

L'Empire du rail, l'univers du chemin de fer japonais



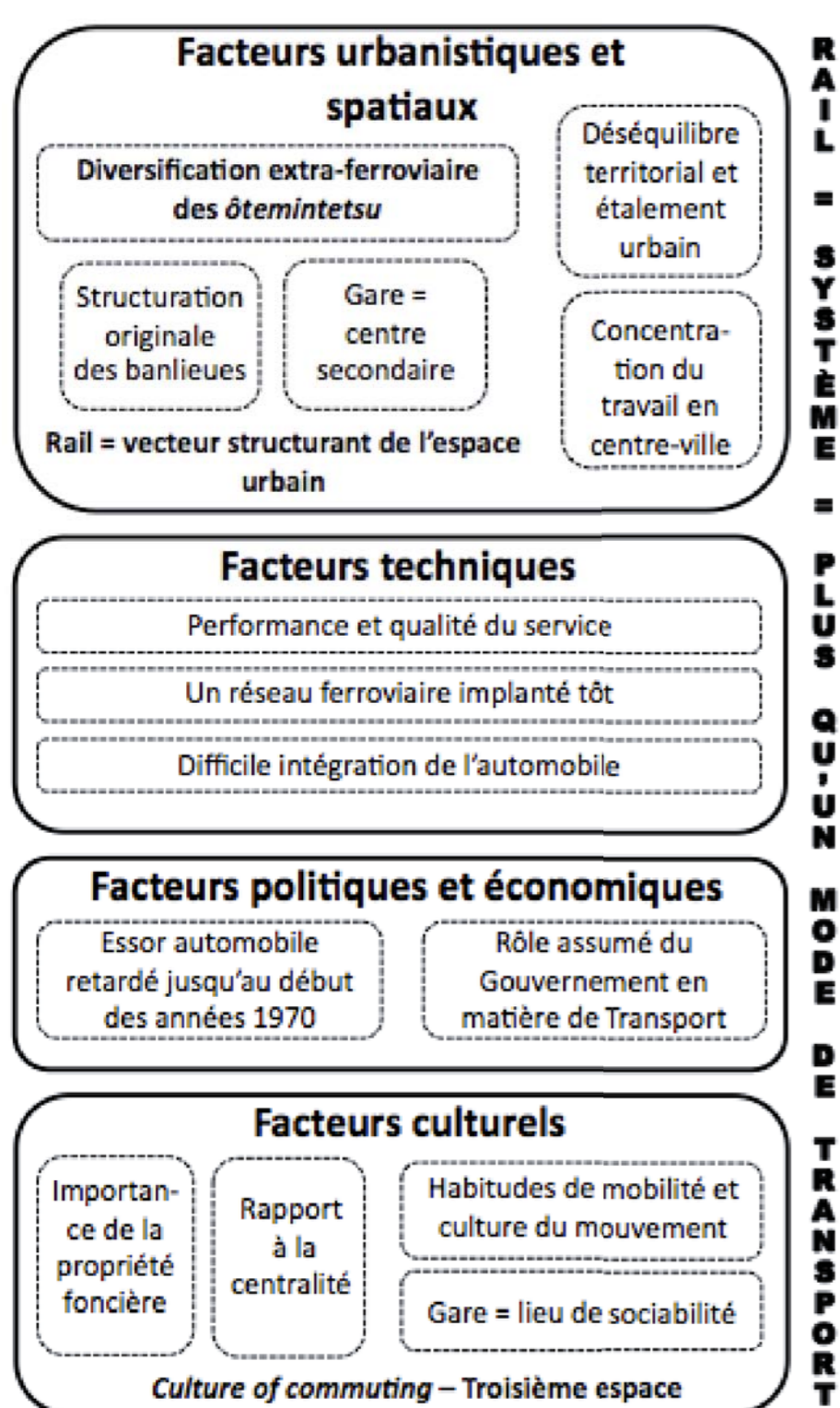
Paysage printannier sur la ligne reliant Kyūdai à Kyūshū (Leblanc Claude)



Rush hours à la gare (Leblanc Claude)

D'abord considéré comme un instrument indispensable à la modernisation de l'archipel, le train est vite devenu un moyen de transport massivement emprunté et s'est rapidement imposé dans le quotidien des Japonais. Omniprésent depuis plus de 130 ans, que ce soit dans les villes ou dans les campagnes, le train constitue bien plus qu'un moyen de transport. On le retrouve au cinéma ou dans la littérature constituant ainsi un « élément clé de sa société, sa culture, son histoire ». Ce travail vise à mieux comprendre le système de mobilité japonais, un système basé sur le rail, afin de tirer du modèle nippon certains enseignements.

Les dessous d'un succès, quatre types de facteurs explicatifs.



1. Des facteurs urbanistiques et spatiaux : l'histoire de l'urbanisme japonais est inséparable du développement des compagnies de chemin de fer privées, *ôtémintetsu*. Ces dernières ont effectivement pris une place laissée vacante par les pouvoirs publics et endossé le rôle de « développeurs urbains » pendant la Haute Croissance (1955-73) grâce à leur gestion du foncier, leur construction de logements ou de commerces, et leur spatialisation des zones d'urbanisation sur le territoire contraignant japonais. Cette diversification extra-ferroviaire va structurer l'espace par le rail et transformer les grandes gares urbaines en de véritables pôles secondaires.

2. Des facteurs techniques : il s'agit principalement de la performance et de la qualité du service offert par les compagnies de chemin de fer. Le réseau ferroviaire japonais est en effet très accessible (couverture dense, fréquences élevées et prix modérés) et constitue le cœur d'un système de transport complexe hautement multimodal articulant plusieurs modes de transport. Le rail reste par ailleurs un moyen de transport particulièrement adapté, seul à être capable d'acheminer des millions de voyageurs vers le centre, lieu de concentration des emplois, en un temps restreint et ce grâce à une large capacité de transport.

3. Des facteurs politiques et économiques : le rail a profité du retard de la motorisation, l'essor automobile dans l'archipel ayant été retardé par le gouvernement japonais, via des politiques restrictives, jusqu'aux débuts des années 1970. L'implantation tardive du réseau routier a rencontré de multiples embûches notamment du fait de la toute puissance de la propriété foncière au Japon. Par ailleurs, posséder une voiture coûte extrêmement cher au Japon (stationnements payants, nombreuses taxes, prélèvements fiscaux sur l'essence, etc.). A contrario, les employés effectuant leurs migrations pendulaires en transports collectifs bénéficient d'un système d'allocation-transport mis au point par l'Etat.

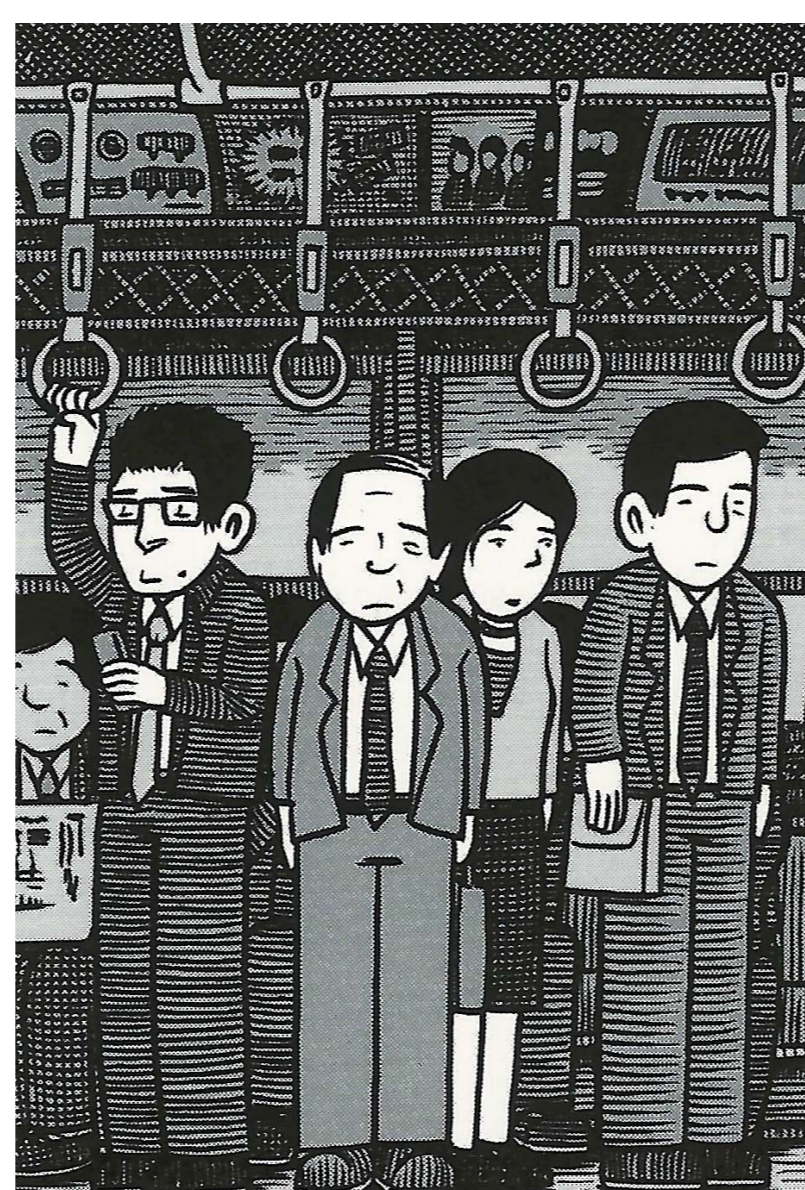
4. Des facteurs culturels : on retrouve au Japon une véritable culture du mouvement : dès l'enfance, les écoliers sont amenés à prendre le train ou le métro pour se rendre à l'école ou aux cours du soir tandis que les migrations pendulaires des *salarymen* excédant une heure de transport sont monnaie courante. Le temps de déplacement devient ainsi un temps à part entière, un « troisième espace ». Les quartiers de gare, qui ont émergé en raison des distances considérables entre le domicile et le lieu de travail, sont très animés et participent pleinement à la dynamique urbaine tandis que les gares, véritables points de repère, de rendez-vous et lieux de sociabilité, jouent un rôle majeur dans le quotidien des Japonais.

Tous ces facteurs interagissent. En effet, si le rail connaît un tel succès au Japon c'est parce que ce dernier forme un véritable système articulant plusieurs éléments (infrastructures, dispositifs architecturaux, lieux de sociabilité, façon de s'orienter dans l'espace, production culturelle, etc.).

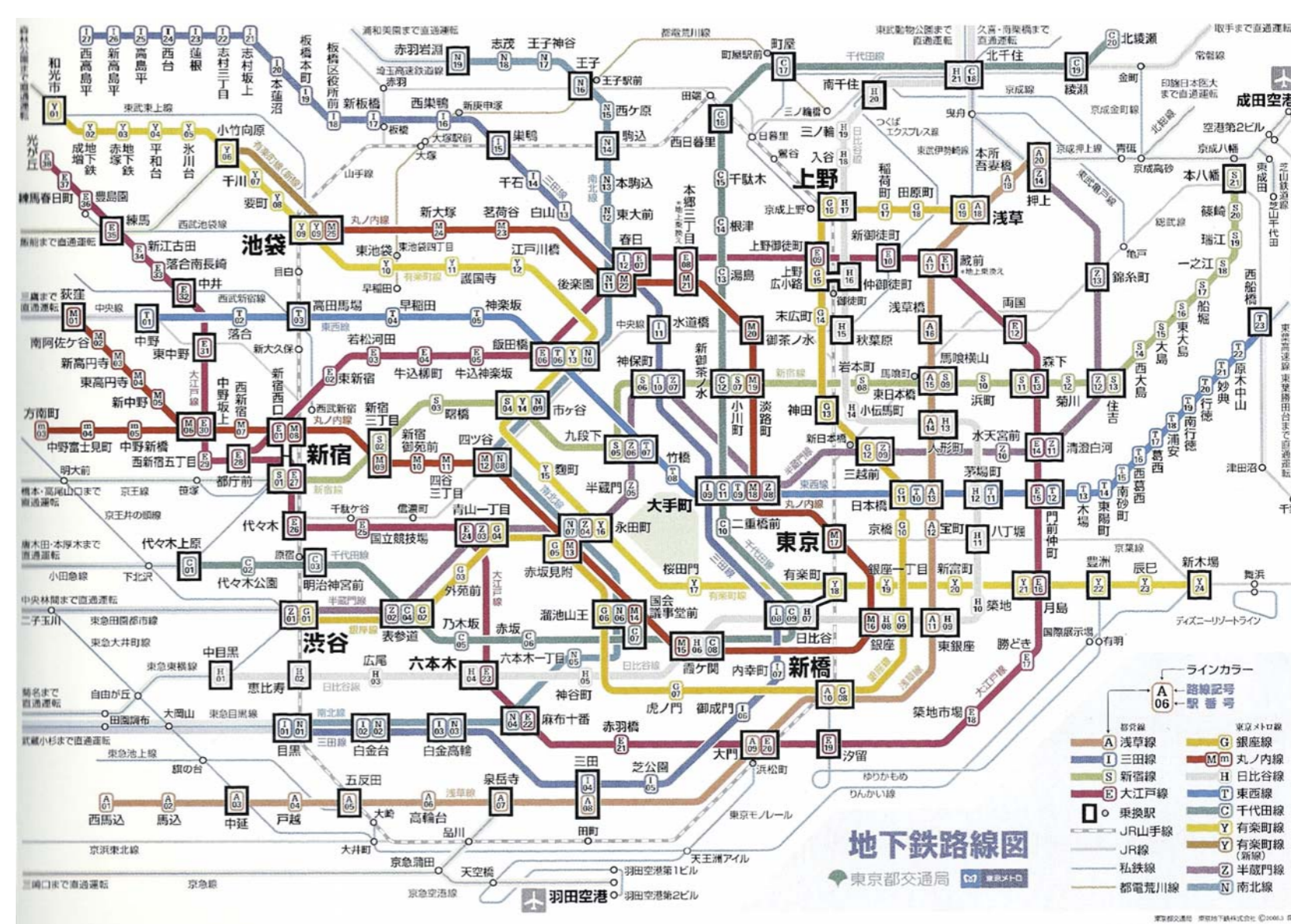
Quelques pistes de travail

Si le système ferroviaire japonais est riche d'enseignements (notamment dans un contexte où le report modal est d'actualité, bon nombre de pays où l'automobile est reine souhaitant s'orienter vers un autre système de mobilité, plus « vertueux »), copier le modèle nippon serait improductif puisque celui-ci, résultat d'un long processus, demeure unique en son genre en s'inscrivant dans des contextes historique, économique, géographique, urbanistique ou encore socio-culturel particuliers. Les quatre pistes de travail proposées demeurent donc très générales.

1. Qualité du service
2. Intermodalité (réduction des ruptures de charge)
3. Variété des services offerts
4. Soutien politique



Le rail, une place de choix dans les mangas
Lars Martinsen, *TômoHaru*, 2011



Le métro de Tokyo, un réseau tentaculaire (Ovenden Marc, *Transit Maps of the World*, 2007)