiguïté du statut public ou privé de ces espaces relevé par Corinne Tiry-Ono en cherchant sa racine dans la société traditionnelle japonaise. En effet, chaque domaine était un terrain confié à un seigneur (*daimyô*) par le *shogoun* pour sa gestion, mais qui restait propriété de la communauté nationale. Toutes les populations se trouvaient dans la même situation du point de vue de la « possession » : personne ne possédait. L'absence de l'idée de « possession » implique une liberté par rapport à la disposition du bien, un critère essentiel dans les sociétés occidentales, où la hiérarchie sociale est en général fondée sur la richesse. La classification sociale donnée par le shogounat *Shi, Nô, Kô, Shô*, (士農工商), littéralement « guerrier, paysan, artisan, commerçant », ne s'appuie pas sur l'importance des biens et des domaines, mais sur le rôle social : *shi*, le guerrier, s'occupe de la défense, *nô*, le paysan, se charge de la production du secteur primaire (agriculture, pêche, etc.), *kô*, l'artisan, assume la fabrication des outils nécessaires à la société, et *shô*, le commerçant, endosse les affaires commerciales qui irriguent le trafic de marchandises. La plupart des guerriers, malgré leur situation financière plus difficile que celle des commerçants, ne perdent jamais leur fierté. Et les paysans, qui forment la majorité de la population, malgré leur faible niveau de vie, sont conscients de leur rôle moteur dans la création de richesse du pays. L'apparition de nombreuses activités culturelles dans les classes populaires, comme *kabuki* (歌舞伎), *nô* (能), *jôruri* (浄瑠璃), connues aujourd'hui comme des arts représentatifs japonais, nous montre la mentalité du peuple de l'époque, alors assez libre, loin d'être méprisée.
- 10 Nous pouvons dire que la société traditionnelle japonaise ne fonctionne pas selon un système hiérarchique basé sur le matérialisme, mais met en avant le rôle de chacun dans la société. En d'autres mots, elle fonctionne selon un système de « relation » (lien). De ce point de vue, l'ouverture du pays désigne un véritable bouleversement dans le système social japonais. Depuis l'introduction de la notion distinctive « public/privé » occidentale, de nouveaux termes japonais ont été créés pour les appliquer à des équipements issus de l'Occident, comme *kôen* (公園), littéralement « parc public », *kôkyô chi* (公共地), « espace public », etc. La gare de chemin de fer est au cœur de ce bouleversement.

« Centralité » en mobilité

- 11 Pourquoi la société japonaise fondée sur le système de « relation » est-elle également marquée par la fonction de chacun ? Disposer de diverses fonctions et assumer les liens entre elles sont des enjeux fondamentaux dans la société nipponne. Autrement dit, les Japonais mettent en avant tout ce qui fluidifie la société, et notamment la mobilité. Une conception de la philosophie bouddhique, *mujô* (無常), littéralement « impermanence, mutabilité », représente pour nous cette mentalité japonaise. Tout ce qui existe sur la Terre, tant vivant que minéral, est susceptible de mutation. Les Japonais voient une sorte d'« éternité » dans ce qui change.
- 12 Un des exemples qui représentent bien *Mujô* est le sanctuaire Ise. L'ensemble du sanctuaire est rebâti tous les vingt ans. Cette tradition est interprétée tant comme l'héritage de savoir-faire que comme un « grand répertoire des rituels² », et selon nous, comme un cycle de « naissances » et de « disparitions » : tant que ce cycle se poursuit,

la société continue d'exister. Les Japonais voient dans le « mouvement » et le « changement » une sorte de « prospérité » et d'« éternité ». C'est une des raisons pour lesquelles les figures de la centralité urbaine sont le plus souvent liées à une mobilité, comme le mentionne Nicolas Fiévé dans la préface de l'ouvrage. Les Japonais voient une puissance positive dans ce qui est mobile, car c'est de là que naît la « relation ».

- 13 La mise en avant de la relation interroge également sur le sens du « centre ». L'analyse de Tiry-Ono permet de comprendre à quel point il est compliqué pour les Japonais de s'approprier ce thème. La réponse de l'architecte Tange Kenzo en témoigne clairement : « [...] au Japon, tant dans le passé qu'aujourd'hui, il n'existe pas d'exemples de tels centres » (p. 223). Cet aspect rejoint d'autres domaines, notamment celui de l'art des jardins. Avant l'ouverture du pays en 1869, l'art des jardins alors en plein essor voit apparaître un dernier style authentique japonais, le style *Kaiyû*, littéralement « jardin de promenade ». Comme son nom l'indique, ce type de jardin a une grande superficie, jusqu'à plusieurs dizaines d'hectares. Il est composé de plusieurs îlots (parcelles, ou petits jardins) dont les vocabulaires scénographiques sont mis en œuvre de façon diversifiée. Parce qu'il est constitué par un ensemble d'îlots, le jardin de promenade possède plusieurs « centres », donc une polycentralité. Cet exemple de la composition spatiale du jardin permet à l'auteure de comprendre qu'au Japon, un espace, petit ou grand, est traditionnellement perçu et organisé différemment que dans les pays occidentaux, dans lesquels le « centre » est souvent marqué tant dans un jardin que dans une ville. L'arrivée de la modernisation, de l'industrialisation et de l'expansion urbaine a remis en cause ces principes par l'appropriation de ces nouvelles notions.

Projets de gares comme « laboratoire » de l'appropriation des trois notions introduites

- 14 Les analyses de divers projets témoignent bien d'une série de tentatives (actions) des Japonais, émanant tant de l'autorité que des professionnels, pour s'approprier ces notions de « relation » et de « centralité » au niveau de la gare. Avec le temps, les gares sont dotées de plus en plus de « fonctions » et de « connexions » centralisées : « L'organisation plurifonctionnelle de ces édifices d'une part, la multiplication de leurs dispositifs de connexion d'autre part, constituent un tournant significatif dans l'histoire de l'évolution typologique des grandes gares urbaines » (pp. 175-176). Ce phénomène est renforcé par les problématiques économiques et sociales auxquelles sont confrontées les villes japonaises au moment de la reconstruction. Dans le cas du projet Tôkyû, les grandes opérations immobilières de bureaux pour les services publics de l'après-guerre sont réalisées grâce à la coopération financière entre les secteurs publics et privés.
- 15 Certains projets du XX^e siècle conçus par les architectes que cite l'auteure, comme Tange Kenzô, Isozaki Arata, Kurokawa Noriaki et Maki Fumihiko, en sont de bons exemples. Celui de Maki est particulièrement curieux, car il articule les trois thèmes « liaison », « centralité » et « public/privé ». Concernant le « public/privé », le projet redéfinit l'adjectif « collectif » comme une résolution pour abolir tout cloisonnement, qu'il soit scalaire (échelle architecturale/urbaine) ou statutaire (espace public/privé). Quant à la « liaison », elle désigne un agencement de mouvement. Dans ce projet, la forme architecturale de la gare manifeste une cohérence entre « les pratiques de déplacement et l'organisation spatiale des ensembles habités » (p. 257). Puis la

« centralité » est travaillée et matérialisée à partir du concept de « liaison », en faisant en sorte de donner forme aux flux.

- 16 Les architectes ont volontairement développé leur conception à travers ces trois thèmes. Certains se sont inspirés de concepts venus de l'étranger et d'autres ont tenté de trouver des réponses dans la tradition. Tange faisait partie de ces derniers, qui ont proposé un schéma modulaire et axial à l'échelle territoriale métropolitaine, tout en remettant en valeur la structure féodale, dont la position centrale est attribuée à la nouvelle gare ferroviaire.
- 17 L'ouvrage de Tiry-Ono élargit le regard dans la mesure où il permet de saisir l'intérêt et l'importance collective des grandes gares, notamment celles de Tokyo, qui pour un usager ordinaire peuvent se réduire à un cauchemar. Il est à souhaiter qu'il soit lu non seulement par ceux qui s'intéressent à la société de l'archipel nippon, mais aussi par les Japonais eux-mêmes, ce qui leur permettrait de mieux comprendre leur propre pays. De nos jours, les gares continuent d'évoluer. En mettant à profit le règlement de COS, de nombreux gratte-ciel sont apparus autour des grandes gares et les paysages urbains ont totalement changé. Le travail de Tiry-Ono est et restera un des « éléments-clés » pour comprendre le rôle singulier des gares japonaises.

NOTES

1. Marieluise C. Jonas, *Paysages de pots : les jardins japonais revisités*, traduction de l'article « Potscape. Gaertnern in Tokio », *Zoll Zitschrift Fuer Landschaftsarchitektur*, Austria 06, 2008, cité Par Nicolas Soulier, *Reconquérir Les Rues*, Paris, Ulmer, p. 160.
2. Jean-Sébastien Cluzel, Nishida Masatsugu, *Le Sanctuaire D'ise.Récit De La 62^e Reconstruction*, Bruxelles, Mardaga. 2015, p. 8.

AUTEURS

YOKO MIZUMA

Docteur en science du paysage, paysagiste (CESP), post-doctorat à l'EPHE, chercheuse attachée au Centre de recherche sur les civilisations de l'Asie orientale (CRCAO)