

# JRJR

N°13 (Septembre 1997)

Editorial Les leçons japonaises

## Dossier 1 Impact des chemins de fer sur la société et la culture japonaises

### La Ligne Yamanote de Tokyo —Mutations d'un paysage urbain

Corinne Tiry Architecte-chercheur

L'auteur, jeune architecte-chercheur française, examine comment les développements et les mutations de Tokyo furent tributaires du développement du réseau ferroviaire; comment également les sous-centres de Tokyo se sont constitués autour des principales gares de la Ligne Yamanote du JNR (JR), là précisément où venaient également aboutir les lignes privées de banlieue; et finalement, comment les projets récents de remise en valeur centrés sur les gares de la Ligne Yamanote ont changé le paysage urbain de Tokyo. Mais l'auteur conclut également que la permanence de la ligne Yamanote, comme point de repère stable, fournit une ligne de fond qui permet de mesurer la transformation.

### Les réseaux de la modernité —Transport ferroviaire et littérature japonaise moderne

James A. Fujii Professeur Adjoint, Université de Californie, Irvine

Ce savant nippon-américain enseignant la littérature japonaise moderne en Californie, estime que le chemin de fer a, non seulement, joué un rôle primordial dans l'industrialisation du Japon, mais qu'il a en outre marqué de son empreinte la vie moderne urbaine de la nation plus que toute autre innovation ne fut jamais capable de le faire. Il aligne des preuves pour appuyer ses constatations, qu'il va chercher dans les œuvres des grands maîtres du roman, tels que Shimazaki Toson, Natsume Soseki, Tokuda Shusei, Kawabata Yasunari et Tanizaki Junichiro.

### Le Tokaido—Scènes des Ères Edo à Meiji

Jilly Traganou Architecte

Une jeune architecte d'origine grecque montre combien la Tokaido (la Route de la Mer de l'Est), reliant l'ancienne capitale impériale de Kyoto au centre politique de Edo (Aujourd'hui Tokyo), était prospère et prodigieusement fréquentée à l'époque Edo, et également toute la mesure dans laquelle la ligne ferroviaire du même nom, terminée en 1889, modifia la vie des petites villes et l'existence des riverains de la ligne. Puisant abondamment dans ses vastes connaissances de la vie culturelle passée et présente du Japon, elle présente une brève historique, d'une grande originalité cependant, du corridor de transport le plus important du Japon.

### Le chemin de fer du Col Usui de la Ligne Shin-estu

Roderick A Smith Professeur, Université de Sheffield

Le 1<sup>er</sup> octobre 1997 verra la clôture du tronçon Yokokawa—Karuizawa de la Ligne Shinetsu JR-Est, après cent et quatre années d'exploitation. L'auteur, qui a eu l'occasion d'inspecter le site au cours de son séjour au Japon, s'interroge sur les raisons qui ont conduit à faire passer une grande ligne aussi importante par un itinéraire de montagne aussi abrupt, obligeant même ses créateurs à recourir à la solution de la crémaillère. De retour dans sa bibliothèque en Angleterre, il exhume certains documents intéressants rédigés par des ingénieurs anglais et japonais qui ont participé à la construction de cette ligne.

## Dossier 2 Dix ans de privatisation

### Privatisation du JNR —La dernière décennie et les perspectives d'avenir

Shuhei Konno Professeur, Université Osaka Sangyo

Une décennie réussie pour JR a suscité, à la fois de meilleurs services pour les usagers sans augmentation de tarifs, et a amélioré la productivité de la gestion du chemin de fer. L'auteur nous met toutefois en garde: une politique cohérente dans l'infrastructure du transport est devenue difficile, dès lors que toutes les immobilisations (capitaux fixes) du rail ont été transférées au secteur privé, alors que les routes, ports et aéroports se trouvent toujours aux mains du Gouvernement. Il attire l'attention sur l'importance d'une infrastructure des transports au sein d'une économie qui se mondialise de plus en plus.

### Une décennie d'exploitation JR —Les objectifs explicites et implicites de la privatisation du JNR

Ian Smith Maître de Conférences à l'Université Napier, Edinburg

L'auteur examine comment ont été réalisés les objectifs explicites et implicites de la réforme du JNR. Si la réforme a bien créé des sociétés ferroviaires viables dans le Honshu, le fret et les trois autres grandes îles de l'Archipel sont contraints, par contre, de survivre moyennant divers arrangements financiers spéciaux. Comment amortir les vieilles dettes du JNR et comment surtout financer les grands projets d'infrastructure qui demeurent toujours non résolus. Il voit se profiler à l'horizon des problèmes de gestion du travail, de niveaux des tarifs et de maintien à bout de bras de services déficitaires.

### Un Autre Regard Les musées japonais —leur architecture et aménagements intérieurs

Wang Zhi Hou Spécialiste en artefacts culturels,  
Musée provincial du Shandong, Chine

L'auteur, jeune conservateur travaillant pour le Musée provincial du Shandong, en Chine, ne cache pas son admiration pour certains nouveaux musées japonais répondant à des conceptions architecturales et d'aménagements intérieurs nouvelles et extrêmement réussies, tels le Musée National d'Histoire et d'Ethnographie de Sakura, ou le Musée de Edo-Tokyo, de Tokyo. Souples, libres et dynamiques, les techniques muséologiques d'exposition des objets permettent d'épargner bien des fatigues physiques et mentales aux visiteurs. Néanmoins que l'auteur s'y est parfois senti très las d'avoir eu à prendre deux fois l'enfilade de plusieurs salles d'exposition par crainte de manquer certaines pièces importantes.

### Profil Un vétérinaire conducteur de train et maître de *iaidô*

M. Takeshi Kawaguchi, conducteur d'un train de banlieue de Tokyo dans la région de Chiba—JR-Est, fut un joueur de base-ball enthousiaste, jusqu'à ce qu'il fut contraint d'abandonner ce sport sur avis de son médecin, il y a vingt-deux ans déjà. C'est alors qu'un jour, visitant un *dôjô* de *iaidô* dans le voisinage, il fut fasciné par cet art martial traditionnel qui enseigne l'art de manier correctement et artistiquement le sabre japonais. Tout en continuant à fonctionner comme vétérinaire conducteur de train, il enseigne son art à treize disciples, une fois la semaine dans un centre communautaire.

### Histoire des Chemins de fer Japonais Changements dans le marché du transport et privatisation du JNR

Mitsuhide Imashiro Professeur à l'Université Daito Bunka

La forte croissance économique du Japon d'après-guerre entraîna à sa suite une rapide croissance des transports routiers et aériens qui menacèrent le monopole du rail. Bien que le JNR fut le premier au monde à réaliser un train à grande vitesse qui fut un succès incontesté, la société ne devait jamais se relever de ses déficits. Suite à l'échec de divers plans de renflouement, la JNR dut être morcelée et privatisée en 1987.

Actualités de Mars à mai 1997

Dossier Photos Les trains express de luxe exploités par les principales compagnies ferroviaires privées du Japon