



Ebisu
Études japonaises

55 | 2018
La fabrique des villes japonaises contemporaines

**Corinne TIRY-ONO, *L'architecture des déplacements.*
*Gares ferroviaires du Japon***

Paris, Infolio, Collection Archigraphy Poche, 2018, 328 p.

Juliette Maulat



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ebisu/3129>

DOI : [10.4000/ebisu.3129](https://doi.org/10.4000/ebisu.3129)

ISSN : 2189-1893

Éditeur

Institut français de recherche sur le Japon à la Maison franco-japonaise (UMIFRE 19 MEAE-CNRS)

Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2018

Pagination : 233-237

ISSN : 1340-3656

Référence électronique

Juliette Maulat, « Corinne TIRY-ONO, *L'architecture des déplacements. Gares ferroviaires du Japon* », *Ebisu* [En ligne], 55 | 2018, mis en ligne le 15 décembre 2018, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ebisu/3129> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ebisu.3129>

Comptes rendus

© Corinne TIRY-ONO
L'architecture des déplacements. Gares ferroviaires du Japon, Paris, Infolio, Collection Archigraphy Poche, 2018, 328 p.

L'ouvrage de Corinne Tiry-Ono, architecte et professeure des écoles nationales supérieures d'architecture, est tiré de sa thèse de doctorat, soutenue à l'École pratique des hautes études. Il traite du rôle des gares ferroviaires dans la transformation des métropoles japonaises à différentes échelles et dans une perspective historique. L'auteure s'appuie sur la mobilisation de sources diversifiées

et difficiles d'accès, éclairant les courants urbanistiques et architecturaux du Japon contemporain. L'ouvrage interroge ainsi la place singulière occupée par les déplacements dans la conception architecturale japonaise, au prisme des transformations des gares ferroviaires, à partir de trois entrées : l'évolution historique des liens entre transport ferroviaire et développement urbain ; les mutations architecturales des gares ; la place des déplacements et des gares dans la planification, les utopies et la pensée architecturale des années 1960.

Les apports de cet ouvrage pour comprendre les liens entre les grandes gares ferroviaires et l'aménagement urbain au Japon sont nombreux. En premier lieu, l'auteure propose un

éclairage historique riche sur le développement conjoint du réseau ferré, de l'urbanisation et des quartiers de gare (centraux, péricentraux et suburbains) des villes japonaises à différentes échelles (de la métropole au bâtiment de la gare). «Instrument de conquête du territoire – intérieur et extérieur – et d'assise du pouvoir politique en place», le système ferroviaire s'est imposé et pérennisé comme principal mode de déplacement au Japon ; il a eu ainsi un rôle clef dans l'aménagement et les mutations urbains, faisant des gares ferroviaires des centralités originales. L'analyse historique atteste de la place centrale des gares dans la planification urbaine, traçant un polycentrisme assumé à différentes échelles, mais également de l'évolution des configurations entre acteurs publics et privés dans la conception de ces gares et de leurs développements. Après une période de nationalisation, la privatisation engagée dans les années 1980 en particulier marque en profondeur l'architecture et les fonctions des gares et de leurs abords, d'autant plus que différentes évolutions réglementaires favorisent la valorisation immobilière et commerciale des espaces ferroviaires et leur densification. À l'instar de ce qu'ont montré les travaux de Natacha Aveline¹ ou d'Étienne Doumas², l'auteure détaille les montages réglementaires et urbanistiques

qui ont permis aux compagnies ferroviaires de faire fructifier leur patrimoine, notamment grâce aux bons coefficients d'occupation des sols (COS), à des suppressions de contraintes réglementaires sur la densification et sur les systèmes d'échange de parcelles, faisant des gares de puissants instruments des mutations post-industrielles des métropoles japonaises. Plus récemment, la stratégie de croissance engagée par le gouvernement et ciblée sur les grandes villes dans le cadre du programme *Urban Renaissance* a encore accéléré le renouvellement urbain et la verticalisation des quartiers de gare centraux, menés principalement par les acteurs privés. En parallèle, la croissance continue du trafic transforme les gares «en plateformes de connexion de ce nouveau système d'infrastructures à plusieurs niveaux, échelles et vitesse» en même temps que «la distinction de l'édifice ferroviaire par rapport aux autres bâtiments métropolitains de grandes dimensions s'estompe de plus en plus» (p. 58).

Au-delà de l'analyse de l'articulation entre rail et développement urbain à différentes échelles, l'ouvrage explore en détail les évolutions architecturales des gares sur le temps long et leurs inspirations et emprunts stylistiques différents. L'auteure souligne les variations de cette architecture, l'influence du

modèle européen (au plan technique) et de courants internationaux (dont le modernisme), mais également la singularité de ces gares, lieux de centralité « bâtie », « centre[s] bien plein » (p. 43), par distinction avec les centralités non bâties (place, agora, etc.) des villes européennes. L'analyse architecturale, illustrée par des photos ainsi que des plans et des coupes des gares, insiste également sur la disparition progressive des dimensions symbolique et monumentale de ces édifices au profit d'une banalisation et d'une tendance à l'uniformisation, indépendamment de leur caractère public ou privé. Mais c'est surtout le remodelage permanent des édifices et des espaces ferroviaires que l'auteure donne à voir, qu'il s'agisse de modifications des infrastructures en fonction de l'évolution du trafic, d'inflation des gabarits ou d'intégration de nouvelles fonctions (hôtels, bureaux, parkings, services, commerces, etc.). À l'intersection de plusieurs domaines de compétences (ingénierie des transports, architecture commerciale, gestion des flux, aménagements des espaces publics, etc.), ces équipements de transport se distinguent ainsi par un mouvement permanent de renouvellement et de transformations architecturales, d'une part, par un processus de diversification continu, d'autre part. La gare incarne et concentre

alors certaines « contradictions » de la ville japonaise contemporaine : entre dynamique de rationalisation et complexification structurelle ; entre innovation, renouvellement des formes, et permanence de principes d'organisation plus anciens.

Si les grandes gares marquent ainsi fortement les villes et sont des leviers importants de leurs transformations, elles imprègnent aussi les réflexions, la planification et la pensée architecturale à grande échelle. L'analyse de la place des déplacements dans les propositions utopiques de différents architectes japonais de l'après-Seconde Guerre mondiale illustre le poids des figures de la connexion, de la mobilité et de la centralité dans ces dess(e)ins et projections du futur de la métropole japonaise. Elle souligne la récurrence du couple mobilité-centralité dans les propositions architecturales de l'époque, guidées par l'idée selon laquelle « donner forme à la ville consiste à donner forme au flux ». Les gares apparaissent alors comme les concrétisations matérielles les plus abouties de ces utopies.

L'ouvrage explore ainsi sous différentes facettes une forme de paradoxe entre, d'une part, une intégration urbaine marquée et une quasi « dilution » des gares dans la ville, et d'autre part, leur rôle de centralité forte, leur visibilité et leur omniprésence dans l'espace urbain, la planification

et la pensée architecturale. Les analyses proposées sur la recomposition des gares ferroviaires japonaises et les transformations métropolitaines associées amènent alors à des croisements avec des processus à l'œuvre en France et en Europe³. Par exemple, la transformation commerciale des gares japonaises et leur diversification fonctionnelle, la privatisation de ces pôles et leur marchandisation, les stratégies de valorisation foncière des firmes ferroviaires, ou encore les tensions entre enjeux infrastructurels et urbains, logiques de flux et centralité, font écho aux mutations en cours dans les gares européennes et françaises. Au-delà des parallèles, la description du fonctionnement des gares japonaises et de leur inscription urbaine à différentes échelles ouvre également plusieurs pistes de réflexion pour interroger l'aménagement, l'architecture et la gestion des gares françaises. En particulier, la conception des gares japonaises comme lieux de centralité bâtie, « gare passage » plus que « porte », en position de carrefour et de « connecteur », articulant « les composantes du quartier au plan horizontal et vertical », et « opérateur de continuité spatiale », offre de nombreuses idées pour bousculer certaines routines dans la conception des gares françaises et de leurs abords où, souvent, les fortes ruptures et discontinuités matérialisent la gouvernance

fragmentée de ces espaces.

L'ouvrage apporte donc des éclairages précieux sur la conception des gares japonaises, qui interpellent les urbanistes européens. Ses conclusions ouvrent plusieurs enjeux de recherche. Tout d'abord, l'auteure développe une approche rétrospective de la construction des gares et des transformations urbaines associées. Ses travaux pourraient être prolongés par une analyse des évolutions actuelles du modèle, peu abordées dans cet ouvrage. Plusieurs processus de fond, parmi lesquels le vieillissement de la population, certaines évolutions des modèles d'urbanisme (rhétorique de la compacité et de la croissance), les difficultés fonctionnelles consécutives à la diversification de ces espaces ou encore l'intégration des dispositifs numériques concourent en effet à des évolutions importantes des gares et de leur rôle dans les reconfigurations de l'espace urbain japonais. Ces évolutions, dont certaines sont abordées dans les travaux récents de Sophie Buhnik⁴, constituent des pistes riches pour des recherches futures. Ensuite, les analyses menées par l'auteure sur le rôle des gares dans la construction des métropoles japonaises et de leurs centralités pourraient être croisées avec des travaux sur d'autres espaces de flux (aéroports, ports, gares routières, etc.), sur leur inscription matérielle et leur rôle dans l'organisation des

centralités métropolitaines. Enfin, les analyses de l'auteure sur le cas japonais, mises au miroir des évolutions des gares européennes, appellent à des prolongements comparatifs qui permettraient entre autres de tester l'hypothèse d'une intensification de la circulation des modèles. Ainsi, on pourrait étudier l'influence du modèle japonais sur la conception des gares européennes, dans un contexte où les logiques de marché jouent un rôle croissant dans les logiques d'action des firmes gestionnaires de flux⁵ (commercialisation des espaces des gares, stratégies de valorisation foncières, ouverture à la concurrence, entre autres).

Juliette MAULAT
Maître de conférences à
l'université Paris 1
Panthéon-Sorbonne

-
1. Natacha Aveline, *La ville et le rail au Japon, L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tokyo et Osaka*, Paris, CNRS Éditions, 2003.
 2. Étienne Doumas, *Diversification des activités et des privatisations des entreprises de chemin de fer : enseignements des exemples japonais*, Thèse École nationale des ponts et chaussées, 2008.
 3. Voir entre autres, Félix Adisson, *De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'État : politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie*. Paris Est,

2015; Aurélie Delage, «Des acteurs en quête de marché. Le projet de renouvellement urbain autour de la gare de Saint-Étienne Châteaucreux», *Espaces temps.net*, <https://www.espacestems.net/articles/des-acteurs-en-quete-de-marche/>, 2013; Russ Haywood, *Railways, urban development and town planning in Britain: 1948-2008*, Ashgate Publishing, 2009; Étienne Riot, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen : analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*, Paris Est, 2015.

4. Voir par exemple Sophie Buhnik, *Métropole de l'endroit et métropole de l'envers, décroissance urbaine, vieillissement et mobilités dans les périphéries de l'aire métropolitaine d'Osaka, Japon*, thèse de doctorat, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2015.

5. Entreprises de réseaux et de transport ayant le rôle de gestionnaire d'infrastructure telles que les gestionnaires d'aéroport, les entreprises ferroviaires ou encore les gestionnaires portuaires.