



**HAL**  
open science

# Un financement original, la valorisation des gares au Japon

Natacha Aveline-Dubach

► **To cite this version:**

Natacha Aveline-Dubach. Un financement original, la valorisation des gares au Japon. 11ème rencontres parlementaires sur les transports, 2004, Paris, France. pp.79-83. halshs-00393921

**HAL Id: halshs-00393921**

**<https://shs.hal.science/halshs-00393921v1>**

Submitted on 16 Jun 2009

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**MANUSCRIT DE L'AUTEUR**

**Référence:**

**Natacha Aveline, « Un financement original, la valorisation des gares au Japon », in Hervé Mariton (dir.), *Politique des transports : le contribuable et l'utilisateur*, 11<sup>ème</sup> rencontres parlementaires sur les transports, Paris, Altedia, 2005, 79-83.**

**NATACHA AVELINE  
UN FINANCEMENT ORIGINAL, LA VALORISATION DES GARES AU  
JAPON  
PARIS , 2005**

Grand exportateur d'automobiles, le Japon est paradoxalement le moins motorisé des grands pays industrialisés. Le chemin de fer y occupe 32% du trafic de voyageurs à l'échelon national, soit un taux entre quatre et cinq fois supérieur à ceux des pays européens. C'est surtout dans les deux principales agglomérations que le rail prédomine : il assure la moitié du trafic de voyageurs et pourvoit à 70% des navettes domicile-travail à Tokyo et Osaka. Comme les emplois sont restés concentrés dans le centre, les bassins d'habitats de ces deux grandes villes, desservis par le rail, prennent des proportions gigantesques, atteignant 100 kilomètres de diamètre dans le cas de Tokyo.

Les grandes gares du centre où se déverse le flot des voyageurs de la banlieue sont ainsi devenus des lieux majeurs de transit, où s'effectuent les interconnexions vers le métro. Les plus importantes de ces gares drainent chaque jour près d'un million de voyageurs. Plusieurs opérateurs – à majorité privés – se partagent ce marché lucratif du transport ferroviaire. Mais quelle que soit la nature de l'opérateur, l'exploitation ferroviaire n'a jamais pu se concevoir sans la propriété des infrastructures. Chaque opérateur dispose donc de son domaine propre à l'intérieur de la gare, avec sa billetterie et ses barrières automatiques. La gare la plus fréquentée du Japon, Shinjuku, – qui est la plus grande gare du monde avec un flux de millions de voyageurs – est un véritable labyrinthe constitué de douze gares (dont seulement trois publiques) exploitées par six opérateurs différents, chacun ayant un accès spécifique à son réseau. Cela n'empêche pas que toutes ces gares soient articulées par des couloirs souterrains, qui assurent la continuité de l'espace-gare et même sa connexion directe avec les grands magasins, hôtels et grandes administrations du quartier.

Les opérateurs ferroviaires privés ont cherché très tôt à tirer parti du formidable potentiel de consommation offert par la confluence des voyageurs. Ils ont construit des équipements de distribution à l'intérieur des gares (des grands magasins aux petits commerces de dépannage), des cafés, des restaurants, des galeries commerciales, des hôtels et des équipements culturels et sportifs. Les gares japonaises sont véritablement des « univers de services », répondant aux besoins des ménages à toutes les étapes de leur cycle de vie, « du berceau à la tombe » (les opérateurs ferroviaires étant aussi, à l'occasion, aménageurs de cimetières et pourvoyeurs de services funéraires). Elles constituent les lieux de la centralité urbaine, des lieux où l'on se donne rendez-vous, où l'on passe ses soirées d'affaires ou entre amis, où l'on va faire du shopping en famille le week-end.

Parmi les activités extra-ferroviaires, il faut noter l'importance du transport automobile : aux deux extrémités des lignes, des services de bus et de taxi gérés par les groupes ferroviaires viennent en complémentarité du rail. En grande banlieue, ces services de transport automobile assurent le rabattement vers les zones résidentielles, aménagées par les mêmes groupes. On trouve également dans les gares de banlieue, des parkings automobiles et des parkings à deux roues (celui-ci jouant un rôle très important dans les chaînes de déplacement). Le chemin de fer constitue donc l'armature d'un véritable dispositif intermodal à l'échelle de l'agglomération.

La réussite du modèle de transport urbain nippon, qui contribue au rayonnement exceptionnel des gares, tient de notre point de vue au respect d'un principe de continuité à trois niveaux :

*-continuité de l'espace* au sein des gares : on passe sans transition du train au grand magasin, en circulant dans des labyrinthes en trois dimensions. Toutes les barrières géographiques aux abords de gares (routes, cours d'eau, voies ferrées) sont franchies par des voies de circulation souterraines articulant entre eux les divers domaines privés des opérateurs. Ces espaces de circulation sont très conviviaux car ils sont jalonnés de galeries commerciales dont l'aménagement est toujours très soigné.

*-continuité du service de transport* par l'intermodalité, la minimisation des ruptures de charge (grâce à une articulation bien huilée des horaires entre trains et bus) et la ponctualité des trains.

*-continuité du management* avec la concentration des activités au sein d'un seul et même groupe à forte identité. On dit par exemple : « j'habite sur les lignes Tokyu », ce qui en dit long sur la qualité de l'aménagement résidentiel de votre quartier et des services offerts dans les gares de votre ligne.

Le trafic ferroviaire subit actuellement une érosion structurelle, due au vieillissement rapide de la population et à la baisse des valeurs foncières, qui conduisent les habitants à retourner au centre. Cela a pour effet de renforcer davantage l'attrait des grandes gares. Les groupes cherchent à réduire les risques en externalisant l'exploitation de leurs équipements. Ils construisent des espaces polyfonctionnels, qui leur permettront dans l'avenir de réaffecter des fonctions. Mais le principe reste toujours de conserver la propriété du sol et des bâtiments, car c'est l'unique moyen de continuer à capitaliser la rente foncière. Le prestige du groupe est aussi lié à la qualité des services offerts dans la gare : on sélectionne avec soin les commerces qui s'implanteront dans les galeries commerciales. Sachant que le chiffre d'affaires passe du simple au double si le

commerce s'implante à l'intérieur de la gare, on imagine à quel point la concurrence est rude. Les groupes s'efforcent aussi de dégager par tous les moyens de nouvelles surfaces commerciales dans les gares sous les voies et sur les voies (quand ils obtiennent des subventions publiques) ; ils automatisent partout la billetterie pour gagner des surfaces, ils vont même jusqu'à imaginer des espaces amovibles dans la journée en fonction du flux de migrants... L'espace publicitaire assure de son côté une part croissante des revenus des groupes, sous des formes de plus en plus variées et envahissantes. Mais l'activité principale, le trafic ferroviaire, reste l'objet de tous les soins, car c'est lui qui supporte – et supportera durablement – la vaste panoplie de services offerte par les groupes dans les gares.