

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

SUR LES RAILS DE LA MODERNITÉ : LA LIGNE TOKAIDO ET SES IMPACTS (1889-  
1901)

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN HISTOIRE

PAR  
BASILE BLANCHARD LAROCHELLE

AVRIL 2024

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.10-2015). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

La rédaction d'un mémoire est une aventure qui demande une grande discipline et beaucoup de ténacité. Il s'agit d'un exercice qui favorise la remise en question des connaissances acquises et l'apprentissage de nouveaux savoirs. Une méthode scientifique et une capacité analytique se développent aussi au cours de ce processus. Cependant, il ne s'agit en aucun cas du fruit d'un effort individuel. Il s'agit d'un travail collectif qui permet le parachèvement de cette étape. Le soutien nécessaire à cette finalité est basé sur des liens et des efforts communs provenant de plusieurs individus qui méritent d'être soulignés.

Je tiens d'abord à remercier ma directrice Olga Alexeeva pour son soutien continu tout au long de mon cheminement à la maîtrise. Merci pour vos conseils, votre aide et toutes les opportunités que vous m'avez offertes.

Je tiens également à présenter un remerciement spécial à Alexandra pour tous les efforts et le soutien qu'elle m'a offerts durant cette période. Merci beaucoup, puisque sans ton support je n'y serais sans doute pas arrivé. Je remercie également Pierre-Luc, Daniel, Alexandre, Félix, Marie-Pier, Camille et Yvan pour leur appui et leurs conseils. Sans votre présence, votre aide et votre attention à célébrer chaque étape franchie, cette aventure aurait été beaucoup plus ardue.

Je remercie aussi grandement mes parents qui m'ont épaulé tout au long de mon parcours scolaire et qui m'ont encouragé dans cette voie.

## TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS .....	II
LISTE DES TABLEAUX.....	V
LISTE DES FIGURES .....	VI
RÉSUMÉ .....	VII
INTRODUCTION.....	1
De l'orientalisme au globalisme .....	6
De la modernité eurocentrée aux multiples modernités .....	7
Le modèle européen de modernité.....	8
Le chemin de fer dans la modernité .....	10
La modernité japonaise : une question en développement.....	14
Problématique .....	20
Cadre spatio-temporel .....	22
Méthodologie et sources .....	23
Plan du mémoire .....	26
CHAPITRE I.....	28
LA MODERNISATION DU JAPON.....	28
1.1 Les chemins de fer : un baromètre de modernité?.....	29
1.1.1 Le développement des sociétés régionales au Japon .....	32
1.1.2 Le chemin de fer en tant qu'indicateur de modernité .....	34
1.2 Le développement du réseau de chemins de fer japonais .....	38
1.2.1 La mise en place du plan gouvernemental .....	38
1.2.2 La croissance des intérêts privés.....	42
1.2.3 Une remise en question du modèle : le développement du réseau ferroviaire japonais entre 1890 et 1905.....	45
1.3 Le rôle de l'Occident dans son développement .....	47
1.3.1 Les échanges techniques avec l'Occident et la formation de la main-d'œuvre japonaise .	48
1.3.2 La perception de la formation de la main-d'œuvre japonaise par les Occidentaux .....	52
1.3.3 Le développement de l'industrie japonaise et la fin de la dépendance au matériel occidental .....	56
1.4 Conclusion. Des emprunts qui mènent à un apprentissage.....	59
CHAPITRE II .....	60
LA LIGNE TOKAIDO : L'HISTOIRE DU PROJET .....	60
2.1. La route de Tokaido et sa région dans l'histoire moderne du Japon (1600-1867).....	62

2.1.1 Le développement de la route Tokaido .....	62
2.1.2 L'économie et les normes de la Tokaido .....	66
2.1.3 La Tokaido : entre sociabilité et culture du voyage .....	69
2.2 La formation du projet de chemin de fer de la Tokaido et ses défis économiques, techniques et politiques.....	72
2.2.1 Les difficultés géographiques.....	72
2.2.2 Les conflits politiques, les revendications citoyennes et leur impact sur le développement des projets ferroviaires.....	76
2.2.3 La création d'un nouveau tracé.....	80
2.3. Les défis techniques de la construction de la Tokaido.....	83
2.3.1 Les composantes techniques du développement de la Tokaido .....	83
2.3.2 Le financement des innovations de la ligne Tokaido .....	86
2.4 Conclusion. La Tokaido comme outil centralisateur d'Edo à Meiji.....	91
<b>CHAPITRE III.....</b>	<b>92</b>
<b>L'IMPACT DE LA MISE EN SERVICE DE LA TOKAIDO SUR LES SOCIÉTÉ QUI LA JALONNENT .....</b>	<b>92</b>
3.1 L'urbanisation et l'aménagement du territoire .....	93
3.1.1. L'aménagement du territoire.....	94
3.1.2 La croissance accélérée des industries et son impact sur le développement de l'espace urbain.....	97
3.2 L'industrialisation et le développement de commerce: du Japon à la Tokaido .....	102
3.2.1 La construction de chemin de fer dans les régions et son impact économique.....	102
3.2.2 L'évolution de l'utilisation personnelle et commerciale du réseau.....	107
3.2.3 La continuation des projets ferroviaires publics et privés après la Tokaido.....	109
3.3 Apparition des mouvements de travailleurs sur le réseau national et son impact sur la Tokaido .....	112
3.3.1 La transformation de l'industrie ferroviaire : électrification et optimisation du service.....	113
3.3.2 Fermeture, centralisation et développement des mouvements ouvriers .....	116
3.3.3 Les grèves ferroviaires de 1898 à 1900 : un exemple de luttes sociales sur la Tokaido ...	118
3.4 Conclusion. Au centre des changements sociaux .....	121
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>123</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>129</b>

## LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1: COÛT DE CONSTRUCTION DES DIFFÉRENTES SECTIONS DU RÉSEAU FERROVIAIRE	PUBLIQUE	JAPONAIS	1870-
1891.....			89
TABLEAU 2: COÛT DE CONSTRUCTION DES PONTS SUR LA LIGNE TOKAIDO			1886-
1890.....			90

## LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : CARTE DES CHEMINS DE FER GOUVERNEMENTAUX JAPONAIS, 1907.....	74
--	----

## RÉSUMÉ

L'année 1868 marque la fin du régime shogunal dont la chute fut précipitée par de nombreux problèmes économiques et politiques internes, ainsi que par l'intrusion brutale des puissances occidentales dans l'espace japonais. Le gouvernement Meiji lance donc le Japon dans une restructuration complète de l'appareil étatique et de la société dans son ensemble. Dans cette ère industrielle accélérée, un grand réseau de chemin de fer se développe sur le territoire japonais. Le gouvernement désire construire la ligne Tokyo-Nagoya pour relier les quatre villes les plus importantes du pays. C'est ainsi que vit le jour, en 1886, le projet de la ligne Tokaido. En nous intéressant au développement des chemins de fer au Japon et plus précisément au tronçon Tokaido, nous analysons l'unicité de la modernité japonaise. Ainsi, comment le développement du tronçon Tokaido entre 1889 et 1900 illustre-t-il l'unicité de la modernité japonaise, autant par le contexte de sa mise en place que par l'importance que prend ce dernier dans l'évolution du Japon moderne? Nous avançons que cette unicité se traduit par le fait que, malgré un emprunt technologique important du Japon auprès de l'Occident, il a réussi à conserver son identité culturelle propre et à adapter le modèle de modernisation occidentale à son contexte national. Pour le démontrer, nous mobilisons un corpus de sources composé de journaux occidentaux et de rapports gouvernementaux japonais. Nous commençons par étudier les emprunts techniques réalisés auprès de l'Occident pour construire le réseau ferroviaire au Japon et leurs impacts sur la perception des acteurs américains et européens des avancées techniques japonaises. Ensuite, nous étudions le développement du projet Tokaido et les défis qu'il représente pour les ingénieurs japonais. Finalement, nous observons les impacts de la mise en service de ce tronçon sur la société dans son ensemble et sur les communautés qui l'entourent à travers les modifications liées à l'espace, la croissance industrielle et l'avènement des mouvements ouvriers. Ce mémoire s'inscrit dans un courant historiographique récent qui est en train de réinterpréter les modalités et les conséquences des réformes Meiji pour la modernisation du Japon. Toutefois, nous traitons de la modernité japonaise en utilisant un vecteur technologique, tandis que les études sur le développement du chemin de fer et de son incidence sur la modernisation du Japon restent rares.

Mots clés : Japon, Modernité, Non-occidental, Chemin de fer, Industries

## INTRODUCTION

La fin de la période Edo est marquée par un déclin du pouvoir des shoguns Tokugawa qui, pour y remédier, tentent de réaliser un grand nombre de réformes politiques. Pendant les deux siècles et demi du règne des Tokugawa au Japon, le pouvoir fut divisé entre l'empereur, qui provient d'une dynastie considérée éternelle, et le shogun. L'empereur est alors vu comme la seconde figure du pouvoir et n'occupe donc plus qu'un rôle symbolique et cérémonial, comme ce fut d'ailleurs le cas depuis le XII<sup>e</sup> siècle. Durant cette période, une stabilité relative s'établit sur le territoire japonais et celle-ci sera marquée par le conservatisme important imposé par le shogun. C'est d'ailleurs de ce conservatisme que découle l'interdiction imposée de faire du commerce avec les puissances occidentales, à l'exception des Pays-Bas<sup>1</sup>. Cependant, après la première guerre de l'opium (1839-1842) durant laquelle les Britanniques ont imposé des traités inégaux à la Chine, la stabilité du régime Tokugawa est menacée. Effectivement, seulement onze ans plus tard, soit en 1853, les forces américaines menées par l'amiral Perry sont envoyées au Japon afin de négocier la mise en place de traités inégaux entre les États-Unis et le Japon. Ces « négociations », sous la menace des canonnières, sont menées du côté japonais dans la peur de subir un sort similaire à celui de la Chine, voire de subir la colonisation occidentale. Ainsi, afin de conserver son indépendance, le Japon acquiesce à la mise en place de plusieurs ports de traités. Après les États-Unis, d'autres puissances se précipitent au Japon pour profiter de son ouverture forcée. Ainsi, entre 1854 et 1858, les autorités japonaises signent un grand nombre des nouveaux traités inégaux - d'abord avec la Grande-Bretagne, puis avec la Russie et finalement avec la France. Le Japon s'ouvre ainsi au commerce avec les puissances occidentales et sur le territoire de ports de traités émergent alors des quartiers occidentaux. Ces concessions ne sont pas soumises aux lois japonaises : leurs résidents occidentaux y jouissent d'une grande liberté et d'un droit d'extraterritorialité.

---

<sup>1</sup> Pierre-François Souyri, *Moderne sans être occidental : aux origines du Japon aujourd'hui*, Paris, Gallimard, 2016, p. 37.

Ce nouveau traitement favorable des puissances occidentales est mal vu par la population en général et encore plus par les samourais qui affichent pour la majorité une attitude très xénophobe envers ces nouveaux venus. Cette tension entre l'élite politique du pays et le gouvernement Tokugawa force le shogun Tokugawa Yoshinobu (1837-1913) à restituer le pouvoir à l'empereur qui n'avait à ce moment-là que quinze ans<sup>2</sup>. Cependant, cette conclusion ne satisfait pas une importante partie de la faction fidèle au gouvernement Tokugawa et de ses opposants qui veulent l'éloigner définitivement du pouvoir. S'en suit donc la guerre du *Boshin* (戊辰戦争, Boshin sensō, littéralement « guerre du Boshin ») qui oppose les samourais provenant des régions de Satsuma et de Choshu, des partisans farouches de la restauration impériale, et les forces shogunales. Ce conflit interne se termine en 1869 à la suite de l'écrasement des forces shogunales restantes. Cela place l'empereur au centre du pouvoir politique, alors qu'il en avait été éloigné pendant neuf siècles. Toutefois, ce sont les membres de son gouvernement, soit des anciens samourais des factions de Satsuma et de Choshu, qui prennent les décisions<sup>3</sup>.

L'année 1868 marque donc la fin du régime shogunal dont la chute fut précipitée par des nombreux problèmes économiques et politiques internes, ainsi que par l'intrusion brutale des puissances occidentales dans l'espace japonais. L'empereur japonais Mutsuhito (1852-1912) et ses conseillers sont conscients des défis importants que doit relever le Japon afin de répondre à cette menace. Son gouvernement lance donc le Japon dans une restructuration complète de l'appareil étatique et de la société dans son ensemble. Cette nouvelle période sera connue sous l'appellation d'ère Meiji (*Meiji jidai* ou 明治時代), ce qui signifie « gouvernement éclairé »<sup>4</sup>. L'ère Meiji, officiellement proclamée le 23 octobre 1868, va se poursuivre jusqu'à la mort de l'empereur Mutsuhito, le 30 juillet 1912. Un système d'éducation publique, une nouvelle stratégie d'ouverture économique et d'apprentissage de l'étranger, une formation de l'armée moderne et une refonte du système politique se développent. La période Meiji projette ainsi le Japon dans une ère industrielle accélérée.

---

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 22-23.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 106.

<sup>4</sup> Le système des ères (*nengo* ou 年号, littéralement « nom de l'année ») est une forme de calendrier traditionnel japonais basé sur les règnes des empereurs. Originnaire de la Chine, ce système fut adopté par la cour japonaise en 645 et reste encore utilisé aujourd'hui (2023 est la 5<sup>e</sup> année de l'ère Reiwa (令和 ou l'ère de la « belle harmonie »)).

Durant cette période d'industrialisation, un grand réseau de chemin de fer est construit sur le territoire japonais. En effet, dans un contexte de modernisation<sup>5</sup>, ce mode de transport permet le déplacement à faible coût de la marchandise, des voyageurs, des travailleurs et des troupes. Cela en fait un instrument indispensable à la réalisation de la révolution industrielle japonaise. Ainsi, à partir de 1884, une connexion ferroviaire est établie entre Osaka, Kyoto et Nagoya. Après la réalisation de ce premier projet ferroviaire, la priorité est donnée à la construction de la ligne Tokyo-Nagoya qui doit relier les quatre villes les plus importantes du pays. D'abord, il fut envisagé de tracer une ligne directe en passant par l'intérieur des terres. Cependant, le relief montagneux caractéristique de l'intérieur du Japon pose de nombreux problèmes logistiques et technologiques qui augmentent le coût du projet. Le gouvernement japonais explore donc d'autres options. C'est ainsi que vit le jour, en 1886, le projet de la ligne Tokaido reliant Tokyo et Nagoya par la côte<sup>6</sup>.

En nous intéressant au développement des chemins de fer au Japon et plus précisément au tronçon Tokaido, nous cherchons d'abord à analyser l'unicité de la modernité<sup>7</sup> japonaise. Cette unicité se traduit par un emprunt technologique important du Japon auprès de l'Occident, tout en conservant son identité culturelle propre et en critiquant l'individualisme omniprésent dans la culture occidentale. Celle-ci s'illustre dans le développement des chemins de fer au Japon et plus précisément à travers la construction et l'importance que prend la ligne Tokaido au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Nous basons notre étude sur des sources émises par le gouvernement japonais, ainsi que sur l'analyse des journaux traitants de la condition ouvrière dans l'industrie des chemins de fer japonais. Ce cadre d'analyse nous permet de comprendre la perception gouvernementale de cette partie de la modernité et de l'opposer aux représentations populaires de cette même composante du monde industriel. Nous posons l'hypothèse que cette unicité de la modernité japonaise est visible à travers les méthodes employées pour la construction de la ligne Tokaido;

---

<sup>5</sup> Tout au long de notre étude nous allons employer l'appellation de modernisation donc il nous semble pertinent de la définir. Le concept de modernisation est selon Louis Côté, « la "modernisation" est un processus continu, une avancée par bonds irréguliers auxquels des régions différentes du monde ont pris une part chaque fois singulière. Louis Côté, *L'inscription des sociétés non occidentales dans la modernité*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2015, p.86.

<sup>6</sup> Steven Ericson, *The Sound of the Wistle: Railroads and the State in the Meiji Japan*, Cambridge, Harvard University press, 1996, p. 68-70.

<sup>7</sup> Tout au long de notre étude nous allons employer l'appellation de modernité donc il nous semble pertinent de la définir. La modernité se définit donc comme nous le présente Louis Côté : « la conjonction de trois processus (la formation et la démocratisation d'États-nations, l'essor d'une économie capitaliste et l'individualisation des rapports sociaux) qui, se renforçant les uns les autres, participent à l'avènement d'un nouvel ordre humain empreint des valeurs d'autonomie, de liberté et d'égalité. » Côté, *op.cit.*, p.8.

elle s'illustre également par la présence d'ingénieurs étrangers et japonais sur le chantier et par la construction d'une grande partie des composantes requises sur place et à l'étranger. Ainsi, notre étude cherche à approfondir notre compréhension de l'unicité de la modernité japonaise à travers l'étude du projet de construction du tronçon Tokaido.

Pour ce faire, il semble tout d'abord indispensable de prendre le temps de définir certains concepts qui se trouvent au cœur même du travail, soit ceux de modernité et d'État moderne. Ces concepts présentent un certain nombre de débats entourant leur définition dans l'historiographie. Effectivement, afin de définir la modernité relative d'un État, plusieurs critères peuvent être utilisés. Dans la majorité des cas, ceux-ci sont fondés sur une perception eurocentriste de ce concept. Pour l'éviter, nous allons donc emprunter la définition de l'historien Pierre-François Souyri, dont les travaux occupent une place importante dans l'historiographie contemporaine de la modernité japonaise. Dans son ouvrage de référence, *Moderne sans être occidental : aux origines du Japon d'aujourd'hui*, il restitue à la modernité japonaise son dynamisme historique et offre une approche originale à la définition du phénomène de la modernité. Selon lui, l'État moderne se définit par sa propre détermination de son caractère moderne, car « la modernité tient à la conviction que l'on est moderne, qu'elle est d'abord et surtout une aspiration. Mais qu'elle correspond aussi au moment où l'on devient le meilleur pour tuer »<sup>8</sup>. Ces liens entre la capacité de tuer et la modernité tiennent sur le développement d'une économie industrielle, permettant la production d'armes en série, ainsi que par la formation d'une armée moderne, qui amènent le gouvernement à asseoir son influence. Ensuite, la modernité japonaise est le second grand aspect de notre étude. Il est pour sa part bien plus difficile à définir, car il faut prendre en compte la définition de modernité sur laquelle nous venons de statuer et l'incorporer dans le cadre japonais. Ainsi, comme le définit Souyri, la modernité japonaise est présente dans l'ensemble de la société japonaise. De ce fait, la modernité japonaise, malgré une différence marquée au niveau de l'entrée de l'État japonais dans la modernité, suit un développement similaire à celui vécu en Occident, faisant face à des débats sociaux identiques au même moment. De plus, elle se caractérise aussi par un va-et-vient constant entre la xénophilie et la xénophobie à l'encontre des puissances

---

<sup>8</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 28-29.

occidentales qui sont perçues à la fois comme des alliées à imiter, mais aussi comme une menace pour l'autodétermination de la nation japonaise<sup>9</sup>.

Il est également important de revenir sur le concept d'unicité ou de spécificité japonaise. Comme nous l'avons mentionné plus tôt, cette conception d'une particularité japonaise entourant le concept de modernité provient des débuts de la notion de modernité japonaise. Cette unicité est d'abord perçue comme une faiblesse empêchant le Japon d'atteindre les tenants de la modernité tels que définis par le modèle européen. Par la suite, l'historiographie moderne japonaise s'est réapproprié cette notion de manière positive et l'on retrouve parfois ce concept d'unicité japonaise comme explication de la forme particulière de modernité qu'a connue le Japon<sup>10</sup>. Dans le cadre de notre étude, ce concept sera utilisé afin de définir la forme spécifique de modernité qui a pris place dans ce pays. De ce fait, il n'est pas question d'une spécificité japonaise, différenciant le Japon du reste de l'Asie, mais bien d'une forme particulière de modernité s'étant développée au Japon qui a suivi un parcours similaire aux modernités occidentales qui évoluent au même moment.

### **Bilan historiographique**

La question de l'histoire de l'Asie et de son développement en comparaison avec l'Europe est un sujet qui fascine les historiens depuis le développement de la science historique, et ce, jusqu'à aujourd'hui. Il n'est pas surprenant que cette historiographie ait été sujette à une série d'importantes modifications qui suivent l'évolution de la pensée historique entourant la question de l'Autre et surtout de la perception occidentale de l'Autre. Elle se développe pour commencer dans un rapport d'altérité entre la réalité européenne et celle de l'Autre que représente l'Asie, pour ensuite être étudiée comme une partie d'un ensemble commun dans le cadre d'une vision globale. C'est dans cette transition que le rapport à l'historiographie de la modernité connaît également des changements fondamentaux, car la remise en question de l'approche centrée sur la réalité européenne pousse les chercheurs à remettre en cause l'idéologie d'un modèle unique de modernité. Notre étude se porte donc d'abord sur cette transition du comparatisme au globalisme. Dans cette mouvance du globalisme, nous pourrions par la suite étudier le développement de

---

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 446-447.

<sup>10</sup> *Ibid.*; Morris Low, *Building a modern Japan: science, technology, and medicine in the Meiji era and beyond*, New York, Palgrave Macmillan, 2005.

l'historiographie de l'histoire japonaise dans un contexte européen et finalement celui du concept de modernité, plus précisément d'une modernité japonaise et de ses particularités.

### **De l'orientalisme au globalisme**

Lorsqu'il est question d'étudier l'histoire de l'Asie à travers l'historiographie occidentale traditionnelle, les chercheurs se retrouvent rapidement confrontés à un problème particulier : l'histoire orientale, dans laquelle s'inscrit l'histoire asiatique, n'est pas perçue comme sa propre histoire. Effectivement, l'histoire orientale n'est utilisée que comme un comparatif entre la réalité occidentale et celle de l'Orient, qui fait figure d'un Autre, permettant à l'Occident de se comparer et donc d'affirmer sa supériorité. Comme l'avance Edward Saïd dans son ouvrage *L'orientalisme. L'Orient créé par l'Occident*, l'écriture de l'histoire orientale, qu'il caractérise d'orientalisme académique, ne se base pas sur une vision réelle de l'Orient, mais plutôt sur une opposition de cet Orient à la réalité occidentale<sup>11</sup>. Cela s'illustre d'ailleurs dans la manière dont les historiens du XIX<sup>e</sup> siècle questionnent les sources traitant des réalités orientales. Celles-ci sont formulées en prenant uniquement en compte l'expérience occidentale, ainsi elles ne peuvent trouver de réponse directe dans une autre société que celle qui la produit. En effet, cette perception qui se dégage de l'historiographie européenne se base bien sur l'Orient, mais sur un Orient particulier tel que vu par l'Europe dans les rapports étroits que l'Occident entretenait avec ce voisin qui faisait partie de la réalité européenne, mais qui occupait le rôle de l'Autre. Il permet donc à l'Occident de se définir par contraste<sup>12</sup>. Cette approche historiographique tente donc de démontrer et d'expliquer la supériorité européenne en décrivant les lacunes des grandes civilisations asiatiques et en les définissant comme immobiles.

Cependant, bien que cette approche de la question orientale perdure dans certains domaines historiographiques, une importante remise en question de cet enjeu de l'Autre prend tout de même place au tournant des années 1980. Effectivement, avec l'arrivée des idées postmodernistes et la remise en question des modèles utilisés après le renversement du bloc soviétique, un questionnement profond sur la supériorité de l'Occident défendue jusqu'à présent dans l'historiographie prend place. À partir du début des années 1990, les chercheurs remettent en question l'importance du rôle joué par l'Occident dans le monde et ils tentent de mettre l'accent

---

<sup>11</sup> Edward Saïd, *L'orientalisme. L'Orient créé par l'Occident*, Paris, Seuil, coll. « La couleur des idées », 2005 [1980], p. 87-88.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 14.

sur la montée en importance des puissances orientales comme la Chine et le Japon. C'est dans cette situation particulière que se développe un nouveau courant historiographique - l'histoire globale<sup>13</sup>. Cette nouvelle approche évite la centralisation des questions autour des réalités européennes et tente de prendre en compte les différentes composantes en place dans l'analyse des sources utilisées<sup>14</sup>. Cette volonté de modifier la trame narrative est d'ailleurs particulièrement bien définie dans l'ouvrage de Jack Goody *Le vol de l'histoire* dans lequel il dénonce l'imposition des repères chronologiques européens à l'ensemble des États colonisés. Cette situation s'illustre dans l'adoption du calendrier grégorien<sup>15</sup>. Cependant, il ne s'agit pas du seul courant historiographique visant à dépasser les limites imposées par l'histoire eurocentriste. Cela est visible aussi dans le développement d'une histoire mondiale. Elle se différencie de l'histoire globale par le fait qu'elle se concentre surtout sur les dynamiques internes des pays qu'elle aborde, qui, comme le définit McNeill, se caractérise par des interactions entre des personnes appartenant aux différentes cultures et différentes nations. Cette volonté d'une histoire libérée des entraves de l'historiographie traditionnelle se reflète dans l'ouvrage *The Rise of the West*<sup>16</sup>.

C'est dans cette même volonté de renouveau historiographique que s'inscrit la majorité des ouvrages portant sur la modernité japonaise qui sont portés à notre attention. Ceux-ci prennent donc place dans une vision particulière de la modernité et de la question de l'unicité japonaise, car ils remettent en question l'importance du rôle de l'Europe dans le développement du Japon et par le fait même de sa modernité.

### **De la modernité eurocentrée aux multiples modernités**

La question de la modernité et de son apparition en tant que concept permettant d'analyser le développement des sociétés a également connu d'importantes modifications après la chute de l'URSS et la remise en question historique qui s'en suit. Plus précisément, la pertinence de la modernité en tant qu'outil de mesure de ce phénomène est étudiée. Le concept même de modernité et la définition qui lui est attribuée sont revisités afin de mieux cerner les différentes réalités historiques qui sont analysées dans le cadre de l'histoire globale. Un rejet du modèle européen de modernité qui prédomine s'impose alors. Dans le cadre de cette évolution, il est nécessaire

---

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> William McNeill, *The Rise of the West*, Chicago, The University of Chicago Press, 1991 [1963], p. XVI.

<sup>15</sup> Jack Goody, *Le vol de l'histoire. Comment l'Europe a imposé le récit de son passé au reste du monde*, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 2006, p. 122.

<sup>16</sup> William McNeill, *op. cit.*, p. XVI.

d'analyser l'évolution du concept même de modernité pour ensuite se pencher sur le développement de cette notion dans le cadre particulier du Japon.

### **Le modèle européen de modernité**

Comme nous l'avons présenté plus tôt, l'historiographie européenne sur la question de l'Orient s'est souvent modulée autour de la notion de l'Autre. Ce faisant, à partir du moment où la question de la modernité européenne a commencé à se développer dans l'historiographie européenne, une propension à créer un comparatif avec l'Orient, qui représente la figure de l'Autre, a également pris de l'expansion. Par exemple, comme l'avance Washbrook dans son article « From Comparative Sociology to Global History: Britain and India in the Pre-History of Modernity », la Grande-Bretagne doit beaucoup à l'Orient et surtout à l'Inde pour le développement de son industrie<sup>17</sup>. Cependant, la question de la formation de l'État moderne se base toujours sur l'expérience occidentale dans l'historiographie<sup>18</sup>. Les chercheurs tentent donc de comprendre et de définir pourquoi l'Occident se doit de dominer. D'ailleurs, cette tentative d'explication se reflète grandement dans la notion d'orientalisme mentionnée plus haut, puisqu'afin de démontrer cette supériorité européenne, la présence d'un Autre qui est inférieur est indispensable.

Comme le souligne Bhambra dans son ouvrage *Rethinking Modernity: Postcolonialism and the Sociological Imagination*, l'historiographie du développement des sociétés humaines se base tout d'abord sur un modèle de l'histoire humaine par étape de technique de subsistance<sup>19</sup>. C'est donc ce modèle linéaire qui est mis en avant puisqu'il se base sur le modèle occidental, plaçant ainsi le cheminement occidental au centre du développement de l'État moderne. Un autre aspect important de cette vision est la question de la qualité du sol qui est attribuée en partie à cette capacité de développement<sup>20</sup>. Puis, la vision de Ferguson vient bouleverser cette historiographie. Dans *An Essay on the History of Social Society*, ce dernier défend que, bien que l'aspect physique ait pu jouer un certain rôle, le fondement du développement des sociétés se trouve plutôt dans leur

---

<sup>17</sup> David Washbrook, « From Comparative Sociology to Global History: Britain and India in the Pre-History of Modernity », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. 40, n° 4, 1997, p. 417.

<sup>18</sup> Gurinder K. Bhambra, *Rethinking Modernity: Postcolonialism and the Sociological Imagination*, New York, Palgrave Macmillan, 2007, p. 56-57.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 35.

<sup>20</sup> Adam Ferguson, *An Essay on the History of Social Society*, Édimbourg, Edinburgh University press, 1966, p. VII.

organisation sociale, entre autres à travers leur économie et la manière dont les relations sociales y prennent place<sup>21</sup>.

Par la suite, les sociologues vont emboîter le pas aux philosophes pour tenter d'expliquer le développement des sociétés humaines, bien que le modèle du développement par étapes reste priorisé<sup>22</sup>. Cependant, à la suite de la Révolution française et du développement des idées des Lumières, les intellectuels remettent en question la manière dont est conçu l'État. Effectivement, avec le développement d'un État de droit à la suite à la Révolution française, la définition d'État change et ce dernier n'est plus déterminé par une autorité suprême et un ensemble d'organisations, mais bien par un peuple et par des alliances. Cette définition prendra également une nouvelle importance avec le développement de l'industrie, puisqu'avec la réduction de la distance entre les communautés, la question de l'État moderne et de ses délimitations est mise en avant<sup>23</sup>. Ainsi, Durkheim avance qu'une société se transforme dans un processus de spécialisation institutionnelle ou de différenciation structurelle<sup>24</sup>. Cette théorie se base sur une approche darwiniste et s'est fermement établie dans les sciences sociales durant la deuxième partie du XX<sup>e</sup> siècle avec l'avènement des théories de la structure fondamentale de la modernisation et le développement du système des sociétés modernes. Nous percevons donc le phénomène de modernité comme partant de l'Europe et l'histoire de l'Occident est présentée comme un précurseur de l'histoire de tout ce qui n'est pas occidental.<sup>25</sup>

Au tournant des années 1980, avec la chute du bloc soviétique, un changement important dans l'historiographie s'opère. Effectivement, à travers ce reversement apparaît une réévaluation du modèle de modernité, car ce dernier prend également place dans l'avènement de la vision postmoderniste. Ainsi, deux écoles de pensée principales émergent. La première, menée par Fukuyama, considère que le modèle original a été confirmé par la chute de l'Union soviétique et c'est donc la société moderne occidentale qui est le point final vers lequel toutes les sociétés humaines vont finir par tendre. Il se base d'ailleurs sur cette idée pour écrire son ouvrage *La Fin de l'histoire et le Dernier Homme*, dans lequel il défend que les démocraties libérales de type

---

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 7-8.

<sup>22</sup> Bhambra, *op. cit.*, p. 48.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 49.

<sup>24</sup> Émile Durkheim, *De la division du travail social*, Paris, Félix Alcan, 1893, p. 419.

<sup>25</sup> Bhambra, *op. cit.*, p. 51.

parlementaire représentent le point final de l'évolution des sociétés humaines<sup>26</sup>. Quant à la deuxième école, ses protagonistes défendent la théorie des multiples modernités. Ainsi, la modernité ne se définit plus par une référence à un modèle unique; elle serait plutôt un processus qui s'adapterait à la société dans laquelle il évolue. De ce fait, les nations peuvent être modernes même si elles ne respectent pas l'ensemble des critères de la modernité occidentale, puisque les repères de leur modernité doivent se baser sur leur propre réalité<sup>27</sup>. Il s'agit d'une nouvelle approche de la question de la modernité et du développement de l'État moderne qui, alliée à l'approche globaliste mentionnée plus haut, mène à une réévaluation de la trame narrative eurocentriste imposée jusqu'à présent dans l'historiographie de la modernité<sup>28</sup>.

### **Le chemin de fer dans la modernité**

Le développement des chemins de fer est un aspect du processus d'industrialisation qui est très souvent rattaché à la notion même de modernité. Effectivement, celui-ci est fréquemment considéré comme un marqueur important, définissant à la fois le passage d'une nation vers l'industrialisation, mais aussi le caractère même de l'État moderne tel que défini par le modèle européen. Comme c'est le cas avec plusieurs avancées techniques de la période d'industrialisation européenne, ces dernières servent d'étalon à la comparaison avec les nations orientales, qui sont considérées comme « barbares » par leur manque de technologies modernes<sup>29</sup>. De ce fait, le développement d'un réseau de chemins de fer entre dans la définition eurocentriste de la modernité, se concentrant sur la réalité européenne et sur le progrès technique constant. Le chemin de fer est inclus dans cette vision linéaire du développement des sociétés humaines que nous avons présenté plus haut, tout en étant un outil démontrant cette linéarité, en tant que preuve de la victoire des nations occidentales sur la nature<sup>30</sup>. Dans une vision coloniale, les puissances européennes tentent d'incorporer de nouvelles technologies sur les territoires coloniaux afin de démontrer leur implication dans la modernisation de ces derniers. Ainsi, les États voulant éviter la colonisation comme le Japon s'empressent de développer un système de transport ferroviaire transnational. En conséquence, rapidement, il va intégrer les territoires coloniaux japonais sur le continent comme

---

<sup>26</sup> Francis Fukuyama, *La Fin de l'histoire et le Dernier Homme*, Paris, Flammarion, 1992, p. 199.

<sup>27</sup> Bhambra, *op. cit.*, p. 65.

<sup>28</sup> McNeill, *op. cit.*, p. XVI.

<sup>29</sup> Matthew Beaumont, Micheal Freeman (dir.), *The Railway and Modernity. Time, Space, and the Machine Ensemble*, Bern, Peter Lang, 2007, p. 7-8.

<sup>30</sup> *Ibid*, p. 8.

la Corée et la Mandchourie<sup>31</sup>. C'est dans ce contexte que le Japon participe à la construction d'une première ligne de chemin de fer sur le territoire coréen en 1900 et l'effort de construction se poursuit jusqu'en 1910 afin de faciliter les mouvements de troupes sur le territoire<sup>32</sup>.

Ainsi, comme il est visible en Chine, en Inde ou en Afrique à la suite de la colonisation, le développement de ces réseaux ferroviaires sur les territoires occupés a plusieurs fonctions. En premier lieu, cela a une fonction pratique en lien avec le transport de troupes, de matériel ou de main-d'œuvre. Ensuite, une fonction politique est présente, car ces réseaux permettent à l'État colonial de démontrer sa puissance en poussant le développement de ses colonies. Finalement, la culture occidentale est imposée sur le territoire colonial<sup>33</sup>. Comme le démontre le Japon, avant l'arrivée des puissances occidentales, de l'industrie, ainsi que du chemin de fer, la notion de temps est fort différente. Cependant, avec le développement d'un réseau ferroviaire, une réduction des distances est visible, car il devient moins long de voyager d'un endroit à un autre. Par le fait même, la question de l'efficacité commence à prendre de l'importance, alors que la population passe de la paysannerie au prolétariat<sup>34</sup>.

Pour ce qui est de l'historiographie entourant les chemins de fer et la modernité, celle-ci s'est surtout composée durant le XX<sup>e</sup> siècle autour d'un rapport entre le développement de l'industrie ferroviaire et l'économie. Le chemin de fer est donc intégré dans le modèle capitaliste, car il favorise le développement de certains secteurs industriels et de certaines régions<sup>35</sup>. Il est également devenu un point d'intérêt important pour les investisseurs nationaux et étrangers. Le chemin de fer permet d'agrandir le marché en suivant l'afflux de ressources agricoles et manufacturières sur une surface d'opération autrefois inimaginable<sup>36</sup>. Cette situation est également perceptible sur le continent européen où la capacité de production d'une mine de charbon augmente de près de dix fois après l'arrivée des chemins de fer. Cependant, très rapidement, ces grands réseaux ferroviaires européen et américain commencent à représenter un poids financier important<sup>37</sup>. Effectivement,

---

<sup>31</sup> Steven, *op. cit.*, p. 443-444.

<sup>32</sup> Alexandre Roy, « Les débuts de l'emprise économique japonaise en Corée coloniale, 1900-1919 », *Cipango*, n° 18, 1 juin 2011, p. 138.

<sup>33</sup> Goody, *op. cit.*, p.122.

<sup>34</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 21.

<sup>35</sup> Beaumont, *op. cit.*, p. 8-9.

<sup>36</sup> Walt Whitman Rostow, *The Stage of Economic Growth*, Cambridge, Cambridge University Press, 1971 [1960], p. 7.

<sup>37</sup> *Ibid*, p. 9.

afin de les garder en état de marche, il faut les entretenir, ce qui était extrêmement dispendieux. De ce fait, un grand nombre de ces chemins de fer étatiques ont été privatisés.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, l'historiographie entourant la question des réseaux ferroviaires pendant le XX<sup>e</sup> siècle se limite généralement à l'aspect économique, laissant de côté la question de son impact sur la population. Toutefois, depuis les années 1980, un changement au sein de ce courant historiographique s'opère. Effectivement, les chercheurs tentent maintenant de traiter du chemin de fer en tant qu'élément à part entière de la société dans laquelle il prend place en tenant compte de l'influence de ce dernier sur le développement des sociétés humaines l'entourant. C'est dans ce contexte que Freeman va écrire son ouvrage *Railways and the Victorian Imagination* qui examine les relations culturelles entourant la construction des chemins de fer pendant la période moderne, et ce, jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle<sup>38</sup>. Ainsi, une sensibilité grandissante de la part des chercheurs peut être observée autour de la question du chemin de fer et du rôle que ce dernier joue dans l'évolution des rapports sociaux<sup>39</sup>. De ce fait, les questions de luttes de groupes sociaux, de genres, de propagande et d'idéologies viennent modifier l'approche utilisée jusque-là dans l'analyse de cet aspect fondamental de la modernité<sup>40</sup>.

Ce nouveau courant historiographique prend surtout de l'importance à la fin des années 1990 et permet à des auteurs tels que Steven J. Ericson d'aborder la question du chemin de fer et de son influence sur la société moderne avec une approche différente. Dans son ouvrage *The Sound of the Whistle : Railroads and the State in the Meiji Japan*<sup>41</sup>, celui-ci présente le développement de l'industrie ferroviaire sur le territoire japonais, ainsi que l'importance que ce dernier prend dans l'organisation de l'État japonais. Que ce soit dans le but de transporter des troupes ou de la marchandise, le réseau ferroviaire joue un rôle primordial dans le développement du Japon moderne. Comme le souligne Free, le chemin de fer a le pouvoir de transformer la société sur les plans économiques, techniques, sociaux et légaux et il peut être perçu comme la représentation d'une civilisation destinée à être progressivement dominée par les progrès techniques<sup>42</sup>. Il met donc en avant les conséquences du chemin de fer sur la société japonaise et, surtout, sur la

---

<sup>38</sup> Micheal Freeman, *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven, Yale University Press, 1999, p. 28.

<sup>39</sup> Ian Carter, *Railways and Culture in Britain: the Epitome of Modernity*, Manchester, Manchester University Press, 2001.; Simon Bradley, *The Railways: Nation, Network and People*, Londres, Profile Books, 2015.

<sup>40</sup> Beaumont, *op. cit.*, p. 10.

<sup>41</sup> Steven, *op. cit.*, p. 506.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 25.

formation de l'État moderne japonais. Cela nous permet de comprendre l'ampleur des modifications subies par cette société, ainsi que les différents champs dans lesquels l'avènement de l'industrie ferroviaire a joué un rôle majeur, que ce soit dans le transport de marchandises, la réduction des distances ou le déplacement de troupes qui s'illustre d'ailleurs très bien lors de la guerre de 1904-1905. Ainsi, bien que cet ouvrage ne s'éloigne pas totalement du courant traditionnel centré sur la question économique, il est tout de même très utile dans le cadre de notre recherche, puisqu'il nous permet de comprendre pleinement les modifications que l'État japonais subit après le développement du réseau ferroviaire national.

C'est dans cette nouvelle perspective que s'inscrivent plusieurs chercheurs qui seront portés à notre étude, notamment l'ouvrage de Dan Free datant de 2012, *Early Japanese Railways 1853-1914 : Engineering Triumphs That Transformed Meiji-era Japan*<sup>43</sup>. Effectivement, plutôt que de se consacrer uniquement au rôle économique traditionnel qui est attribué à l'histoire ferroviaire, Free place son attention sur la question du développement technique et de l'influence de ce dernier sur la société japonaise en voie de se moderniser. Ainsi, bien que la composante économique soit tout de même présente dans cet ouvrage, elle n'occupe pas une place centrale et sert plutôt de contexte pour appuyer certains de ses arguments en utilisant des données statistiques. L'auteur s'inscrit donc dans ce nouveau mouvement historiographique et tente de problématiser l'histoire d'une nouvelle manière en prenant en compte l'importance du développement ferroviaire sur la croissance de la société qui l'entoure. Cet ouvrage est grandement utile dans le cadre de notre recherche, puisqu'il nous permet d'évaluer le rôle du chemin de fer dans l'amélioration des techniques japonaises.

Finalement, cette même volonté de remettre en question l'approche historique du phénomène des chemins de fer anime plusieurs autres auteurs, comme Jilly Traganou, qui vont tenter d'ouvrir la recherche à de nouvelles questions et méthodes. Ce renouveau touche donc non seulement l'histoire du chemin de fer, mais aussi l'histoire de la modernité, et plus précisément de la modernité japonaise. Ainsi, la nouvelle approche du rôle joué par le chemin de fer et son développement dans la société se répercute également dans les questionnements historiographiques. Nous nous positionnons dans ce courant historiographique en étudiant non

---

<sup>43</sup> Dan Free, *Early Japanese Railways 1853-1914: Engineering Triumphs That Transformed Meiji-era Japan*, Rutland, Tuttle Publishing, 2012 [2008], p. 288.

seulement les aspects économiques et techniques du développement du tronçon Tokaido, mais aussi ses impacts sociaux.

### **La modernité japonaise : une question en développement**

La modernité japonaise, tout comme le Japon lui-même, fait son entrée dans une historiographie européenne déjà formée, bien que les Japonais soient aussi détenteurs d'une importante historiographie entourant l'histoire nationale et celle des pays environnants. Ces études japonaises n'ont aucun intérêt pour les puissances occidentales qui, comme nous l'avons vu plus tôt, sont simplement intéressées par l'histoire orientale à titre comparatif et elles ne portent donc pas une attention particulière à l'historiographie locale sur le sujet<sup>44</sup>. De ce fait, lors de l'arrivée des Occidentaux, une nouvelle élite intellectuelle émerge au Japon. Celle-ci se regroupe tout d'abord à l'Institut des textes barbares qui se penche sur l'analyse et la traduction de textes provenant de l'Occident. Ses membres ont d'abord appris le hollandais, puisqu'avant 1854, les Pays-Bas étaient le seul pays occidental ayant obtenu l'autorisation de faire du commerce avec le Japon. Puis, avec l'arrivée des autres puissances, ces experts sont dans l'obligation d'apprendre de nouvelles langues comme le français, l'anglais et l'allemand<sup>45</sup>.

Ces efforts de traduction permettent l'émergence d'une nouvelle classe d'intellectuels qui se définissent comme des occidentalistes. Ils se basent sur les écrits européens et, dans certains cas, sur leurs expériences de cette culture ayant pris place lors d'études sur le terrain. En effet, plusieurs Japonais voyagent en Occident, que ce soit lors de la mission organisée par le gouvernement Meiji entre 1871 et 1873 ou lors de séjours d'études à l'étranger par la suite. De ce fait, cette nouvelle élite intellectuelle est identifiée par ses propres instances telles que le *Meiroke zasshi* (les « penseurs des Lumières japonais ») et une grande partie de leur implication se base sur la traduction et la vulgarisation de textes étrangers. Ainsi, ces intellectuels conçoivent que, dans le but de moderniser l'État japonais, il est indispensable de moderniser la pensée de la population. Effectivement, ils considèrent que malgré les efforts du gouvernement Meiji, pour le passage du Japon vers un État-nation moderne, il est indispensable que la population s'implique dans ce développement. Pour ce faire, ils veulent pousser cette dernière à sortir de son indifférence

---

<sup>44</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 15.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 46.

politique que certains iront même jusqu'à appeler un état d'esclavage ou une mentalité d'esclave<sup>46</sup>. C'est d'ailleurs le cas de Nishi Amane (1829-1897) qui avance dans un article qu'il devient une urgence nationale de réformer les esprits et de penser librement. Selon lui, la présence de la dynastie impériale ininterrompue dans l'histoire japonaise est la marque de ce caractère inhérent d'esclavage de la société japonaise<sup>47</sup>. C'est dans la continuation de cette vision particulière de la société japonaise et de son rapport aux idées modernes que se développe une nouvelle vision de l'histoire japonaise, ainsi que son rapport avec les autres nations modernes<sup>48</sup>.

Cette nouvelle vision de l'histoire japonaise et de l'historiographie nationale se positionne après la rencontre avec l'historiographie européenne. Effectivement, avant l'arrivée des Occidentaux, l'historiographie japonaise portait exclusivement sur les shoguns du passé et l'histoire devait servir uniquement les intérêts des nouveaux souverains<sup>49</sup>. Cependant, avec l'avènement de la période Meiji, les chercheurs tentent de revoir cette vision de l'histoire réservée aux élites. Ils sont plutôt poussés vers la rédaction d'une histoire nationale portant principalement sur la population. C'est à travers ce nouvel angle de l'histoire japonaise que Fukuzawa Yukichi (1835-1901), un occidentaliste ayant étudié à l'étranger et ayant été l'un des rares étudiants à participer à l'ambassade japonaise envoyée visiter plusieurs pays occidentaux au début de la décennie 1870, fait paraître deux ouvrages d'une importance capitale pour l'historiographie japonaise. Il rédige entre 1872 et 1876 *L'appel à l'étude*, puis en 1875 *L'abrégé de la civilisation*. Dans ces deux ouvrages, Fukuzawa traite ouvertement d'un grand nombre de concepts en rapport avec la modernité japonaise, incluant la notion d'indépendance du peuple face à l'État, mais aussi de l'indépendance de l'État japonais face aux puissances occidentales<sup>50</sup>. Ce qui rend ces ouvrages particulièrement importants, ce sont les concepts fondamentaux sur lesquels ces derniers s'appuient, c'est-à-dire le principe d'égalité et celui de l'indépendance. Il s'agit des premiers

---

<sup>46</sup> Amane Nishi, « Yôji wo motte kokugo wo shosuru no ron (De l'emploi de l'écriture occidentale pour représenter la langue nationale) », *Meiroku zasshi* (Le journal de l'an VI), n°1, 2 avril 1873, dans Yamamura et Nananome (dir.) *Meiroku Zasshi*, Tokyo, Iwanami Shoten, t. I, 1999, p. 102.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 102

<sup>48</sup> Katsunan Kuga, « Kinji Seiron Kô (Réflexion sur les discours politique contemporains), [1881] », Tokyo, *Iwanami Bunko*, 1972; Arinori Mori, « Saishô ron I (Épouses et concubines, I) », *Meiroku Zasshi*, n° 8, mai 1874, dans Shinichi Yamamura et Toru Nakanome, (dir.), *Meiroku Zasshi*, Tokyo, Iwanami Shoten, t.1, 1999, p. 53.

<sup>49</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 83.

<sup>50</sup> Yukichi Fukuzawa, *Bunmeiron no gairyaku (Abrégé de la civilisation)*, en anglais, *An Outline of a Theory of Civilization*, trad. D. A. Dilworth et G. C. Hurst III, introd. I. Takenori, New York, Columbia University Press, 2009 [1875], p. 189-190 ; Yukichi Fukuzawa, *L'appel à l'étude*, trad. du japonais par Christian Galan, Paris, Les Belles Lettres, 2018 [1<sup>re</sup> éd. 1872].

ouvrages publiés au Japon concernant l'égalité de tous. En effet, dans son second ouvrage, il parle de la nécessité pour le peuple d'être indépendant du gouvernement et pour la nation de conserver son indépendance. Fukuzawa juge ces progrès impossibles si le peuple n'est pas éduqué et ne possède pas des droits égaux à la classe dirigeante. Cet ouvrage sera d'ailleurs utilisé régulièrement comme manuel scolaire à l'époque Meiji.

Dans ce contexte, les chercheurs japonais commencent à voir l'histoire nationale d'une nouvelle manière. Fukuzawa présente cette dernière comme l'histoire de la civilisation dans laquelle l'atteinte de la civilisation est une lutte. Il reprend l'idée de Kant qui avance que les Lumières sont la manière dont l'humanité s'est sortie de sa propre immaturité<sup>51</sup>. Il présente aussi le monde en deux sections, soit les pays occidentaux ayant dominé la nature et les pays non civilisés qui sont dominés par elle. Il rajoute à cela une troisième catégorie se trouvant entre les deux dans laquelle se trouve le Japon, la Chine, l'Inde et la Turquie, car le Japon n'est pas perçu comme totalement civilisé et il faut que ce pays s'inspire de l'Occident pour y parvenir<sup>52</sup>. Ainsi, le Japon se doit d'étudier et il s'agit d'un combat que tous les citoyens doivent mener pour atteindre la civilisation. C'est dans cet ordre d'idées que, quelques années plus tard, Fukuzawa pourra écrire que le Japon est presque arrivé à la civilisation, contrairement à la Corée qui ferait encore partie des peuples barbares<sup>53</sup>.

C'est cette même vision d'une modernité incomplète réalisée par le Japon qui sera conservée tant dans l'historiographie occidentale que dans l'historiographie japonaise. La modernité japonaise est perçue comme n'ayant jamais pu atteindre les critères de la modernité européenne qui, comme nous l'avons vu plus tôt, servent de point final à atteindre dans le processus de modernisation<sup>54</sup>. Cette perception négative de l'expérience de la modernité japonaise va perdurer dans l'historiographie jusqu'aux années 1980. Cependant, les premières fissures de ce modèle commencent à apparaître dès les années 1960<sup>55</sup>.

---

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 51.

<sup>52</sup> Yôichi Komori, *Posutokoroniaru (Postcolonial)*, Tokyo, Iwanami shinsho, 2002, p. 209.

<sup>53</sup> Fukuzawa, *Bunmeiron, op. cit.*, p.51.

<sup>54</sup> *Ibid.*, p.53.

<sup>55</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 14.

Effectivement, au début des années 1960, le renouveau historiographique qui prend place au Japon est très similaire aux *social studies* qui se développent en Inde<sup>56</sup>. Toutefois, ces nouvelles recherches japonaises ont seulement été publiées en japonais, ce qui a grandement limité leur portée sur le développement de l'historiographie occidentale<sup>57</sup>. Par la suite, cette nouvelle tendance continuera dans les études sociales en se concentrant sur la question du miracle économique japonais pendant les années 1970. Un retour à la vision négative de l'unicité japonaise, qui prévalait dans les études portant sur la question de la modernité japonaise depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, prend place afin de la réhabiliter et de la mettre au centre de ce nouvel essor économique<sup>58</sup>.

Ainsi, lorsque le courant postmoderne commence à prendre de l'ampleur dans l'historiographie occidentale pendant les années 1980, la vision linéaire de la modernité commence à être remise en question. Effectivement, comme nous l'avons mentionné, avec la chute du bloc soviétique, un questionnement en lien avec la modernité et la prédominance du modèle européen s'ouvre<sup>59</sup>. Les chercheurs tentent donc de mettre en avant de nouvelles théories, comme celle des modernités multiples, et des nouvelles approches, comme celle de l'histoire globale<sup>60</sup>. C'est dans ce contexte que l'historiographie entourant la modernité japonaise change. Les chercheurs cessent de traiter d'une spécificité japonaise ou d'une unicité japonaise pour simplement étudier des caractéristiques particulières de la forme de modernité qui s'est développée au Japon<sup>61</sup>. Cette nouvelle approche s'inscrit dans une volonté de développement d'une histoire globale<sup>62</sup>. Ainsi, les chercheurs remettent en question la centralité des événements européens dans le développement de l'État moderne pour en faire de simples composantes de cette historiographie. Finalement, à travers ce changement d'approche entourant à la fois la modernité, mais aussi la question japonaise, il devient possible pour les chercheurs de s'intéresser simplement à la question du Japon sans tenter de mettre en place des comparatifs entre des modèles différents. Ce faisant, nous pouvons maintenant

---

<sup>56</sup> Masao Maruyama, *Essais sur l'histoire de la pensée politique au Japon*, trad. du japonais par Jacques Joly, Paris, les Belles lettres, coll. « Collection Japon », 2018 [1996]; Shôzô Fujita, *Tennô-sei kokka no shihai genri (Le principe dominant de l'état tennocratique)*, Tokyo, Miraisha, 1966.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>58</sup> *Ibid.*, p.15.

<sup>59</sup> McNeill, *op. cit.*, p. XVI.

<sup>60</sup> Bhambra, *op. cit.*, p. 65.

<sup>61</sup> Kenneth Pyle, *The Making of Modern Japan*, Acton, XanEdu Publishing Inc, 2017 ; Marius B. Jansen, *The Making of Modern Japan*, Cambridge, Belknap Press of Harvard University Press, 2002 [2000] ; William G. Beasley (dir.), *Modern Japan: Aspects of History, Literature and Society*, Berkeley, University of California Press, 1977 [1975]; Morris Low, *Building a Modern Japan: Science, Technology, and Medicine in the Meiji era and Beyond*, New York, Palgrave Macmillan, 2005.

<sup>62</sup> Bhambra, *op.cit.*, p. 65-66.

observer que la modernité japonaise, bien qu'elle ait pu jouir d'une certaine accélération à ses débuts grâce aux avancées techniques occidentales à sa portée, suit un rythme très similaire au développement de l'État moderne européen. En effet, elle est confrontée à l'émergence de nouveaux mouvements sociaux comme les mouvements féministes et communistes au même moment qu'ils se développent dans le monde occidental<sup>63</sup>.

C'est dans ce contexte qu'un grand nombre de chercheurs vont commencer à se pencher sur de nouvelles questions entourant le concept de modernité et celui de la modernité japonaise<sup>64</sup>. C'est par exemple le cas de Jilly Traganou qui s'interroge, dans son ouvrage publié en 2002 *The Tōkaidō Road Travelling and Representation in Edo and Meiji Japan*, sur le développement des représentations de la route Tokaido aux XVII-XIX<sup>e</sup> siècles. Pour ce faire, cette étude se base donc non seulement sur l'historiographie japonaise consacrée au développement de cette route commerciale, qui avait été laissée de côté par les ouvrages plus anciens, mais aussi sur la perception japonaise de la transformation de cette voie par le processus de modernisation entrepris au Japon à partir de 1868. Cet ouvrage se concentre donc sur la modernisation du territoire et la manière dont celle-ci s'illustre dans les représentations faites de la route Tokaido entre les deux périodes, que ce soit en utilisant des illustrations ou le traitement de celle-ci dans la littérature. Il place ainsi la réalité japonaise au centre de la question que l'on pose à l'histoire, s'inscrivant ainsi dans le cadre de l'histoire globale. Il permet également d'incorporer directement la route Tokaido dans cette nouvelle approche de l'histoire japonaise, sans pour autant se baser sur l'aspect économique de la question du développement d'une route commerciale<sup>65</sup>. Il s'agit en fait d'un ouvrage traitant directement du sujet de notre étude utilisant des sources japonaises. Il nous a donc servi dans notre recherche en offrant une approche différente afin d'étudier la Tokaido. En illustrant le développement de la société japonaise entourant la route au cours des périodes Edo et Meiji, cela facilite grandement notre compréhension de l'impact social de la route sur les municipalités qui se développent autour d'elle.

---

<sup>63</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 446-447.

<sup>64</sup> Chie Nakane et Conrad Totman (dir.), *Tokugawa Japan: the Social and Economic Antecedents of Modern Japan*, Tokyo, Univ. of Tokyo Press, 1997 ; Herbert P. Bix, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, New York, Perennial, 2002.

<sup>65</sup> Jilly Traganou, *The Tōkaidō Road: Travelling and Representation in Edo and Meiji Japan*, Londres, Routledge, 2004, p. 304.

Il nous est également possible de distinguer cette transformation des perceptions dans l'ouvrage de Pierre-François Souyri, *Moderne sans être occidental : aux origines du Japon d'aujourd'hui* (2016) dans lequel l'auteur se penche directement sur la notion de modernité japonaise en mettant en place une recherche centrée sur les spécificités de cette modernité japonaise et en remettant en question par le fait même l'historiographie préalable sur le sujet. Il parvient à démontrer que la modernité japonaise, bien qu'elle ait connu un début différent, ne se détache pas du monde dans lequel elle prend place. La société japonaise moderne se développe donc au même rythme que les États occidentaux de l'époque, ce qui la confronte à des mouvements populaires de la même nature que ceux-ci. Pour ce faire, l'auteur nous propose un survol du développement de la nation japonaise moderne en soulignant le rôle prépondérant joué par les penseurs japonais, qui étaient pour la plupart des anciens samouraïs, ainsi que par le gouvernement Meiji dans la mise en place de cette modernité.

Ce courant historiographique connaît d'ailleurs une croissance depuis le tournant des années 2000 : la remise en question de la question de la modernité japonaise pousse les chercheurs à se pencher de nouveau sur cette notion. Ils désirent ainsi illustrer les conséquences de la modernité spécifique du Japon sur l'ensemble des éléments de l'État. Plus précisément, ils veulent démontrer l'impact réel de l'influence occidentale sur les organes étatiques, mais aussi de prouver que cette incursion des nations européennes et des États-Unis ne présente pas l'ensemble des réponses entourant le développement de la société japonaise au cours de la période Meiji<sup>66</sup>.

Cette approche permet aux lecteurs de mieux saisir les enjeux particuliers liés à l'entrée du Japon dans la modernité, tout en remettant en question le rôle central accordé à l'Occident dans l'historiographie traditionnelle de la modernité. Bien qu'il soit effectivement question d'une fascination envers l'Occident, l'auteur en déduit plutôt une volonté à se conformer pour éviter la colonisation qu'une réelle occidentalisation de la société japonaise. De ce fait, même si certains savoirs et certaines coutumes occidentales sont adoptés, la mentalité de la majorité de la population restait japonaise<sup>67</sup>. Pour ce qui est de cet ouvrage, l'approche utilisée par l'auteur afin de définir la modernité japonaise se trouve également au centre de notre mémoire. Comme nous l'avons

---

<sup>66</sup> Ardath W. Burks, *The Modernizers: Overseas Students, Foreign Employees, and Meiji Japan*, New York, Routledge, 2021 [1985]; Naofumi Nakamura, *La révolution industrielle des régions du Japon*, trad. du japonais par Alexandre Roy, Paris, Les Belles Lettres, 2021; Ian Nish, *The Iwakura Mission to America and Europe: a New Assessment*, Londres, Routledge, 2008 [1998].

<sup>67</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 490.

mentionné plus tôt, les définitions utilisées au cours de notre recherche entourant la modernité et la modernité japonaise proviennent de celui-ci.

Ce survol de l'historiographie des différents courants est nécessaire afin de répondre aux questionnements qui sont à la base de ce mémoire. De ce fait, les différents courants de pensée ayant créé d'importants changements dans la perception historique de cette question sont ressentis dans l'ensemble des historiographies consacrées aux différents sujets abordés dans le présent travail. En observant l'évolution à la fois du rapport entre l'Occident et l'Orient, ainsi que celui de l'Occident avec la notion de modernité, nous pouvons comprendre les modifications qui sont apportées à l'historiographie japonaise sur le sujet. Cela explique l'avancement que connaît ce sujet depuis les vingt dernières années. Notre travail s'inscrit dans ce développement récent de l'historiographie de la modernité japonaise. Plutôt que d'essayer de catégoriser l'unicité de la nation japonaise, nous nous penchons sur sa forme spécifique de modernité et la manière dont cette dernière se transcrit dans un aspect caractéristique du développement technique de l'État-nation moderne, c'est-à-dire la construction d'un tronçon de chemin de fer.

### **Problématique**

Ainsi, le sujet de ce mémoire se trouve au point médian entre plusieurs historiographies ayant été soumises à une transition commune dans la révision que subit une grande partie de l'historiographie de la modernité européenne, ainsi que des rapports entre l'Orient et l'Occident au tourant des années 1980-1990. Cependant, la rencontre entre ces différentes historiographies ne semble pas avoir été possible dans la réalité japonaise. Bien que la question de la modernité japonaise et celle du rôle joué par le chemin de fer dans le développement technique de cette modernité aient déjà été abordées, une interconnexion entre le développement ferroviaire et la formation de l'État moderne japonais n'a pas été envisagée. À notre connaissance, la seule étude s'en rapprochant est celle de Jilly Traganou. Cependant, cette dernière traite principalement de l'évolution de la représentation de la route Tokaido entre la période Edo et la période Meiji, sans réellement étudier l'importance du tronçon pour le développement de la société moderne japonaise. Peu de travaux portent sur l'évolution de la modernité japonaise à travers un aspect technique particulier, se concentrant plutôt sur les différents aspects de la modernité et sur l'ingénierie. De ce fait, il nous semble pertinent d'étudier la période 1889-1900, soit de la mise en

opération du tronçon Tokaido à la fin du second boom économique lié au développement ferroviaire au Japon.

En nous intéressant au développement des chemins de fer au Japon et plus précisément au tronçon Tokaido, nous cherchons à analyser la singularité de la modernité japonaise. Les historiens s'entendent sur le fait qu'elle se traduit par un emprunt technologique important à l'Occident, tout en conservant son identité culturelle propre et en critiquant l'individualisme omniprésent dans la culture occidentale<sup>68</sup>. Nous prétendons ainsi possible d'apporter une nouvelle perspective entourant la question de la modernité japonaise en utilisant un médium technique afin d'analyser le concept de modernité plutôt que de traiter simplement du rôle du chemin de fer dans le cadre de cette modernité. Cette perspective nous permet de poser la question suivante : comment le développement du tronçon Tokaido illustre-t-il la singularité de la modernité japonaise, tant par le contexte de sa mise en place que par l'importance que ce dernier prend dans le développement des différentes sphères de la société moderne japonaise après son entrée en opération? Comment cette singularité s'illustre-t-elle dans la place que le tronçon Tokaido prend dans la centralisation et la modernisation du territoire japonais? Quel rôle joue-t-il dans la dynamique d'emprunts et d'apprentissages technologiques de l'Occident ? Comment ce projet s'inscrit-il dans la stratégie officielle du gouvernement Meiji, résumée par le slogan « technique occidentale, âme japonaise » ? Quel a été l'impact de la ligne Tokaido et de la centralisation du territoire qu'elle a engendrée sur l'évolution des différents mouvements sociaux tels que les mouvements ouvriers?

Nous posons l'hypothèse que cette unicité de la modernité japonaise est visible à travers les méthodes employées pour la construction de la ligne Tokaido, la présence d'ingénieurs étrangers et japonais sur le chantier et la construction d'une grande partie des composantes requises sur place. Nous avançons également que cette spécificité s'illustre par l'importance que ce dernier prend dans le développement des différentes sphères de la société moderne japonaise après son entrée en opération. Afin de répondre à ces questions, nous avons divisé notre étude en trois parties. En premier lieu, nous analysons l'implantation de la technologie ferroviaire dans le cadre japonais et le rôle de l'Occident dans son développement. Ensuite, nous avons centré notre étude sur la Tokaido et sa région afin d'évaluer sa contribution au processus de la construction de la nation japonaise moderne. Finalement, nous avons abordé les conséquences que ce nouveau moyen de

---

<sup>68</sup> J. Steven, *op. cit.*, p. 443-444.

transport et l'urbanisation qu'il a engendré ont eues sur le développement des groupes sociaux et de leurs revendications.

### **Cadre spatio-temporel**

Dans le cadre de notre étude, nous avons décidé de porter notre attention sur le développement du réseau ferroviaire sur le territoire japonais et plus spécifiquement sur le tronçon Tokaido. Le choix de ce champ spatial s'explique en premier lieu par le positionnement central de la route Tokaido sur le territoire japonais. Comparativement à l'ensemble des différents projets de construction ferroviaire prévus par le gouvernement au cours de la période Meiji, celui-ci présente plusieurs éléments qui lui permettent de se démarquer. Il s'agit du projet ayant la plus grande envergure et pour lequel les autorités japonaises ont dû obtenir des prêts importants afin de permettre sa construction. Ensuite, la route Tokaido en soi est un élément géographique d'une grande importance dans l'assise du pouvoir du shogun Tokugawa durant la période Edo, puisqu'elle permet de centraliser le territoire sur la capitale. Ce rôle persiste au cours de la période Meiji pendant sa transition d'une route centrale vers un tronçon central du réseau de chemin de fer gouvernemental. Finalement, la route passe à travers un grand nombre de municipalités et permet de rattacher deux des plus grands centres urbains du Japon. Ce faisant, son érection a un impact direct sur les sociétés qui l'entourent. L'ensemble de ces critères motive notre décision de concentrer notre étude sur ce tronçon ferroviaire en particulier.

Pour ce qui est des délimitations temporelles utilisées, nous étudierons principalement la période entre 1890 et 1901. Le choix de ce cadre temporel est justifié par la mise en service de la ligne Tokaido en 1890, ce qui nous permet de centrer notre étude sur le début de la période d'activité de cette partie du chemin de fer national. Ainsi, bien que notre étude nous mène à analyser les périodes de développement précédant notre cadre temporel, cela se fait simplement dans le but de mieux comprendre le contexte de la mise en service de la Tokaido. Puis, concernant la fin de notre cadre temporel que représente l'année 1900, cette dernière suit la fin du second boom financier ferroviaire japonais qui mène à une remise en question du modèle utilisé pour l'attribution des permis de construction pour les entreprises privées et à une baisse d'intérêt de leur part pour l'industrie ferroviaire. Cette nouvelle réalité, qui mène en 1907 à la nationalisation de l'ensemble du réseau de chemin de fer japonais, crée une rupture visible dans le cadre de notre objet d'étude. Cela en fait une délimitation propice à la fin de notre mémoire.

## Méthodologie et sources

Notre corpus de sources est composé de rapports techniques annuels produits par le *Railway Bureau*<sup>69</sup> du Japon<sup>70</sup>, de publications du journal américain *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen Magazine* parues entre 1898 et 1900<sup>71</sup> et d'articles issus de *Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères* (1891-1900). Nous utilisons les sources principalement anglophones et francophones dans le cadre de cette étude, ce qui vient fortement influencer l'information qui est mise à notre disposition. Cette décision s'explique par notre manque de connaissances de la langue japonaise qui nous empêche d'accéder aux sources rédigées en japonais. Aussi, puisque les technologies sont étrangères, il y a beaucoup de documentation sur le développement ferroviaire japonais en anglais et en français. Ces documents traitent du développement de l'industrie ferroviaire au Japon et décrivent en détail la construction et la mise en service de la Tokaido<sup>72</sup>.

L'étude des sources en provenance du *Railway Bureau* nous permet d'avoir un angle d'approche centré sur la perception locale des étapes de l'érection du projet du tronçon Tokaido. Effectivement, en plus de nous offrir un panorama complet des projets du réseau ferroviaire du gouvernement japonais, cette source nous présente la perception d'un ingénieur étranger sur la construction des chemins de fer japonais. L'auteur de ces rapports, Richard Francis Trevithick, est un ingénieur d'origine anglaise qui a participé à la construction de la première locomotive sur le sol japonais et qui a été le dernier responsable étranger du réseau ferroviaire japonais. L'analyse de ses rapports nous aide à mieux comprendre l'impact du développement du tronçon Tokaido sur la centralisation du territoire japonais, car ils contiennent les comptes rendus de la croissance de nouvelles agglomérations urbaines. En parallèle, en examinant les détails des commandes et les

---

<sup>69</sup> Il s'agit d'un organe de l'État japonais dépendant du ministère des chemins de fer. Sa mission est d'assurer la construction ferroviaire sur le territoire ainsi que de choisir les projets de construction privés qui présentent suffisamment de mérite pour être autorisés. L'entièreté des travaux de construction ferroviaire sont entreprise par les ingénieurs du *Railway Bureau* et les firmes privées paient seulement pour les frais de construction. Richard Francis Trevithick, « The History and Development of the Railway System in Japan », *Transactions of Asiatic Society of Japan*, Tokyo, Z.P. Maruya & Co., Ld. 1894, p. 132.

<sup>70</sup> Ibid., p. 115-257.

<sup>71</sup> Hathitrust Digital Library, *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen magazine*, janvier 1898 – juillet 1900, consulté le 10 janvier 2023, <https://catalog.hathitrust.org/Record/000675974>.

<sup>72</sup> Gallica, Bibliothèque nationale de France, *Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères*, janvier 1891 — décembre 1900, consulté le 20 janvier 2023, [www.gallica.bnf.fr](http://www.gallica.bnf.fr).

remarques de Trevithick sur l'avancement des travaux, nous avons étudié l'évolution de l'ingénierie japonaise et l'influence des facteurs internes et externes<sup>73</sup>.

Le document regroupant les rapports annuels produits par le *Railway Bureau* traite de l'ensemble des composantes techniques du développement de l'industrie ferroviaire au Japon. En ce qui concerne les rapports techniques annuels du *Railway Bureau* rédigés en anglais par Francis Trevithick, ceux-ci ont été produits l'année suivant la fin du premier boom économique ferroviaire japonais qui a laissé place à une crise économique d'une grande importance dans ce secteur d'activité. De plus, durant cette période, les autorités japonaises tentent de revenir à un certain protectionnisme et voient d'une manière moins favorable les étrangers. De ce fait, puisqu'un grand nombre de responsables de l'industrie ferroviaire japonaise proviennent de l'étranger, le gouvernement japonais a demandé la rédaction de ces rapports afin d'avoir une meilleure compréhension du développement du réseau ferroviaire sur le territoire. Ainsi, la rédaction de ces documents prend place dans une période de changements politiques et économiques importants entourant l'industrie ferroviaire. Nous analysons les rapports gouvernementaux présentés dans cette source à l'aide d'une méthode d'analyse quantitative, car nous portons notre attention sur les statistiques entourant les prix de construction, les coûts et les quantités des matériaux importés, ainsi que la distance de rails construites<sup>74</sup>. L'analyse de l'ensemble de ces données, alliée à l'étude des détails de la construction de chaque section, nous permet d'observer les cycles de croissances et de chute de l'industrie ferroviaire, ainsi que les évolutions démographiques qu'ils engendrent.

Le *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen Magazine*, consulté sur le site de la bibliothèque du Congrès américain *HathiTrust*, est un périodique américain qui traite de l'industrie ferroviaire et de son développement. Entre 1898 et 1900, il couvre l'émergence des tensions entre les ouvriers de chemins de fer et les dirigeants des grandes compagnies de chemin de fer pendant le second boom économique ferroviaire japonais. Il offre non seulement une description détaillée des tensions qui animent la population et plus précisément les groupes syndicaux de l'industrie ferroviaire, mais aussi un tableau des revendications sociales au sein de la population. De plus, la couverture des événements qui s'y trouvent nous permet d'étudier les perceptions du gouvernement impérial concernant la question syndicale, ainsi que des mouvements sociaux

---

<sup>73</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 115-257.

<sup>74</sup> Claire Lemercier et Claire Zalc, *Méthodes quantitatives pour l'historien*, Paris, La Découverte, 2008.

inspirés par des courants idéologiques occidentaux. Nous avons concentré notre analyse sur les grèves ouvrières survenues avant la fin du second boom économique ferroviaire et analysé 31 numéros de ce périodique parus entre janvier 1898 et juillet 1900. Il est également important de prendre en compte que cette source présente des tendances socialistes et marxistes : l'un de ses éditeurs en chef est Eugene Victor Debs, figure emblématique du mouvement socialiste et syndicaliste américain.

Enfin, en ce qui concerne la revue française *Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères* consultée sur le site *Gallica*, elle traite régulièrement des avancées scientifiques et techniques du Japon, plus particulièrement dans le domaine du développement des voies d'eau et des chemins de fer. Cela nous permet donc d'avoir un meilleur aperçu des progrès japonais en ingénierie, ainsi que de la vision européenne de la technologie japonaise. Cette source nous permet d'en apprendre davantage sur le contexte entourant les réformes de la période Meiji durant laquelle les ingénieurs japonais parviennent à apprendre de l'étranger et à rapidement atteindre un niveau de connaissances techniques similaire au reste du monde industriel. Dans le cadre de l'étude de nos sources journalistiques, nous employons une méthode d'analyse inductive en sélectionnant un certain nombre de mots-clés liés à notre objet d'étude et présents dans les articles de la période<sup>75</sup>. Nous étudions ensuite la fréquence des mentions du Japon, de la route Tokaido et de la grève des chemins de fer de 1898 afin de pouvoir mieux saisir l'ampleur de leur influence au niveau international.

Cependant, bien que ces sources nous permettent une analyse intéressante de la société et de la période dans laquelle elles prennent place, elles possèdent aussi quelques biais et lacunes. Tout d'abord, bien que les rapports techniques annuels aient été produits par le *Railway Bureau*, l'auteur de ceux-ci est un étranger. Jusqu'en 1893, les organes de l'État japonais qui se concentrent sur le développement technologique sont dirigés par des étrangers recrutés pour transmettre leur savoir-faire aux ingénieurs japonais. Ainsi, bien qu'il s'agisse d'une source d'origine japonaise, elle reflète les perceptions de son auteur qui ne fut pas un Japonais. Il faut également prendre en compte que, bien que nos sources nous permettent de couvrir différents aspects techniques, sociaux et économiques, elles ne traitent pas en détail de l'implication de tous les groupes sociaux dans le

---

<sup>75</sup> Mireille Blais et Stéphanie Martineau, « L'analyse inductive générale : description d'une démarche visant à donner un sens à des données brutes », *Recherches qualitatives*, vol. 26, n° 2, 2006, p. 3.

projet. De ce fait, si ce corpus donne une vision plus complète des différents aspects de la modernité japonaise et des conséquences du développement du tronçon Tokaido, il ne nous permet pas de prendre en compte la perception de la population, mais seulement celle des élites et des groupes de pression.

Notre méthodologie offre donc un rapport covalent entre les données quantitatives et qualitatives qui ouvre une discussion entre les données tirées directement du projet de construction de la Tokaido et l'évolution des perceptions qui l'entourent visibles grâce aux mots-clés utilisés dans notre étude inductive. Cette approche pluri méthodologique s'explique par la nature même des sources qui sont à notre disposition et son utilisation offre une analyse plus complète d'une réalité qui échappe à une méthode d'analyse unique.

### **Plan du mémoire**

Notre mémoire s'inscrit dans une historiographie ayant subi de grandes modifications dans les vingt dernières années en s'appuyant sur de nouveaux courants de pensée. Cette approche nous permet d'offrir une nouvelle perception de la question de la modernité japonaise en alliant les concepts de modernité et d'avancées techniques, sans pour autant centrer cette analyse de la modernité uniquement sur la question de l'ingénierie ou du développement technique. Cette entreprise se veut donc plus attentive aux réalités de la nation japonaise en étudiant la route Tokaido. Afin de mener à terme ce projet, nous le divisons en trois chapitres en suivant la même logique que les questionnements sur lesquels se base notre analyse.

Le premier chapitre traite de la question des emprunts techniques réalisés par les ingénieurs japonais auprès des puissances occidentales dans le cadre du projet Tokaido, sans pour autant compromettre la singularité japonaise. Ce chapitre permet d'analyser la notion de développement technique, ainsi que celle de l'évolution de la pensée japonaise portant sur l'importance de conserver une identité nationale dans le processus de modernisation.

Puis, le deuxième chapitre traite de la construction de la Tokaido et des défis qui se rattachent à l'érection d'un projet de cette ampleur. Pour ce faire, nous avons utilisé différentes données statistiques portant sur l'aspect économique du projet à travers les coûts envisagés pour la construction de la Nakasendo et les économies réalisées en utilisant le tracé de la Tokaido. Nous examinons aussi les différents défis techniques qui doivent être surmontés durant les travaux

comme l'illustre le nombre de ponts et de tunnels nécessaires à son érection. Tout cela nous permet d'évaluer l'importance de cette route dans la mise en place de nouveaux développements urbains. De plus, en utilisant les différentes données en notre disposition, nous avons analysé l'impact de la centralisation du territoire japonais par l'intermédiaire de la création du tronçon Tokaido. Cela nous permet donc de mieux comprendre l'importance de cette ligne ferroviaire pour le développement économique et industriel de l'État japonais, ce qui nous mène par le fait même à prendre en compte les revendications des travailleurs qui résultent de cette croissance.

Pour terminer, le dernier chapitre porte sur l'impact de la mise en service de la Tokaido sur les sociétés qui l'entourent et sur l'ensemble du Japon. De ce fait, nous abordons les changements que l'environnement japonais subit lors de la mise en service de ce tronçon et l'impact que ce dernier a sur le développement de plusieurs autres industries comme les mines et la foresterie. Ensuite, nous traitons de son influence sur le développement de l'économie japonaise et plus spécifiquement des industries régionales dans les municipalités qui se développent autour de cette route. Finalement, nous étudions la croissance des demandes des groupes syndicaux, dont les revendications font souvent écho aux demandes formulées par le mouvement pour les droits du peuple dans les années 1880. Cela nous permet également d'analyser l'essor de plusieurs mouvements sociaux, dont le mouvement marxiste qui se développe au Japon comme en Europe.

## CHAPITRE I

### LA MODERNISATION DU JAPON

À la suite de l'intrusion brutale des puissances occidentales sur le territoire japonais, l'empereur japonais Mutsuhito (1868-1912) et ses conseillers sont très conscients de la nécessité de moderniser le pays et d'apprendre des nouveaux venus. Ce faisant, plusieurs institutions comme le *Bansho Shirabesho*<sup>1</sup> (蕃書調所 littéralement « l'Institut pour l'étude des livres étrangers ») sont créées et un intérêt particulier est porté à la traduction des textes en provenance d'Occident. Dans cette nouvelle volonté d'apprentissage, des spécialistes étrangers sont appelés à venir au Japon afin d'aider à sa modernisation. L'un des points les plus importants mis de l'avant dès le début de ce processus est l'installation sur le territoire d'un réseau ferroviaire national. La construction de ce dernier commence dès 1873 et se poursuit tout au long de la période Meiji (1868-1912). Cela s'explique par l'importance du développement ferroviaire dans un contexte d'industrialisation, mais aussi par l'influence croissante des idées européennes sur les acteurs japonais. Pendant cet accroissement rapide, de nombreux emprunts techniques et technologiques sont réalisés et la formation de la main-d'œuvre japonaise par des spécialistes occidentaux a une incidence importante sur la croissance du nouvel État japonais. Dans ce contexte, quel fut l'impact des emprunts technologiques réalisés dans le cadre du développement ferroviaire du Japon sur la modernisation du Japon? Afin de répondre à cette question, nous analyserons d'abord le chemin de fer en tant qu'outil de détermination de la modernité. Puis, nous traiterons du développement

---

<sup>1</sup> Il s'agit de l'institut d'étude des « ouvrages barbares ». Il ouvre en 1856 et connaîtra plusieurs modifications au cours des années. Il passe du *Bansho Shirabesho* au *Yosho Shirabesho* (Institut d'études des ouvrages occidentaux), puis au *Kaiseijo* (École des études étrangères) et au *Kaisai Gakko* (École Kaisai), qui intégra finalement l'université de Tokyo lors de sa création en 1877. Benjamin C. Duke, *The History of Modern Japanese Education: Constructing the National School System, 1872-1890*, New Brunswick, Rutgers University Press, 2009, p. 19.

ferroviaire sur le territoire japonais. Finalement, nous présenterons les impacts des emprunts techniques et technologiques auprès de l'Occident sur ce dernier.

## **1.1 Les chemins de fer : un baromètre de modernité?**

Lors de la construction de la première ligne de chemin de fer japonais en 1873, le développement ferroviaire ne faisait pas encore consensus auprès des autorités locales. Cependant, depuis la mise en service de cette première ligne, le réseau connaît une croissance continue, et ce, pour l'ensemble de la période Meiji. Le chemin de fer prend alors un rôle central dans le transport de la production de l'industrie manufacturière. Cela dit, cette importance accordée aux chemins de fer n'est pas spécifique à la réalité japonaise. Selon Fraser et Spalding, leur introduction dans l'ensemble des sociétés en cours de modernisation apporte des changements aux communautés qui l'entourent<sup>2</sup>. Ainsi, comment le développement ferroviaire peut-il être conçu comme un baromètre de la modernité? Afin de répondre à cette question, nous analyserons d'abord l'importance du développement ferroviaire dans la création d'une économie moderne. Puis, nous nous pencherons sur l'impact du développement ferroviaire dans les sociétés régionales qui sont touchées directement par cette nouvelle industrie. Finalement, nous observerons l'utilisation du chemin de fer comme marqueur du développement d'une société moderne à travers le regard des observateurs européens qui déterminent alors les critères de la modernité.

### **1.1.1 Les conséquences du chemin de fer dans l'économie moderne**

Pendant le XVI<sup>e</sup> siècle, le continent européen est le théâtre d'un changement de paradigme important dans la conception du travail et de la production. L'emploi de l'énergie animale est progressivement remplacé dans l'industrie par le travail mécanique<sup>3</sup>. C'est dans ce contexte que plusieurs technologies se développent afin de faciliter la production de biens. Ces nouvelles découvertes techniques s'illustrent dans plusieurs secteurs économiques comme ceux des draperies

---

<sup>2</sup> Benjamin Fraser et Steven D. Spalding (dir.), *Trains, Culture and Mobility: Riding the Rails*, New York, Lexington Books, 2012, p. ix-x.

<sup>3</sup> Philippe Beaujard, Laurent Berger et Philippe Norel (dir.), *Histoire globale, mondialisations et capitalisme*, Paris, Éditions La Découverte, 2009, p. 22.

et des filatures de soies françaises<sup>4</sup>, ainsi que dans l'industrie minière anglaise<sup>5</sup>. Par exemple, comme nous l'explique Kenneth Pomeranz dans son ouvrage *The Great Divergence : China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, dans les mines de charbon anglaises à proximité d'importants cours d'eau, la mise au point de pompes pour retirer l'eau est nécessaire afin de permettre l'extraction du minerai. Ce besoin mène donc à la fabrication d'une pompe alimentée par le charbon tiré des mines. Cette technologie offre des applications variées et devient une composante centrale de la modernisation de l'ensemble des industries<sup>6</sup>.

L'exemple du moteur à vapeur et de son importance indéniable dans l'avancement d'une société moderne permet de comprendre le rôle prépondérant qu'une seule avancée technique peut avoir sur la société dans laquelle elle prend place. Dans le cas du chemin de fer, cet impact est particulièrement important dans la sphère économique. Une corrélation marquée entre la croissance du système ferroviaire et celle de l'économie est en effet facilement décelable. Cependant, pour analyser de manière convenable les conséquences de cette technologie sur l'économie des nations dans laquelle elle est installée, il ne suffit pas de se limiter à ces comparaisons. Afin de comprendre ce rapport, il est nécessaire de prendre en compte le développement du réseau ferroviaire à la fois comme une cause et une conséquence du développement économique. Dans le cas de l'exemple européen, la croissance de l'industrie du transport de matériel permet une spécialisation régionale entourant des aspects spécifiques de l'économie. En effet, l'évolution de la rapidité du transport permet à certaines régions de se spécialiser dans une seule sphère de l'activité économique<sup>7</sup>.

Cette spécialisation des régions s'explique par la capacité de celles-ci d'importer d'ailleurs les produits de consommation courante dont elles ont besoin. Par exemple, la région de Kyushu se spécialise dans l'industrie minière et la région de Tomioka dans les soieries<sup>8</sup>, car le développement d'un réseau ferroviaire national japonais répond aux besoins quotidiens de la population. Cette

---

<sup>4</sup> Jean-Jacques Boucher, *Le dictionnaire de la soie : découvrir son histoire de ses origines jusqu'à nos jours*, Paris, Éditions Lanore, 2014, p. 322.

<sup>5</sup> Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence : China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, Princeton University Press, 2021 [2000], p. 60.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 65- 67.

<sup>7</sup> Patrick O'Brien, « Transport and Economic Development in Europe, 1789–1914 », dans Patrick O'Brien (dir.), *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, Oxford, Macmillan, 1983, p. 2-3.

<sup>8</sup> Boucher, *op. cit.*, p. 322.

dernière se concentre alors sur un seul pan de l'économie<sup>9</sup>. Ainsi, le développement de l'industrie ferroviaire entraîne des conséquences directes sur plusieurs autres industries connexes. Comme il est possible de l'observer à travers l'exemple britannique, la construction d'un réseau de chemin de fer permet à l'industrie du charbon de grandir, puisque la demande pour cette matière première est équivalente à la vitesse de construction de nouvelles lignes<sup>10</sup>. Il en va de même pour les entreprises métallurgiques qui participent activement à la construction des industries manufacturières et ferroviaires anglaises<sup>11</sup>. Ainsi, cette nouvelle technologie devient un véritable moteur économique et cela attire l'attention des investisseurs privés qui veulent en tirer profit<sup>12</sup>. Dans le cas du Japon, les investissements privés atteignent 56,6 millions de yens seulement douze ans après leur entrée dans ce secteur économique, c'est-à-dire entre 1881 et 1893<sup>13</sup>. Tant en Angleterre qu'au Japon, la construction du réseau ferroviaire national permet à ces industries de croître, tout en transportant la production manufacturière et les matières premières vers les centres de production<sup>14</sup>.

Dans le cadre de l'industrialisation d'un pays, le chemin de fer interfère directement sur la croissance de plusieurs secteurs de l'économie, que ce soit concernant le transport de matériel et de main-d'œuvre ou la production de spécialisations locales à travers un réseau national qui connecte des régions autrement difficilement liées<sup>15</sup>. Ce réseau permet également à l'État de créer une économie nationale intégrée et une centralisation de l'État autour de grands centres urbains<sup>16</sup>. Le développement économique à travers une industrie spécifique favorise ainsi réellement cette centralisation. En effet, afin de participer au commerce national et d'obtenir les biens de consommation courante qui sont produits dans d'autres parties du pays, il faut que la production locale s'organise dans un pôle commercial. Les différentes productions sont donc acheminées vers la capitale et, à partir de là, elles sont revendues à des distributeurs locaux. Cela encourage une

---

<sup>9</sup> O'Brien, *op. cit.*, p. 4.

<sup>10</sup> Dorothy Marshall, *Industrial England, 1776-1851*, Londres, Routledge, 2013 [1973], p. 13.

<sup>11</sup> Stefano Fenoaltea, « Italy », dans Patrick O'Brien (dir.), *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, Oxford, Macmillan, 1983, p. 67.

<sup>12</sup> François Caron, « France », dans Patrick O'Brien (dir.), *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, Oxford, Macmillan, 1983, p. 34.

<sup>13</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 230.

<sup>14</sup> Marchal, *op. cit.*, p. 13.

<sup>15</sup> Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Oakland, University of California Press, 2014 [1977], p. 27.

<sup>16</sup> Fenoaltea, *op. cit.*, p. 78.

centralisation effective à la fois du territoire, mais aussi de l'économie grâce au réseau ferroviaire<sup>17</sup>. Cette situation est d'ailleurs parfaitement visible dans le cadre japonais : le gouvernement Meiji s'est assuré que le développement ferroviaire l'aide à centraliser l'activité économique autour de Tokyo. Lors de la conception du projet de chemin de fer japonais, la volonté de se servir de ce nouvel outil pour centraliser le territoire devient une priorité<sup>18</sup>. Cela se produit à tel point que, parmi les six premiers projets ferroviaires lancés par le gouvernement au cours des décennies 1870-1880, quatre sont destinés à passer par Tokyo<sup>19</sup>.

Bref, la mise en place d'un réseau ferroviaire est directement liée au développement d'une économie moderne et centralisée. Il est donc d'une importance capitale. En effet, son introduction dans l'économie nationale permet d'améliorer de manière fondamentale la vitesse et la constance du déplacement de la production manufacturière, mais aussi de revoir la conception d'économie locale. Cette incidence sur le reste de l'économie attire l'intérêt des investisseurs qui voient eux aussi la valeur de cette nouvelle industrie. Cela lui permet de grandir encore plus vite et d'aider les compagnies dont elle dépend à croître. Non seulement la modernisation de l'État à travers les chemins de fer est visible dans les grandes villes, mais elle se reflète aussi en région.

### **1.1.1 Le développement des sociétés régionales au Japon**

En dehors du cadre urbain, ces rapports entre l'économie locale et le développement ferroviaire prennent une dimension d'autant plus importante que les chemins de fer deviennent une composante à part entière des sociétés régionales<sup>20</sup>. En effet, au cours de la construction d'un réseau ferroviaire national, les municipalités où le chemin de fer passe se développent afin de répondre aux besoins des voyageurs qui l'utilisent. Comme nous le démontrerons en détail dans le troisième chapitre, cela permet également d'entretenir adéquatement les lignes qui passent à travers leur territoire. De ce fait, l'économie de ces communautés se centre autour du revenu généré par ce nouvel afflux de passagers. En effet, plusieurs nouveaux commerces sont construits dans la proximité de la gare, tels que des restaurants, des hôtels et des cafés afin de répondre à la demande<sup>21</sup>.

---

<sup>17</sup> Tom Kemp, *Industrialization in Nineteenth Century Europe*, New York, Routledge, 2013 [1985], p. 67.

<sup>18</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 98.

<sup>19</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 117-118.

<sup>20</sup> Schivelbusch, *op. cit.*, p. 179.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 180.

Ainsi, ces petites municipalités peuvent devenir des pôles économiques régionaux d'importance grâce au chemin de fer. Liverpool en Angleterre et Otsu au Japon en sont des exemples probants : plusieurs personnes provenant des municipalités voisines viennent travailler dans ces nouveaux centres<sup>22</sup>. Dans ces deux cas, l'activité économique générée par la construction de stations ferroviaires permet à la région de croître et cause une centralisation de la main-d'œuvre. Cela s'explique par un besoin d'une main-d'œuvre qualifiée composée entre autres d'ingénieurs pouvant assurer l'entretien des installations, ainsi que de la bonne circulation des trains<sup>23</sup>. À cela s'ajoutent plusieurs nouveaux commerçants qui s'installent dans le but de répondre à l'augmentation de la demande de services répondant aux besoins des passagers et des travailleurs amenés par le train. Finalement, la main-d'œuvre qui n'est pas spécialisée se rassemble également dans ces centres afin de prendre part à l'accroissement de l'activité économique<sup>24</sup>. Dans le cas de Liverpool, il s'agit déjà d'un centre industriel important avant même l'introduction du réseau ferroviaire. Ainsi, les conséquences de cette nouvelle technologie sont limitées<sup>25</sup>. Cependant, dans le cas japonais, le développement de l'industrie ferroviaire dans les régions a des conséquences directes sur sa croissance économique.

En effet, entre 1881 et 1893, l'industrie du chemin de fer représente un investissement total de 94,16 millions de yens en comptant les fonds publics et privés<sup>26</sup>. Ainsi, la concentration des entreprises œuvrant dans ce secteur en région augmente tout au long de la période. En 1900, douze entreprises privées s'installent dans les régions japonaises<sup>27</sup>. De ces douze sociétés, trois se trouvent à Fukuoka et les autres sont réparties dans différents départements. Comme l'indique Naofumi Nakamura dans son ouvrage *La révolution industrielle des régions du Japon*, cette répartition s'explique par « La communauté de lieu entre fondation et implantation du siège social ». Selon lui, « La plupart des sociétés ferroviaires étaient alors financièrement tributaires des régions que leurs lignes devaient traverser<sup>28</sup>. » L'installation d'une ligne ferroviaire offre alors une alternative économique à la population locale ne voulant pas s'exiler vers les centres urbains. L'économie locale devient donc entièrement dépendante de la présence des installations

---

<sup>22</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 92.

<sup>23</sup> Marshall, *op. cit.*, p. 105.

<sup>24</sup> Fenoaltea, *op. cit.*, p. 98.

<sup>25</sup> Schivelbusch, *op. cit.*, p. 180.

<sup>26</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 230.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 127.

<sup>28</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 70.

ferroviaires et du revenu qu'elles génèrent. De ce fait, en cas de recul de l'industrie, les stations d'entretien et les villes supportées par le chemin de fer se vident rapidement.

De plus, l'installation de ces nouveaux segments dans les régions permet l'ouverture de celles-ci à l'ensemble du territoire national. Cela réduit les distances et offre aux habitants l'accès à de nouveaux biens de consommation en provenance d'autres régions japonaises et de l'étranger<sup>29</sup>. Cet accès aux commodités et aux moyens de transport rapide vers les grands centres urbains donne naissance à un nouveau phénomène lourd de conséquences : il entraîne une uniformisation croissante entre la population des villes et des campagnes<sup>30</sup>. Effectivement, la construction d'un nouveau tronçon qui connecte une petite municipalité au réseau ferroviaire national représente son ouverture au commerce à l'échelle nationale et parfois même internationale. Elle lui donne un accès à l'ensemble du territoire et aux nouvelles opportunités en matière du développement socio-économique<sup>31</sup>. Dans le cas d'Otsu, la construction du chemin de fer lui permet de se rattacher directement à Tokyo et à Kyoto, deux hubs ferroviaires d'importance capitale. Sa population obtient ainsi un accès direct à l'ensemble du réseau ferroviaire<sup>32</sup>.

Ainsi, le développement d'un réseau de chemin de fer national a une incidence directe sur les sociétés qu'il traverse. Cette modernisation « à l'européenne » dépasse le Vieux Continent pour atteindre le Japon. Plus précisément, sa construction pousse les municipalités désormais connectées au réseau national à se développer, à la fois sur les plans économique et démographique, afin de répondre aux nouveaux impératifs financiers qui s'imposent à elles dans ces temps de bouleversements. Il prend également une place centrale dans l'ouverture de l'espace national aux populations des régions, tout en centralisant leur économie. Ainsi, même les lieux les plus reculés du Japon se voient de plus en plus touchés par la modernisation du pays. Les chemins de fer en sont un exemple frappant, alors qu'ils chamboulent des vies.

### **1.1.2 Le chemin de fer en tant qu'indicateur de modernité**

Le réseau de chemin de fer prend donc un rôle particulier dans le cadre des modernités européennes. Cette nouvelle technologie devient effectivement un aspect principal du passage vers

---

<sup>29</sup> Fraser et Spalding, *op. cit.*, p. 173.

<sup>30</sup> Antonio Gomez-Mendoza, « Spain », dans Patrick O'Brien (dir.), *op. cit.*, p. 150.

<sup>31</sup> Marshall, *op. cit.*, p. 14.

<sup>32</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 126.

l'industrialisation des centres économiques, anciens et nouveaux. Il force une remise en question des modèles financiers en place afin de favoriser une économie centralisée et offre aux travailleurs un accès aux nouvelles commodités<sup>33</sup>. Ainsi, à la suite de l'industrialisation des nations européennes, le développement du réseau ferroviaire et son importance dans le processus d'industrialisation sont des éléments centraux de la conception européenne de la notion de modernité. Dans l'œil des observateurs européens, il devient également un baromètre permettant de déterminer l'avancement d'une nation vers la modernité<sup>34</sup>.

Cette nouvelle détermination accordée au développement ferroviaire s'illustre à travers plusieurs exemples coloniaux en Inde, dans l'Indochine ou en Afrique du Nord. Cela s'explique par une volonté européenne d'introduire les méthodes de production occidentales au sein des colonies afin d'en faire des centres de production qui rendent des comptes directement à la métropole<sup>35</sup>. De plus, le développement de l'industrie au sein des colonies permet une meilleure qualité de vie aux ressortissants des empires européens qui les occupent<sup>36</sup>. Finalement, l'un des principaux prétextes de la colonisation européenne en Afrique du Nord est de permettre aux habitants d'accéder aux connaissances et au savoir-faire européens comme le chemin de fer<sup>37</sup>.

L'industrialisation des colonies en Afrique et en Asie remplit tous ces critères. Dans le cas de l'Inde, une première ligne de chemin de fer y apparaît en 1853 et depuis, le réseau ferroviaire y connaît une croissance constante<sup>38</sup>. Cet accroissement s'explique par la volonté des autorités coloniales d'installer un réseau national permettant le déplacement rapide de troupes. La superficie du territoire indien représente un grand défi pour les autorités britanniques, puisqu'en cas de révolte ou d'intrusion ennemie, le temps de réaction des soldats présents sur place ne leur permet pas de défendre efficacement le territoire. Ainsi, la construction du réseau ferroviaire donne aux Britanniques l'occasion de transformer l'économie de la colonie pour satisfaire les besoins de la métropole et d'améliorer leur contrôle du territoire. En 1893, le réseau indien représente déjà une

---

<sup>33</sup> Fraser et Spalding, *op. cit.*, p. 173.

<sup>34</sup> *Ibid*, p. 6.

<sup>35</sup> Sudipta Sardar, « Colonial Origins of Modernity in India: A Historical Perspective of Railways », dans Sagar Simlandy et Keshab Chandra Ghosh (dir.), *Colonial Origins of Modernity in India*, Lucknow, BFC Publications, 2022, p. 32.

<sup>36</sup> Santosh Jaganath, *The History of Nizam's Railways System*, Solapur, Laxmi Book Publication, 2013, p. 114.

<sup>37</sup> Corisande Fenwick, *Early Islamic North Africa: A New Perspective*, Londres, Bloomberry Academic, 2020, p. 13.

<sup>38</sup> Sardar, *op. cit.*, p. 32.

superficie de rails de 28 596,43 km, alors que le réseau anglais comporte 32 709,92 km. De plus, le chemin de fer indien produit annuellement un revenu de 122 152 110 yens<sup>39</sup>.

Au début de la période Meiji, dans son effort de modernisation, le Japon s'est appuyé sur l'expérience de l'Inde pour construire ses chemins de fer. Effectivement, puisque le réseau indien est proche du Japon, ce dernier a pu participer à l'importation des pièces et des locomotives en provenance d'Europe qui sont destinées au réseau colonial. Or, les cargos de pièces de chemin de fer à destination de l'Asie étaient composés en prenant en compte les besoins du réseau indien. Les autorités japonaises ont malgré tout décidé de s'en inspirer afin de pouvoir réduire les coûts d'importation et les délais de livraison. Par exemple, le Japon a adopté le même écartement des rails que celui de l'Inde afin de pouvoir utiliser le matériel qui est maintenant disponible grâce au commerce avec les nations occidentales<sup>40</sup>.

Cette utilisation des structures commerciales déjà en place entre l'Inde et l'Occident représente un avantage dans ce contexte de modernisation. Les autorités japonaises veulent mettre en place plusieurs marqueurs de modernité tels qu'identifiés dans le processus de modernisation des colonies européennes. La mise en place d'un réseau national de chemin de fer dans ce contexte représente donc un accès rapide à la modernisation du territoire, car le réseau indien facilite l'accès aux pièces et augmente la fréquence des livraisons. Ainsi, la construction du réseau ferroviaire permet au gouvernement Meiji de démontrer aux puissances européennes et aux États-Unis que le Japon est en voie de devenir une nation moderne. D'ailleurs, le rôle du réseau ferroviaire en tant que baromètre de modernité sur le territoire japonais dans l'œil des observateurs étrangers est très visible dans les observations des journalistes. Comme nous pouvons l'observer dans la revue *Le Génie Civil*, le nombre de mentions du Japon et de ses avancées techniques a augmenté drastiquement au cours de la décennie 1890 et les entrées concernant le chemin de fer japonais passent d'une mention de quelques lignes à des articles entiers lui étant dédiés :

L'établissement de chemins de fer a naturellement commencé autour de Yokohama et de Tokio. De là part une grande ligne allant au nord, sur 700 kilomètres, jusqu'à l'extrémité de l'île de Nippon. Une autre dirigée, au sud-ouest, exécutée déjà sur 700 kilomètres, doit bientôt être prolongée de 200 kilomètres et atteindre l'extrémité sud,

---

<sup>39</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 230.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 138.

où elle est presque directement continuée par les 200 kilomètres établis dans l'île de Kiusiu<sup>41</sup>.

L'intérêt démontré par l'auteur de cet article envers la croissance du chemin de fer sur le territoire japonais démontre l'incidence de celui-ci sur la perception des avancées techniques produites au Japon. Effectivement, bien que d'autres aventures techniques japonaises soient parfois mentionnées dans le journal, il s'agit de la seule industrie qui est le sujet de plus de trois articles complets en seulement deux ans. La majorité des articles font alors usage de l'expérience japonaise pour comparer avec les autres pays asiatiques ou dans de courts passages. Entre 1880 et 1900, 223 entrées mentionnant le Japon sont rédigées dans la revue *Le Génie Civil*. Sur l'ensemble de celles-ci, 18 d'entre elles parlent directement du chemin de fer. Parmi les 26 articles complets portant sur le Japon, dix d'entre eux traitent des chemins de fer. Cela représente une proportion de 38,4%. Le chemin de fer y est décrit comme un outil indispensable au développement du Japon moderne. Il est donc perçu comme un marqueur précis du niveau de modernité atteint par l'État qui le construit.

Du côté japonais, l'annonce dans les médias locaux tels que le *Japan Weekly* de la construction de nouveaux tronçons démontre un intérêt marqué de la population pour la croissance de cette nouvelle technologie sur le territoire :

The stations on the Akashi-Himeji line of the Santo Railway, opened for traffic on the 23rd Ultimo, are situated at Akashi, Okubo, Tsuchiyama, Kakogawa, Amida, and Himeji. The distance between Akashi and Himeji is 22 miles 11 chains, of which 3 miles 73 chains are between Akashi and Okubo, 4 miles 29 chains between Kakogawa and Amida, and 5 miles 16 chains between Amida and Himeji<sup>42</sup>.

Tant les Occidentaux que les Japonais considèrent donc le développement ferroviaire comme un symbole de la modernité.

Somme toute, le développement du chemin de fer dans les espaces coloniaux a plusieurs fonctions. Il favorise un meilleur contrôle militaire et économique des territoires d'outre-mer, tout en permettant aux empires coloniaux d'affirmer leur puissance et d'imposer leur autorité. Ce faisant, il devient une représentation directe de la domination européenne et place les bases de ce que doit posséder une société considérée comme moderne. Ainsi, il est possible de définir le développement

---

<sup>41</sup> F. de Longe, « Chemin de fer : un chemin de fer à crémaillère au Japon », *Le Génie Civil : revue générale des industries françaises et étrangère*, 1<sup>er</sup> décembre 1894, p. 73.

<sup>42</sup>The Japan Weekly Mail, « Summary of news », *The Japan Weekly Mail*, vol. X, 5 janvier 1889, p. 2.

du chemin de fer comme un indicateur de modernité selon le modèle européen que l'on tente de reproduire sur le territoire japonais. Cependant, le contexte japonais est très différent de celui de l'Occident, ce qui a un impact important sur le processus de la construction du réseau ferroviaire au Japon.

## **1.2 Le développement du réseau de chemins de fer japonais**

L'enthousiasme japonais pour les chemins de fer apparaît lors de la démonstration d'un petit train amené par un bateau de la mission de l'amiral Perry sur la péninsule de Miura en tant que cadeau au shogun en 1854. Les autorités deviennent alors convaincues du rôle central que doivent jouer les chemins de fer dans le l'instauration d'un État moderne<sup>43</sup>. Cette anecdote est souvent mobilisée dans l'historiographie pour illustrer le point de départ de la construction de chemins de fer au Japon. Cependant, bien qu'elle soit intéressante, elle ne représente pas réellement tout le processus que suit le projet ferroviaire avant de voir le jour. Celui-ci se produit en suivant un rapport particulier entre les chemins de fer et la modernité. Quelles sont les étapes de la construction du complexe ferroviaire sur le territoire japonais et ses conséquences pour la société qui se modernise autour de lui? Afin de répondre à cette question, nous analyserons d'abord le programme du développement ferroviaire du gouvernement japonais. Par la suite, nous étudierons l'impact de la croissance des investissements étrangers et privés sur l'expansion de l'industrie ferroviaire pour terminer avec la remise en question du modèle économique après le krach boursier japonais de 1900 qui force le gouvernement à nationaliser l'industrie.

### **1.2.1 La mise en place du plan gouvernemental**

La construction du réseau ferroviaire japonais n'est pas une nouveauté appartenant explicitement au gouvernement Meiji, puisque cette technologie a été présentée au peuple et au gouvernement japonais durant la décennie 1850. Cependant, comme nous l'indique Trevithick, il faut attendre la fin de la restauration Meiji pour qu'un plan officiel de développement voie le jour : « After the restoration the question of the necessity of the speedy introduction of railways occupied the

---

<sup>43</sup> Free, *op. cit.*, p. 57-58.

attention of the Ministers of State, it was not until the year 1869 that the proposal was approved of by the Emperor, and His Majesty ordered a plan to be laid out for carrying out the scheme. »<sup>44</sup>.

Considérant que la guerre du Boshin, qui contestait la transition du pouvoir du shogun Tokugawa à l'empereur Mutsuhito, a pris fin durant l'été 1869<sup>45</sup>, cette décision survient dès le retour d'une paix relative sur le territoire. L'une des priorités de l'empereur Meiji est alors de moderniser le territoire japonais à travers la mise en place d'un réseau ferroviaire. En effet, dès la formation de son gouvernement, avant la fin des hostilités, les nouveaux ministres voient déjà l'importance de la constitution de ce réseau sur le territoire japonais. Cela s'explique par l'intérêt que lui portent les sphères militaires et économiques à partir du début du développement ferroviaire<sup>46</sup>. D'abord réfractaires à l'investissement des ressources limitées du gouvernement Meiji dans ce projet, les autorités militaires voient rapidement son utilité pour le déplacement des troupes, avant même que la montée des tensions en 1869 accentue leur intérêt<sup>47</sup>. Le mécontentement de plusieurs groupes sociaux comme les anciens samurais est puissant face à la présence des étrangers sur le territoire et aux avantages commerciaux qui leur sont attribués grâce aux traités inégaux. Ces sentiments ne disparaissent pas après la restauration Meiji. Ces groupes voient dans l'introduction de la technologie occidentale sur le territoire un danger pour la sécurité du Japon et s'opposent à tout transfert technologique et culturel. Cela retarde les projets gouvernementaux de développement:

Railways met, however, with such strenuous opposition from the large party which always endeavoured to impede any progress towards Western civilization, as well as with other difficulties which retarded the introduction of railways into England, and other countries, that it was only in the year 1870, that, thanks mainly to the persistent and enlightened efforts Mr. (now Count) Ito, at that time Assistant Vice-Minister, and of Mr. (now Count) Okuma, then Vice-Minister of the Home and Finance Departments, that this great step towards the opening up and development of the country was eventually started<sup>48</sup>.

Comme nous l'explique Trevithick dans cet extrait, le développement du réseau ferroviaire sur le territoire rencontre d'importantes résistances, puisqu'il est associé aux Occidentaux et à une

---

<sup>44</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 116.

<sup>45</sup> Noel H. Wilson, « Western Whalers in 1860s' Hakodate How the Nantucket of the North Pacific Connected Restoration Era Japan to Global Flows », dans Harald Fuess et Robert I. Hellyer (dir.), *The Meiji Restoration: Japan as a Global Nation*, New York, Cambridge University Press, 2019, p. 60.

<sup>46</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 139.

<sup>47</sup> Susan B. Hanley, « The Material Culture: Stability in Transition », dans Marius B. Jansen et Gilbert Rozman (dir.), *Japan in Transition : From Tokugawa to Meiji*, Princeton, Princeton University Press, 2016 [1986], p. 466.

<sup>48</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 116.

occidentalisation du Japon. Cette situation change après la fin de la guerre du Boshin et l'implication au cours de celle-ci de plusieurs puissances occidentales. Effectivement, la majorité des opposants à l'apprentissage des techniques occidentales a été exposée à la force de frappe d'une armée moderne. Ils sont maintenant conscients de l'importance pour le Japon d'égaliser les puissances occidentales<sup>49</sup>. Ces tensions sont présentes au sein même du gouvernement : à la suite de ce conflit militaire, différentes factions sont créées en son sein, ce qui mène à des luttes internes incessantes<sup>50</sup>. Cela explique l'implication particulière des ministres Ito et Okuma dans la mise en place du projet de développement ferroviaire.

Cet extrait nous permet également de comprendre que, dès le début de la décennie 1870, la majorité des oppositions au développement ferroviaire sur le territoire se dissipe. C'est dans ce contexte que la première ligne ferroviaire du projet gouvernemental est créée: « The work on the line between Tokyo and Yokohama was begun in April 1870, and that between Kobe, and Osaka in November of the same year.<sup>51</sup> » La construction de la première ligne reliant Tokyo et Yokohama vient donc donner le coup d'envoi au plan de développement d'un réseau ferroviaire national du gouvernement Meiji. Ce tronçon permet de relier la nouvelle capitale à l'un des ports de traités les plus importants et ainsi d'offrir une voie commerciale plus efficace pour les marchands européens qui s'y sont installés<sup>52</sup>. Cela sera également une motivation importante pour la construction de la ligne entre Kyoto et Kobe qui permet le transport de la marchandise acheminée par bateau sur le territoire<sup>53</sup>.

Ces premières initiatives s'inscrivent donc dans le projet gouvernemental d'un chemin de fer national qui rattache l'ensemble des régions du Japon à la nouvelle capitale. Ce projet consiste à relier par voie ferroviaire, d'une part, Kyoto et Tokyo, et d'autre part, les différentes régions à ces deux pôles afin de permettre un déplacement rapide sur l'ensemble du territoire. Ainsi, après la

---

<sup>49</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 19.

<sup>50</sup> Hanley, *op. cit.*, p. 466.

<sup>51</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 117.

<sup>52</sup> Sandrine Lavoie-Demers, *Analyse du système des ports de traité japonais et des relations entre le Japon, les États-Unis et le Royaume-Uni à travers la naissance du port de traité de Yokohama et la vie de ses marchands pendant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, mémoire de M.A. (histoire), Université du Québec à Chicoutimi, 2019, p. 100.

<sup>53</sup> Harald Fuess, « The Global Weapons Trade and the Meiji Restoration: Dispersion of Means of violence in a World of Emerging Nation-States », dans Fuess et Hellyer (dir.), *op. cit.*, p. 109.

construction des lignes de Yokohama et de Kobe, plusieurs autres petites lignes sont mises en service au cours de la décennie 1870<sup>54</sup>.

Toutefois, cet essor ferroviaire coûte très cher au gouvernement Meiji qui est dans l'obligation d'importer de l'étranger la majorité du matériel nécessaire à la construction. Par exemple, les coûts de construction des premiers tronçons du réseau ferroviaire japonais s'élèvent à 37 916,88 yens pour un kilomètre de ligne, ce qui représente à l'époque environ 18 958,44 dollars américains<sup>55</sup>.

De plus, vers la fin de la décennie 1870, une nouvelle vague d'instabilité sociale et économique vient secouer le Japon. Les investissements gouvernementaux ralentissent alors dans le secteur ferroviaire:

As the times did not seem in favor of further extension, several years were spent in simply maintaining the 40 or 50 miles of open lines, and while the railways were thus circumstanced disturbances occurred at Saga and Hagi, followed by the Formosan Expedition, and the Satsuma Rebellion. During this interval the Government being fully occupied in dealing with these momentous matters, were not able to give attention to railways<sup>56</sup>.

Ces conflits forcent le gouvernement à mettre un frein au développement ferroviaire et à se contenter de tout simplement entretenir les lignes déjà construites. Cette décision s'explique par l'augmentation de dépenses militaires, à laquelle s'ajoute une crainte que la prise d'un tronçon de chemin de fer par les rebelles puisse faciliter leurs déplacements sur le territoire. L'instabilité politique causée par ce conflit entre les forces impériales et les samurais de Saigo Takamori perdure jusqu'en 1881, puisque, suivant la défaite des forces rebelles, un important mouvement de remise en question du pouvoir étatique fait son apparition. Ce mouvement, qui deviendra le mouvement pour les droits du peuple, prend son essence dans la réaction gouvernementale envers l'un de ses anciens membres. La réaction violente du gouvernement Meiji est fortement critiquée dans les journaux et plusieurs penseurs, y compris Fukuzawa Yukichi, commencent à revendiquer la mise en place d'une société de droit. Ces demandes vont mener à plusieurs manifestations publiques d'envergure où un grand nombre de citoyens vont revendiquer la mise en place d'une constitution. Ce mouvement finira par s'essouffler en 1881 avec la promesse du gouvernement

---

<sup>54</sup> Trevithick, *op. cit.*, 127-128.

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 183.

<sup>56</sup> *Ibid.*, p. 117.

Meiji de rédiger une première constitution japonaise. Cependant, les troubles causés par ces deux épisodes ont des impacts importants sur la société japonaise.

Aussi, durant cette période, le gouvernement Meiji imprime beaucoup d'argent : une dévaluation de la monnaie se produit alors, ce qui affecte négativement les perspectives économiques du Japon ainsi que les rythmes des investissements privés et étrangers<sup>57</sup>. Il va falloir attendre 1881, avec la construction d'un premier tronçon de chemin de fer privé par une compagnie à charte, pour que le développement ferroviaire sur le territoire se poursuive et s'élargisse<sup>58</sup>.

### 1.2.2 La croissance des intérêts privés

En 1881, la *Nippon Railway Company* (NRC) obtient la première charte pour la construction de chemins de fer financés et opérés par une compagnie privée. Les termes de cette charte conclue entre les institutions publiques et une entreprise privée sont simples. La NRC offre les fonds nécessaires à la construction du tronçon qui sera par la suite construit par les ingénieurs du *Railway Bureau* étatique. L'entretien de la ligne est la responsabilité de la NRC, puisque c'est elle qui accumule les profits générés par ce nouvel ajout au réseau de chemin de fer japonais. Pour le gouvernement japonais, il s'agit d'un excellent incitatif afin de pousser les compagnies privées à participer et à financer le développement du réseau ferroviaire national. À ces conditions très avantageuses offertes par le gouvernement s'ajoute une garantie d'un retour de 8 % sur l'investissement initial en cas de problème, ainsi qu'un droit d'usage du tronçon pour les 99 années à venir<sup>59</sup>. Selon Trevithick, ces garanties particulièrement généreuses sont à l'origine d'une montée rapide de l'engouement pour l'industrie ferroviaire japonais, qu'il qualifie de la véritable « *railway mania* »:

It may be said that by 1887 of the spirit of railway enterprise had become almost a mania; 17 projects had by this time received sanction in accordance with the Government regulations; those that had carried on surveys on temporary license, and those that were surveying proposed routes amounted in 1887 to 17 companies with a mileage of about 1375 miles and a proposed capital of nearly 50,000,000 yen<sup>60</sup>.

---

<sup>57</sup> Free, *op. cit.*, p. 272.

<sup>58</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 123.

<sup>59</sup> *Ibid.*, p. 124.

<sup>60</sup> *Ibid.*

La croissance de l'intérêt privé pour le développement ferroviaire connaît un développement exponentiel à partir de 1881 et dépasse rapidement la superficie du réseau public. Dans ce contexte, plusieurs compagnies ferroviaires apparaissent telles que la *Hankyo Railway Company* ou la *Iyo Railway Company*. Elles obtiennent également des chartes pour la construction de chemins de fer auprès du gouvernement avec des conditions avantageuses, mais moins que celles offertes à la NRC. Dans le cas de la *Hankyo*, sa charte lui offre seulement 50 ans de garantie d'usage du tronçon qu'elle construit et, pour la *Iyo*, il s'agit de 17 ans<sup>61</sup>.

Ces modifications des conditions offertes aux entreprises privées se lançant dans l'industrie ferroviaire s'expliquent par plusieurs facteurs économiques. Tout d'abord, l'arrivée d'un grand nombre de nouvelles entreprises force le gouvernement à revoir la manière dont il procède afin de s'assurer que les chartes ne nuisent pas aux intérêts nationaux. Également, la construction de nouveaux tronçons du réseau ferroviaire national par l'État recommence après la mise en place des premières lignes privées. Certains tronçons privés entrent alors directement en compétition avec les infrastructures gouvernementales. Bien que les conditions imposées aux entreprises privées restent avantageuses, elles vont progressivement se régulariser<sup>62</sup>. Le gouvernement continue d'ailleurs jusqu'en 1893 de fournir la main-d'œuvre ainsi qu'une partie des fonds pour la construction des tronçons privés, afin d'assurer le développement rapide du réseau ferroviaire sur le territoire et sa défense<sup>63</sup>. Ainsi, les intérêts financiers priment sur la peur du peuple. La fin du mouvement pour les droits du peuple favorise l'effacement de cette crainte.

Après l'arrivée des acteurs privés dans la jeune industrie ferroviaire japonaise, le gouvernement Meiji relance le développement du réseau public arrêté à cause de l'instabilité économique et politique de la fin de la décennie 1870. Un nombre important de projets de construction reprend rapidement et l'un de ceux qui sont étudiés en priorité est celui de la ligne rattachant Tokyo à Kyoto. Considérant que la mise en place d'une ligne entre les deux capitales offre l'opportunité de centraliser le territoire et l'économie autour de Tokyo et de faciliter le commerce avec les ports de traités qui sont déjà rattachés au réseau ferroviaire, il s'agit d'une priorité pour le gouvernement Meiji<sup>64</sup>. Des travaux d'inspection sont donc commencés en 1882 sur le chemin Nakasendo afin de

---

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 201.

<sup>64</sup> Free, *op. cit.*, p. 113.

permettre le passage du tronçon et la construction débute l'année suivante<sup>65</sup>. Cependant, d'importants problèmes de construction forcent le gouvernement et le *Railway Bureau* à revoir le tracé envisagé<sup>66</sup>. Les ingénieurs utilisent alors le tracé de la Tokaido qui avait été éliminé pour des causes de partialité et pour des raisons financières<sup>67</sup>.

Les 708,11 kilomètres que représente la ligne Tokaido viennent donc se rajouter à la superficie du réseau de chemin de fer public japonais<sup>68</sup>. Bien que son développement ait stagné pendant plusieurs années, il connaît une croissance fulgurante au cours de la décennie 1880 grâce à l'engouement économique entourant les chemins de fer: «On the 31st March 1893, the Government Railway had open to the public 557 miles, 49 chains. The private Railway 1,319 miles, 36 chains. Added together it makes a mileage of 1,877 miles 5 chains of line in operation<sup>69</sup>. » Cette croissance s'étire sur une dizaine d'années et représente un agrandissement total de l'ensemble du réseau de 3 654 %. Cela favorise une augmentation constante des investissements en capital dans les réseaux privé et public<sup>70</sup>. Ainsi, la levée de financements privés a permis à la ligne Tokaido de voir le jour, puisqu'elle représente un emprunt d'environ 20 millions de yens pour le gouvernement<sup>71</sup>.

Ce développement rapide du réseau ferroviaire pendant la décennie 1880 permet également l'essor économique des zones en dehors des centres urbains. Effectivement, durant la première vague des constructions ferroviaires, la majorité des compagnies privées ayant reçu des chartes ont décidé de s'installer dans les régions plutôt que dans les zones urbaines<sup>72</sup>. De ce fait, elles profitent de l'abondance de main-d'œuvre déjà disponible sur place et elles n'ont pas besoin d'aller la chercher ailleurs<sup>73</sup>. L'arrivée de cette industrie permet donc à l'économie des régions plus reculées d'évoluer et de mieux profiter de la modernisation du territoire. Cependant, il s'agit d'un changement d'une durée assez courte : la fin du premier boom économique ferroviaire japonais

---

<sup>65</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 118.

<sup>66</sup> Ceux-ci sont exposés en détail dans le chapitre 2.

<sup>67</sup> Free, *op. cit.*, p. 311.

<sup>68</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 153.

<sup>69</sup> *Ibid.*, p. 140.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p. 183.

<sup>71</sup> *Ibid.*, p. 118.

<sup>72</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 70.

<sup>73</sup> *Ibid.*, p. 56.

cause en 1891 l'éclatement de la bulle financière<sup>74</sup>. Une grande partie de ces entreprises sont obligées de réduire leurs opérations, ce qui affecte durement les régions japonaises dans lesquelles elles se sont implantées<sup>75</sup>. À la suite de la période de croissance rapide des intérêts financiers publics et privés liés à l'industrie ferroviaire dans les années 1880, la décennie suivante présente les premiers défis économiques d'importance que doit relever l'industrie ferroviaire japonaise.

### **1.2.3 Une remise en question du modèle : le développement du réseau ferroviaire japonais entre 1890 et 1905**

Ainsi, le krach boursier du début de la décennie 1890 pousse le gouvernement Meiji et les entreprises privées japonaises qui participent au développement de l'industrie ferroviaire à réévaluer le modèle employé. Les termes des chartes offertes aux intérêts privés et la gestion de la spéculation boursière entourant les chemins de fer sont alors remis en question. Dès 1890, certaines entreprises demandent un rachat des chemins de fer nationaux par le gouvernement afin de s'assurer de la pérennité de leurs investissements<sup>76</sup>. Cela s'explique par le fait que, jusque-là, la construction de chemins de fer se produit sans avoir à être approuvée par un comité de révision des projets. Cependant, le gouvernement met en place des mesures de resserrement du crédit en 1890 afin de limiter l'inflation entourant la bulle économique ferroviaire<sup>77</sup>. De plus, il instaure un contrôle de plusieurs aspects du développement ferroviaire comme la sélection des projets gouvernementaux auxquels les entreprises privées peuvent participer à travers le *Railway Construction Act*<sup>78</sup>. De ce fait, la mise en place de ces mesures cause un court ralentissement des activités économiques entre 1890 et 1893<sup>79</sup>.

Cette brève période de déclin de l'activité économique est suivie par la première guerre sino-japonaise (1894-1895) qui a pour effet de remettre en question la place de l'État japonais et de l'influence de la Chine dans la région, mais aussi de pousser l'industrie japonaise dans une nouvelle période de développement rapide. Celle-ci s'explique par plusieurs facteurs. Tout d'abord, malgré l'intervention des nations occidentales, la Chine doit verser une importante

---

<sup>74</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 128.

<sup>75</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 79.

<sup>76</sup> Natacha Aveline, *La ville et le rail au Japon*, Paris, Editions du CNRS, 2003, p. 42.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>78</sup> John P. Tang, « Railroad Expansion and Industrialization: Evidence from Meiji Japan », *The Journal of Economic History*, vol. 74, n° 3, 2014, p. 866.

<sup>79</sup> Aveline, *op. cit.*, p. 43.

indemnité de guerre, 37,8 millions de livres sterling, qui sera entièrement investie dans la modernisation du Japon<sup>80</sup>. Également, la montée du sentiment national au sein de la population et la volonté du gouvernement de réduire les importations augmentent la demande pour les produits d'origine japonaise. Après le conflit, les autorités sont conscientes de l'importance pour le Japon de s'émanciper de l'influence occidentale. Bien que leurs rapports avec celle-ci restent ambivalents, le gouvernement Meiji comprend que le simple fait d'égaliser l'Europe et l'Amérique du Nord n'est pas suffisant afin de forcer une remise en question de leur perception du Japon. Effectivement, les puissances européennes ont forcé le Japon à abandonner d'importants gains territoriaux obtenus au cours du conflit. Ainsi, les autorités japonaises continuent de développer les technologies et les techniques empruntées aux puissances occidentales, tout en rejetant leur influence sur le Japon et sa politique internationale. À cela s'ajoute l'augmentation de la demande pour les biens manufacturés pour l'armée et l'intérêt particulier qui est accordé au développement ferroviaire afin de défendre le territoire japonais.

Cet enjeu de défense se trouve au centre des projets ferroviaires bien avant la guerre sino-japonaise comme le souligne Trevithick dans son rapport datant de 1893. Il y soutient, par exemple, l'importance de l'installation de chemins de fer à double voie pour faciliter la protection du territoire en cas d'attaques ou de déploiements de troupes: « The time may not be so far distant when the Military Authorities will require the Railways; if so, to move two to three thousand troops in twenty-four hours will cause the Railways used, to be virtually closed to the public and to move a larger body of troops within a very short notice could hardly be done<sup>81</sup>. » Pour justifier ce rôle indispensable du chemin de fer, il utilise l'exemple de l'Angleterre en allant jusqu'à dire: « Thus it is evident that railways have revolutionised the conditions of modern warfare<sup>82</sup>. »

Cependant, ce regain rapide de l'intérêt des compagnies privées à la suite de la guerre sino-japonaise ne dure pas très longtemps. Vers 1899-1900, le Japon connaît un nouveau ralentissement économique entourant l'industrie ferroviaire : les compagnies sont donc forcées de recentrer leurs activités et de quitter les régions. Les travailleurs qui en dépendent doivent alors se relocaliser. Plusieurs causes peuvent expliquer ce ralentissement, dont une perte de vigueur dans les

---

<sup>80</sup> Shinkichi Nagaoka, « Indemnity Consideration in Japanese Financial Policy after Sino-Japanese War of 1894-95 », Sapporo, *Hokkudai Economic Paper*, vol. 11, 1981, p. 1.

<sup>81</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 156.

<sup>82</sup> *Ibid.*, p. 229.

investissements privés et une importante montée des tensions avec certaines puissances occidentales comme la Russie. Cela a pour effet de pousser davantage la population vers les grands centres urbains<sup>83</sup>. C'est également durant cette période que de grands mouvements ouvriers qui militent pour de meilleures conditions de travail dans le domaine ferroviaire prennent forme<sup>84</sup>. Cela réduit davantage l'enthousiasme des entreprises privées à entrer dans le domaine ferroviaire. Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, un lent déclin des investissements privés dans la sphère ferroviaire se produit. En 1905, le gouvernement nationalise donc l'ensemble du réseau afin de s'assurer de la qualité de l'offre de services et de l'entretien des chemins de fer<sup>85</sup>.

Ainsi, le développement du réseau ferroviaire japonais s'est étiré sur une période de plus de trente ans et s'est produit en plusieurs étapes. D'abord, un plan initial du gouvernement Meiji est mis de l'avant au début de la décennie 1870. Puis, un regain d'intérêt prend forme après l'arrivée des fonds et des entreprises privées. Finalement, une croissance constante des intérêts boursiers jusqu'à la fin du second boom financier en 1900 se produit. Cependant, il ne faut pas oublier que les observateurs étrangers ont également eu un rôle important à jouer dans l'implantation et le développement de cette nouvelle technologie dans l'archipel.

### **1.3 Le rôle de l'Occident dans son développement**

En 1871, l'envoi de la mission Iwakura en Occident marque l'accélération de l'apprentissage japonais des techniques occidentales. Rapidement, plusieurs spécialistes européens sont appelés au Japon afin de partager leurs connaissances avec l'élite intellectuelle japonaise<sup>86</sup>. Des étudiants sont également envoyés dans les différents pays occidentaux afin de recevoir une éducation<sup>87</sup>. Dans ce contexte d'apprentissage des savoirs occidentaux et de partage des technologies modernes, le développement du réseau ferroviaire prend une place particulière. En effet, la construction d'un chemin de fer national est rapidement perçue comme une priorité et il faut donc faire venir des ingénieurs sur le territoire<sup>88</sup>. Cependant, la présence de ces spécialistes occidentaux ne fait pas

---

<sup>83</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 79.

<sup>84</sup> Takano Fusataro, « Trade Unionism in Japan. », *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen Magazine*, vol. 24, 21 décembre 1897, p. 158.

<sup>85</sup> Tang, *loc. cit.*, p. 867.

<sup>86</sup> Nish, *op.cit.*, p. 1-2.

<sup>87</sup> Burks, *op. cit.*, p.150.

<sup>88</sup> *Ibid.*, p. 207.

seulement des heureux dans la population, particulièrement auprès de l'ancienne élite militaire<sup>89</sup>. Ainsi, quel rôle a joué l'Occident dans la construction du réseau ferroviaire? Nous affirmons que l'Occident a agi en tant que formateur de la main-d'œuvre japonaise et en tant qu'investisseur important. Afin de le démontrer, nous allons analyser les échanges et l'importation de matériel, l'apprentissage de l'Occident, ainsi que l'organisation de la production locale qui remet en question le rôle de l'Occident dans l'archipel.

### **1.3.1 Les échanges techniques avec l'Occident et la formation de la main-d'œuvre japonaise**

À partir de l'arrivée des puissances occidentales au Japon avec l'amiral Perry en 1853, les technologies et les coutumes occidentales ont fait leur entrée dans l'archipel. Les échanges commerciaux et la mise en place d'institutions comme le *Bansho Shirabesho* viennent exacerber les partages techniques et culturels<sup>90</sup>. Dans le but de rattraper le retard technologique de la société japonaise face à l'Occident, la grande ambassade Iwakura est envoyée en Europe et en Amérique du Nord<sup>91</sup>. La mission de cette dernière est d'abord d'observer les nations occidentales et d'apprendre de leur structure étatique, puis de recruter des spécialistes voulant se rendre au Japon afin de partager leurs connaissances, et, finalement, de laisser des étudiants sur place<sup>92</sup>. De retour au Japon, ils forment de nouveaux spécialistes aux sciences et techniques occidentales<sup>93</sup>. C'est dans ce contexte que plusieurs ingénieurs ferroviaires sont recrutés en Europe comme Francis Trevithick.

Les échanges entre les dignitaires faisant partie de la mission et les membres du gouvernement qui sont restés sur place permettent de lancer immédiatement la mise en place d'une série de modifications dans la société japonaise. Des réformes d'envergure sont entreprises afin de modifier les systèmes d'éducation et de distribution des terres avant le retour de la mission et les correspondances avec la mission Iwakura permettent de mieux comprendre certains de ces enjeux dans le cadre occidental. La structure sociale même du Japon est ainsi redéfinie<sup>94</sup>. Ces changements

---

<sup>89</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 99.

<sup>90</sup> Duke, *op. cit.*, p. 19.

<sup>91</sup> Ils se sont séjournés pendant 205 jours aux États-Unis, 122 jours en Angleterre, 67 en France, 33 en Allemagne. Ils passeront moins d'une dizaine de jours par pays dans les autres pays d'Europe qu'ils visiteront pour finalement revenir à Tokyo le 13 septembre 1873. I. Nish, *op. cit.*, p. 2-3.

<sup>92</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>93</sup> Mark Ravina, *To Stand with the Nations of the World: Japan's Meiji Restoration in World History*, Oxford, Oxford University Press, 2017 p. 54.

<sup>94</sup> *Ibid.*, p. 179.

sont réalisés pour favoriser la transition du Japon vers la modernité. Cela dit, le transfert des connaissances occidentales au Japon se déroule en plusieurs étapes et à différentes échelles. Par exemple, plusieurs nouveaux établissements d'enseignement divers sont ouverts afin de favoriser la diffusion des connaissances occidentales. C'est dans ce contexte qu'apparaissent l'Institut de formation militaire en 1855 et l'Université de Tokyo en 1877<sup>95</sup>.

Dans le secteur manufacturier, plusieurs entreprises se développent également en suivant les incitatifs gouvernementaux. Les industries de la soie et du textile se modernisent particulièrement rapidement grâce à l'arrivée de spécialistes et à l'importation des équipements manufacturiers occidentaux. C'est alors qu'apparaissent de premières usines modernes telles que la filature de soie de Tomioka située dans la préfecture de Gunma, au nord-ouest du Tokyo. Il s'agit d'un véritable complexe industriel, construit par le gouvernement japonais avec les machines importées de France. Il s'agit non seulement d'un lieu de production de la soie grège, mais aussi d'un espace de formation, avec une ferme expérimentale et une école pour former les ouvriers. Sa création et sa réussite – le Japon va devenir l'un des principaux producteurs séricoles mondiaux au début du XX<sup>e</sup> siècle – témoignent de cette volonté des élites politiques japonaises de maîtriser rapidement les techniques de production modernes pour les mettre au profit du développement national<sup>96</sup>. La filerie de Tomioka est un exemple de leur familiarisation avec les méthodes de production en série et de travail de masse, tout en ouvrant la porte des marchés internationaux à la production japonaise.

Parallèlement, un important réseau de canaux s'est également développé sur le territoire afin de permettre le transport plus rapide des biens de consommation produits par la nouvelle industrie japonaise. En effet, bien que des canaux étaient déjà utilisés au Japon avant la période Meiji, l'arrivée des Occidentaux et le développement industriel augmentent grandement les besoins entourant le transport de matériel<sup>97</sup>. Ainsi, les ingénieurs japonais vont utiliser les connaissances qu'ils possèdent déjà, associées au savoir-faire de leurs nouveaux « alliés », pour procéder à la construction de canaux plus grands et plus adaptés aux volumes des marchandises qui doivent être

---

<sup>95</sup> Duke, *op. cit.* p.19-20.

<sup>96</sup> Boucher, *op. cit.*, p. 322.

<sup>97</sup> Roderick I. Wilson, *Turbulent Streams: an Environmental History of Japan's Rivers, 1600-1930*, Leyde, Brill, 2021, p. 143.

transportées<sup>98</sup>. Nous observons dans les journaux de l'époque une continuité de l'importation de matériel européen à travers les articles qui traitent de la croissance de celle-ci. Ainsi, au cours de l'année 1888, l'importation de marchandises au Japon représente 56,9 millions de yens, soit une augmentation de 31% par rapport à l'année précédente<sup>99</sup>. Cette croissance s'explique non seulement par l'augmentation de la demande des biens européens sur le territoire, mais aussi par la dépendance des industries japonaises de la machinerie en provenance de l'étranger<sup>100</sup>.

L'introduction de techniques occidentales au Japon demande cependant la présence de spécialistes occidentaux afin qu'ils puissent former la main-d'œuvre japonaise à leur application. Dans le but de faciliter la transition de la société japonaise vers la modernité européenne, plusieurs spécialistes sont invités au Japon afin de partager leurs connaissances. Ils ont comme instruction de conseiller le gouvernement Meiji dans la formation d'organes de l'État afin de permettre une industrialisation plus efficace du territoire<sup>101</sup>. Ce faisant, certains de ces ressortissants étrangers se retrouvent à la tête de *zaibatsus*<sup>102</sup> pour s'assurer de la transition vers le modèle occidental. Le cas de Trevithick est un bon exemple : arrivé au Japon en 1876 sur invitation du gouvernement japonais, il va diriger le *Railway Bureau* jusqu'à sa retraite en 1904. Dans d'autres cas, les spécialistes étrangers furent licenciés à la fin de leur contrat. Plusieurs d'entre eux passent d'une compagnie à une autre afin de diffuser leurs connaissances plus largement. Cette situation particulière s'illustre par la présence dans les journaux japonais de l'époque des annonces de ce type :

A German, 46, in good health, thoroughly experienced with brewery and distillery concerns, having for many years successfully established and managed large breweries and spirit and brandy distilleries in connection with pressed yeast manufacturing, is open to a similar engagement in Japan. Advertiser could thoroughly train Japanese bakers in European baking with pressed yeast<sup>103</sup>.

Dans cette annonce, l'auteur fait valoir l'importance de son expérience avec les méthodes européennes, ainsi que ses origines allemandes, garantes de ses compétences. De plus, il propose

---

<sup>98</sup> *Ibid.*, p. 145.

<sup>99</sup> Yokohama Chamber of commerce, « Yokohama Chamber of commerce official report », *The Japan Weekly Mail*, vol. XI, 2 mars 1889, p. 208.

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> Burks, *op. cit.*, p. 207.

<sup>102</sup> Il s'agit d'un conglomérat d'entreprises se concentrant autour de grandes familles japonaises. Elles obtiennent au début de la période Meiji des autorisations spéciales entourant l'entrée du Japon dans le commerce international et grandissent en influence à partir de ce moment-là.

<sup>103</sup> Rudolf Mosses, « To brewers in Japan », *The Japan Weekly Mail*, vol. XI, 18 mai 1889, p. 488.

ses services afin d'aider à la formation des Japonais aux techniques occidentales. Cela nous permet donc de déduire que les critères qu'il choisit de mettre de l'avant sont considérés comme désirables et lui permettent d'obtenir un meilleur salaire. Ainsi, ces travailleurs étrangers participent à la formation de la main-d'œuvre locale, tout en faisant partie de celle-ci. Lorsque les Japonais ont accumulé suffisamment de connaissances et compétences nécessaires, la production interne de la marchandise industrielle se développe rapidement<sup>104</sup>.

Ces échanges de savoirs ne se limitent pas aux connaissances techniques. Plusieurs penseurs tels que Fukuzawa Yukichi soulignent également l'importance des transferts idéologiques et culturels pour la modernisation complète de la société japonaise<sup>105</sup>. L'arrivée de spécialistes occidentaux, mais, surtout, le retour de jeunes esprits japonais ayant étudié à l'étranger, contribuent à ce processus<sup>106</sup>. C'est ainsi que plusieurs groupes de débats tels que le *Meirokeisha* (明六社, Meirokeisha littéralement société de l'an 6)<sup>107</sup> sont mis en place afin d'offrir une plateforme aux jeunes spécialistes désirant partager leurs connaissances des Lumières avec l'ensemble de la population<sup>108</sup>. Cette dernière est d'abord invitée à observer les débats afin de se familiariser avec l'art de la joute oratoire. Progressivement, les membres de l'audience qui gagnent en confiance peuvent y participer et partager leurs points de vue. Cette forme d'éducation populaire favorise l'initiation aux enjeux politiques modernes. Toutefois, son objectif final fut de convaincre le peuple de s'intéresser aux questions politiques et de s'impliquer dans la construction de l'État japonais moderne<sup>109</sup>.

Dans ses écrits, Fukuzawa Yukichi explique qu'il s'agit d'une étape nécessaire puisque « Le gouvernement a une tendance naturelle à se comporter de manière autoritaire, le peuple a une tendance naturelle à rester inerte et sans énergie<sup>110</sup> ». Nishi Amane (1829-1897), quant à lui, déclare que : « Le fait que le Japon connaisse une continuité dynastique depuis deux mille cinq cent trente-cinq ans, c'est-à-dire depuis la fondation de l'Empire par Jimmu, montre

---

<sup>104</sup> Free, *op. cit.*, p. 539.

<sup>105</sup> Fukuzawa et Galan, *op.cit.*, p. 60.

<sup>106</sup> Albert M. Craig, « The Central Government », dans Jansen et Rozman, *op. cit.*, p. 18; Souyri, *op. cit.*, p. 44.

<sup>107</sup> Il s'agit de l'un des groupes des débats les plus importants de l'époque, aussi connu sous le nom de groupe de l'an VI, qui s'est formé en 1874. Plusieurs de ces membres, dont Nishi Amane, participent activement au mouvement pour les droits du peuple. B.C. Duke, *op. cit.*, p. 156.

<sup>108</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 56

<sup>109</sup> *Ibid.*, p. 63.

<sup>110</sup> Fukuzawa, *op. cit.*, p. 77.

l'enracinement profond des mentalités d'esclave parmi les Japonais<sup>111</sup>. » Amane et Fukuzawa sont donc partisans d'un éveil d'une forme de conscience collective qui favoriserait le développement du Japon, tant sur le plan social que technique en utilisant des connaissances occidentales. Les idées de Fukuzawa et Amane ont été très influentes dans le développement de l'opinion publique japonaise et des revendications politiques de la société. Ils ont donc joué un rôle important dans la formation de l'État japonais moderne.

Ce faisant, les transferts de connaissances et de techniques en provenance de l'Occident permettent aux industries japonaises de se développer rapidement afin de répondre à une demande grandissante pour du matériel manufacturier autant à l'interne qu'à l'externe. L'implantation des techniques occidentales permet de pousser la société japonaise vers l'industrialisation, alors que la diffusion des idées des Lumières favorise la conscientisation de la population aux enjeux politiques et sociaux qui se développent avec elle. Cependant, ces échanges techniques ne se limitent pas à l'arrivée de nouvelles technologies au Japon. En effet, la présence d'experts occidentaux favorise la formation d'une main-d'œuvre spécialisée et celle-ci sera particulièrement nécessaire dans le développement du réseau ferroviaire national.

### **1.3.2 La perception de la formation de la main-d'œuvre japonaise par les Occidentaux**

La perception des acteurs occidentaux, autant au Japon qu'à l'extérieur, nous permet donc de mieux comprendre le développement des technologies sur le territoire à partir d'un œil étranger. Celle-ci nous offre une meilleure compréhension des biais présents dans le discours européen, mais aussi de voir l'évolution de celui-ci afin de faire la lumière sur le développement de la place que le Japon se crée à l'international durant la période Meiji. Effectivement, une évolution des représentations du Japon est visible à travers l'angle technique dans des périodiques comme *Le Génie Civil*. Par exemple, les articles qui traitent du Japon passent de seulement neuf mentions du Japon en 1881 à plus de cent en 1899<sup>112</sup>. Au début, ces articles présentent la nation comme une source de matières premières sans lui accorder une réelle importance en tant qu'acteur international<sup>113</sup>. À partir de la seconde moitié des années 1880, la tendance commence à changer :

---

<sup>111</sup> Nishi Amane, « Kokumin Kifû ron (des mentalité nationales) », *Meiroku Zasshi*, n° 32, mars 1875, dans Souyri, *op.cit.*, p. 59.

<sup>112</sup> *Le Génie civil: revue générale des industries françaises et étrangères*, 1882-1899.

<sup>113</sup> *Ibid.*

les articles portant sur le Japon sont davantage consacrés aux réalités japonaises, mais ils voient toujours celles-ci à travers leurs rapports avec l'Occident :

Le Japon fermé jusqu'en 1854, s'est ouvert non seulement aux marchandises, mais aussi aux idées et aux institutions européennes : 6487 Européens ou Américains y résidaient en 1882. La Chine plus réfractaire, a cependant devancé le Japon en ouvrant aussi ses ports sur les côtes et sur son plus grand fleuve; on y comptait, en 1882, 4894 étrangers d'Europe ou d'Amérique<sup>114</sup>.

Ainsi, on s'intéresse au Japon pour démontrer la réussite de la « politique civilisationnelle » de l'Occident en Asie illustrée par l'importance de l'ouverture des ports japonais à la culture européenne et par la comparaison de la situation au Japon avec celle en Chine.

De ce fait, bien qu'il s'agisse d'une revue spécialisée sur les avancées techniques, le développement des industries japonaises n'est toujours pas mis de l'avant en 1885. Cette situation s'explique par le fait que le Japon n'est pas perçu en Europe comme un acteur à part entière de l'économie mondiale qui se développe, mais plutôt comme un objet de la politique et de l'expansion impériale de l'Occident en Asie<sup>115</sup>. Cependant, durant la seconde moitié de la décennie 1890 et le début de la décennie 1900, une transition s'opère dans l'approche utilisée pour décrire le Japon. Une attention nouvelle est portée aux avancées techniques qui s'y produisent comme l'illustre sa participation à l'exposition universelle de 1900 à Paris<sup>116</sup>.

Cette modification s'explique par la volonté de certaines nations européennes d'établir des rapports favorables avec le Japon après sa victoire contre la Chine quelques années auparavant<sup>117</sup>. Il faut également prendre en compte que, dans les années suivant la fin du conflit de 1895, le Japon conclut une alliance avec la Grande-Bretagne en 1902 afin de pouvoir solidifier sa position en tant que puissance régionale<sup>118</sup>. Cette nouvelle réalité lui permet également de renégocier les traités

---

<sup>114</sup>Émile Levasseur, « Les progrès de la race européenne au XIX<sup>e</sup> siècle par la colonisation », *Le Génie civil: revue générale des industries françaises et étrangères*, Paris, 15 août 1885, p. 250.

<sup>115</sup> Ravina, *op. cit.*, p.138.

<sup>116</sup> Le Génie civil, « Exposition universelle de 1889: documents officiels et informations », *Le Génie civil: revue générale des industries françaises et étrangères*, Paris, 21 avril 1888, p. 399.

<sup>117</sup> Ravina, *op. cit.*, p.170.

<sup>118</sup> L'alliance anglo-japonaise conclue en janvier 1902 augmente le prestige du Japon dans la région et lui permet de se joindre aux Alliés lors du premier conflit mondial, puis d'intervenir en Chine en 1914 et en Russie en 1918.

inégaux qui lui ont été imposés en 1853 et de mettre en place de nouvelles ententes commerciales, le plaçant enfin sur un pied d'égalité avec l'Occident<sup>119</sup>.

Dans le cas du développement ferroviaire, les mentions dans la revue *Le Génie Civil* suivent une croissance similaire à partir de la première mention des chemins de fer japonais en 1894 :

Il est évident que, pour la construction des chemins de fer, les indigènes avaient beaucoup à apprendre. Une école technique d'ingénieurs fut donc créée par l'empire du Japon, et à chaque partie du service technique occupé par les Européens furent adjoints quelques jeunes japonais. Ces derniers élèves tout particulièrement studieux, firent de rapides progrès et furent employés ensuite comme ingénieurs par le gouvernement qui trouva dans cette mesure un moyen tout naturel de faire baisser d'une manière notable les frais de construction des voies ferrées. Le Japon est d'ailleurs, parfaitement outillé comme ouvriers : les charpentiers, les forgerons, y sont à profusion. On comprend donc que les premières lignes qui avaient nécessité des travaux considérables à Kioto et à Kobe, ainsi que l'emploi d'Européens très bien payés coûtèrent beaucoup plus cher que celles établies dans la suite<sup>120</sup>.

Le développement ferroviaire japonais est alors perçu comme étant entièrement tributaire des techniques européennes. Les Japonais sont seulement décrits comme les élèves de l'Occident. Cette citation dénote également de l'évolution des perceptions occidentales du Japon. Il n'est plus simplement un partenaire junior des nations européennes ou un lieu de production de certaines matières premières. En effet, il s'agit désormais d'un espace dans lequel le développement technique autonome, voire original, prend place<sup>121</sup>. L'implication économique des puissances occidentales ne se limite plus aux échanges commerciaux, puisqu'elles participent aux investissements essentiels au développement de plusieurs tronçons de chemin de fer<sup>122</sup>.

L'importance des emprunts techniques qui sont mis de l'avant dans les médias occidentaux est également soulevée par les observateurs occidentaux sur le terrain. Dans ses rapports, Trevithick fait souvent référence au système ferroviaire anglais afin de dresser des comparatifs entre celui-ci et le réseau japonais. Ces comparaisons sont régulièrement présentées comme des améliorations possibles au système ferroviaire au Japon: « England and Japan are very similar in size and

---

<sup>119</sup> William G. Beasley, *The Rise of Modern Japan*, New York, St. Martin's Press, 2000 [1990], p. 148.

<sup>120</sup> L. Donnet, « Chemin de fer: le chemin de fer japonais », *Le Génie civil: revue générale des industries françaises et étrangères*, 11 juillet 1896, p. 166.

<sup>121</sup> *Ibid.*, p. 117.

<sup>122</sup> Penelope Francks, *Japanese Economic Development: Theory and Practice*, London, Routledge, 2015 [1992], p. 69.

population. The railway interests of the United Kingdom occupy the attention of leading minds of the day, and are powerfully represented in the legislature<sup>123</sup>. »

Ces comparaisons constantes illustrent la perception de l'auteur qui, malgré sa participation à la construction du réseau ferroviaire japonais, semble favoriser fortement les constructions européennes. Il confronte activement le Japon avec l'Angleterre et l'Inde en notant les performances annuelles de chaque système<sup>124</sup>. Il analyse également les composantes qui peuvent être ajoutées au système japonais à partir du réseau anglais : « Japan must be congratulated on the cheap construction of its railway, but it is impossible to have a thoroughly efficient system without paying for it. I here quote a few remarks on English Railways to show what may be expected on the Japanese Railways within a few years<sup>125</sup>. »

Cette volonté de l'auteur de rapprocher ces deux réalités s'explique par plusieurs éléments. Tout d'abord, ayant participé au développement du réseau anglais, il est dans une position parfaite pour observer la croissance des lignes de chemin de fer sur le territoire japonais et souligner les défis que l'industrie japonaise doit relever pour atteindre le niveau de la technologie anglaise. Ensuite, bien qu'il participe à la construction des lignes japonaises, il garde une attitude condescendante envers les progrès industriels du Japon. Lors de sa description du réseau ferroviaire anglais et de son fonctionnement, il fait l'éloge de son fonctionnement en utilisant des termes comme « special references », « perfect system » qui démontrent son admiration pour le système anglais. Cela dit, à la fin de sa parenthèse sur les installations anglaises, l'auteur note que l'ensemble de ces remarques ne peuvent pas s'appliquer au système japonais<sup>126</sup>. Curieusement, cette attitude est moins présente dans les articles du journal *Le Génie Civil*. Cette différence de rapports entre la vision française et anglaise du développement ferroviaire au Japon semble découler d'une divergence fondamentale dans l'approche utilisée pour décrire le progrès nippon. Du côté français, plutôt que d'utiliser la simple comparaison, les articles font plutôt l'éloge des puissances européennes en tant que force formatrice ayant permis au Japon de se développer. Les rapports d'altérité caractérisant les échanges entre les Occidentaux et les Japonais supposent une hiérarchisation inhérente à ces diverses nations qui se reflète dans les aspects économiques et

---

<sup>123</sup> Trevithick, *op. cit.*, 228.

<sup>124</sup> *Ibid.*

<sup>125</sup> *Ibid.*, p. 227.

<sup>126</sup> *Ibid.*, p. 140.

techniques. Finalement, ce discours comparatif s'inscrit dans une volonté de démontrer l'importance du travail accompli par lui et ses compatriotes sur le territoire japonais depuis l'installation de la première ligne en 1872<sup>127</sup>. Cela permet de confirmer les biais inhérents aux rapports d'altérité susmentionnés.

Ainsi, à travers les perceptions occidentales du développement de la société japonaise moderne et de son industrie ferroviaire, nous pouvons percevoir un changement de paradigme important. Les journaux occidentaux qui laissent d'abord de côté le progrès japonais viennent rapidement l'attribuer à l'intervention européenne sur le territoire. Cela dit, malgré l'importance du rôle des puissances étrangères dans le développement de la technologie ferroviaire sur le territoire, le but premier de ces emprunts technologiques de la part du Japon est de parvenir à mettre sur pied une industrie nationale autonome et moderne capable d'assurer la production interne de masse.

### **1.3.3 Le développement de l'industrie japonaise et la fin de la dépendance au matériel occidental**

Au début de la décennie 1890, un changement important de paradigme entourant le développement de l'industrie japonaise s'opère. Plusieurs secteurs de l'économie tentent de se lancer dans la production de leur propre matériel dans le but de réduire les dépenses et d'éliminer leur dépendance au matériel en provenance d'Europe et des États-Unis. Cette nouvelle volonté de produire localement touche tout particulièrement l'industrie ferroviaire, car l'ensemble du matériel utilisé pour construire et faire fonctionner le réseau national provient alors de l'étranger : « The first stock was manufactured in England for the Tokyo-Yokohama, and the Kobe-Osaka section. For the Tokyo-Yokohama section it consisted of 10 Tank Engines, 10 first class, and 40 second class carriages, with 8 brake vans, and a number of open and close goods-wagons.<sup>128</sup> » À la suite de la construction du premier tronçon entre Tokyo et Yokohama, l'ensemble du matériel spécialisé nécessaire à l'utilisation du réseau ferroviaire est importé d'Europe<sup>129</sup>. Cela dit, afin de s'assurer du maintien et de l'entretien de la ligne, le *Railway Bureau*, qui a été conçu pour assurer la construction des lignes de trains, est dans l'obligation de commander continuellement de nouvelles pièces qui ne sont pas produites au Japon.

---

<sup>127</sup> Burks, *op. cit.*, p. 207.

<sup>128</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 173.

<sup>129</sup> *Ibid.*, p. 174.

Ainsi, lorsque les compagnies privées telles que la *Nippon Railway Company* ou la *Kyushu Railway Company* commencent à participer au développement de l'industrie ferroviaire, ce problème d'approvisionnement prend une importance encore plus grande. Après l'entrée en 1881 des entreprises privées dans le secteur ferroviaire, la longueur totale des lignes japonaises exploitées connaît une croissance exponentielle en passant de seulement 122,31 km en 1881 à un total de 3 023,96 km en 1893<sup>130</sup>. Ce développement signifie également une augmentation proportionnelle des importations du matériel ferroviaire nécessaire. Dans les faits, au cours de l'année 1893, le matériel ferroviaire en provenance d'Europe représente 35,71% des dépenses des compagnies ferroviaires publiques et privées<sup>131</sup>. Cela équivaut à 18,92 % des recettes totales de la *Nippon Railway Compagnie* pour l'année, malgré une augmentation de la production locale<sup>132</sup>.

Les usines de production japonaises sont construites dans le but de répondre aux besoins grandissants en pièces et matériaux nécessaires à l'entretien du réseau ferroviaire en pleine expansion. Cependant, elle ne parvient pas, en 1893, à répondre à l'ensemble de la demande. À partir de 1887, plusieurs petites usines japonaises commencent à voir le jour afin de fabriquer les pièces nécessaires à l'entretien du réseau ferroviaire. Leur production compte en premier lieu de simples pièces comme des essieux ou des rivets afin de limiter les coûts du matériel pouvant être produits sur place<sup>133</sup>. Cependant, grâce aux progrès de formation de la main-d'œuvre japonaise aux techniques de fabrication occidentales, il devient très rapidement possible de produire des wagons entiers sur le territoire. Trevithick le souligne d'ailleurs lorsqu'il traite des produits qui composent la flotte se trouvant sur la Tokaido lors de sa mise en service en 1889 :

With the exception of 60 bogie carriages ordered on account of the Tokaido Line being opened sooner than contemplated, all carriages and wagons for the Government Line and for the Nippon Railway Company, the Koby Railway Company, and the Ryomo Railway were built at the Shinbashi or Kobe Shops. A few carriages and wagons for the Yamasaki Naoetsu Line were built at the small shops at Nagano<sup>134</sup>.

La présence de wagons construits au Japon illustre l'importance du développement que connaît l'industrie durant la construction de la ligne Tokaido. Cela dit, l'importation de plusieurs

---

<sup>130</sup> *Ibid.*, p. 182.

<sup>131</sup> Imperial Railway Department, « Annual Report of the Imperial Railway Department for the 25<sup>th</sup> fiscal year of Meiji. April 1892 to March 1893 », *The Japan Weekly*, 13 janvier 1894, p. 50.

<sup>132</sup> *Ibid.*

<sup>133</sup> Free, *op. cit.*, p. 539.

<sup>134</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 173.

composantes comme les roues, les axes et les tampons démontrent également que les autorités japonaises continuent d'accorder une confiance supérieure aux matériels d'origine occidentale. De plus, nous pouvons percevoir l'absence de locomotives produites sur le territoire : il s'agit d'un savoir-faire et d'un procédé industriel assez complexes. Leur implantation au Japon a donc nécessité plus de temps et d'investissements<sup>135</sup>. Ainsi, il faut attendre 1893 avant que le premier moteur de locomotive soit construit au Japon sous la supervision de spécialistes européens qui participent à la formation des ingénieurs japonais :

The advisability and economy of building locomotives in Japan has at times during the last few years been brought before the notice of the Railway Department. In 1892 sanction was granted to make a trial at Kobe, and in April, 1893, the first locomotive was turned out of the Railway Work at Kobe. The engine was designed by Mr. R. F. Trevithick, the locomotive superintendent of the western section. It is different to any engine on the line, being what is known as a Compound Engine; and at that time there was not a compound engine in Japan. The boiler, water tanks, wrought iron wheels, the motion cylinders, valves and other parts were made at the Works; the frame plates and a few other parts came in a rough state from abroad<sup>136</sup>.

Cette première expérience de construction de moteurs de locomotives au Japon représente une étape importante dans le cheminement du développement ferroviaire. Elle ouvre la porte à une production locale de l'ensemble des matériaux nécessaires à la construction et au maintien des chemins de fer. Cela dit, la nécessité d'utiliser des matériaux d'origine européenne dans la construction dénote tout de même d'une certaine continuité de la dépendance de cette industrie aux importations en provenance de l'Occident. Dans les faits, il faudra attendre le début des années 1900 pour qu'une production locale, capable de rivaliser en qualité et quantité avec les importations étrangères, se mette en place<sup>137</sup>. Le volume de ces importations connaîtra d'ailleurs une réduction encore plus importante lors du mouvement de nationalisation des chemins de fer en 1907<sup>138</sup>.

Ainsi, le rôle de l'Occident dans le développement de l'industrie ferroviaire sur le territoire japonais passe de celui du porteur de la modernité à celui d'investisseur et finalement à celui de fournisseur des pièces. L'Occident exerce une influence indéniable dans l'introduction et l'usage

---

<sup>135</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 34.

<sup>136</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 176.

<sup>137</sup> Free, *op. cit.*, p. 221.

<sup>138</sup> Tang, *loc. cit.*, p. 866.

croissant de cette technologie dans l'espace japonais. Les transferts techniques et la formation de la main-d'œuvre par des spécialistes occidentaux permettent une appropriation des connaissances par les spécialistes japonais nouvellement formés. De plus, les investissements étrangers et l'importation de matériel au Japon viennent faciliter l'entrée de la technologie ferroviaire dans le quotidien de la population.

#### **1.4 Conclusion. Des emprunts qui mènent à un apprentissage**

Les emprunts techniques réalisés par les autorités japonaises auprès des puissances occidentales dans le cadre de la construction d'un réseau ferroviaire national ont entraîné des conséquences directes sur la forme que son développement a pris. Effectivement, en tant qu'indicateur de modernité, la construction de ce dernier permet au Japon de recevoir une certaine forme de reconnaissance au niveau international. Cependant, considérant l'importance du rôle des spécialistes étrangers dans la construction du réseau et la place centrale qu'occupe les importations de matériaux ferroviaires en provenance d'Europe, les puissances européennes s'accordent une grande partie des lauriers entourant sa mise en place. En effet, bien que, dès la décennie 1890, le nombre de ressortissants européens travaillant sur les projets nationaux diminue et que le nombre de travailleurs japonais augmente, les médias européens s'approprient cet accomplissement. Ainsi, les conséquences de ces emprunts techniques sont la formation de plusieurs nouveaux corps de métiers japonais, la modification de la société japonaise dans son ensemble, ainsi qu'un apprentissage accéléré du savoir-faire occidental. Cela dit, bien que ces emprunts aient permis le développement rapide du réseau ferroviaire, la réalité japonaise qui diffère de l'expérience européenne force une adaptation de ces connaissances et de nouvelles méthodes de travail au contexte local. Cette spécificité de la situation japonaise dans le domaine du développement ferroviaire s'illustre d'ailleurs très bien dans le développement du tronçon Tokaido.

## CHAPITRE II

### LA LIGNE TOKAIDO : L'HISTOIRE DU PROJET

L'ère Edo, qui débute en 1600 à la suite de la bataille de Sekigahara et de l'entrée au pouvoir du shogun Tokugawa Ieyasu (1543-1616), est marquée par une longue période de stabilité politique au sein du Japon. Elle s'étend sur deux siècles et demi, se terminant officiellement en 1868 avec la restauration Meiji. Cependant, malgré cette constance relative du pouvoir Tokugawa durant une durée si vaste, il est faux de prétendre qu'aucun mouvement de rébellion ou de révolte n'y ait pris place. Derrière la volonté du pouvoir Tokugawa de maintenir l'ordre, se trouve la crainte constante d'une révolte organisée par les seigneurs féodaux. C'est donc dans cette même volonté de s'assurer de l'ordre que Tokugawa Iemitsu institutionnalise le *sankin kotai* (参勤交, littéralement « rotation de services ») en 1635. Même s'il s'agit d'une ancienne coutume venant de l'ère *Muromachi* (室町時代, *Muromachi jidai*) (1336-1573), celle-ci devient une obligation. Le *sankin kotai* consiste en la pratique de la résidence en alternance des seigneurs féodaux entre la nouvelle capitale Edo et leur fief d'origine. Durant leur séjour dans leur fief, les seigneurs doivent laisser leur femme et leurs enfants dans la capitale, ce qui permet au shogun de s'assurer de leur loyauté<sup>1</sup>.

Dans ce contexte, le shogun Tokugawa met également en place un réseau de cinq routes principales qui partagent un point de départ au centre de la ville d'Edo et qui s'étendent sur l'ensemble du territoire. Parmi celles-ci se trouve la route Tokaido. Bien qu'elle ne soit officiellement institutionnalisée en tant que l'une des grandes routes centrales japonaises, ou *gokaido* (五街道, littéralement « cinq grandes routes »), que lors de la période Edo (1600-1868), son utilisation et son influence sur le mode de vie dans les villes et villages l'entourant datent de la période du

---

<sup>1</sup> Louis M. Cullen, *A History of Japan, 1582-1941: Internal and External Worlds*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, p. 52.

*Yamato* (大和時代, Yamato jidai, 300-710)<sup>2</sup>. Cette route occupe donc une position stratégique dans l'axe nord-sud et son rôle dans le réseau routier reste très important à travers les siècles<sup>3</sup>.

Si le *sankin kotai* est abandonné à la fin du régime Tokugawa, la culture du voyage qui a pris une grande importance au cours de la période Edo perdure. Ainsi, malgré la perte en importance que connaissent certains villages de la région lorsque les cortèges officiels cessent d'utiliser la route, plusieurs installations continuent d'être très achalandées. Le pouvoir de la route Tokaido s'accroît davantage lors de la mise en place de la ligne ferroviaire du même nom en 1889. Effectivement, à travers le plan gouvernemental de développement ferroviaire, la construction d'une ligne rattachant Tokyo à Kyoto est une priorité. La Tokaido n'est pas tout de suite examinée pour répondre à ce besoin puisqu'une route plus courte est envisagée<sup>4</sup>. Cependant, le gouvernement Meiji et le *Railway Bureau* doivent revoir leurs projets et comprennent que la route Tokaido représente l'un des seuls trajets viables<sup>5</sup>. En 1886, la construction de la ligne ferroviaire Tokaido se met en branle, offrant à ce chemin une nouvelle vie.

De ce fait, il est possible de se questionner sur les rôles économique et social de la Tokaido entre 1600 et 1900, sur les obstacles qui ont été surmontés pour mettre en place le projet de ligne ferroviaire sur celle-ci, ainsi que sur les difficultés rencontrées durant sa construction. Cela nous permet de mieux comprendre l'importance du rôle accordé à cette route durant son utilisation et de suivre l'évolution de celui-ci. Selon nous, durant les périodes Edo et Meiji, la Tokaido obtient un rôle plus solennel qui la fait passer de simple chemin commercial à une voie officielle pour l'usage du shogunat durant la période Edo et finalement à une route ferroviaire centrale à partir de 1889. Elle devient alors un point central du projet de construction ferroviaire du gouvernement Meiji. La Tokaido gagne donc en importance au cours de la période Edo en suivant les modifications qu'impose son nouvel achalandage. Cet agrandissement de la route et le développement économique des régions par lesquelles passent les cortèges des grands seigneurs au cours de la période Edo jouent un rôle important dans le choix du gouvernement Meiji d'y construire une voie ferrée connectant l'ancienne et la nouvelle capitale. Afin de le démontrer, nous allons d'abord analyser le rôle que la route Tokaido et sa région ont joué dans l'histoire moderne

---

<sup>2</sup> Robert B. Hall, « Tokaido: Road and Region », *Geographical Review*, vol. 27, n° 3, juillet 1937, p. 357.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 356.

<sup>4</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 118.

<sup>5</sup> Free, *op. cit.*, p. 308.

du Japon (1600-1900). Nous allons ensuite étudier le processus décisionnel ayant mené à la mise en place du projet ferroviaire sur cette route, ainsi que la construction du tronçon et les défis rencontrés au cours de celle-ci.

## **2.1. La route de Tokaido et sa région dans l'histoire moderne du Japon (1600-1867)**

Avec la mise en place du système du *sankin kotai*, la Tokaido devient le passage obligé pour les deux tiers des grands seigneurs japonais qui sont obligés de vivre une année sur deux à Edo<sup>6</sup>. Comment ces changements ont-ils influencé le développement de la région de la route Tokaido, ainsi que son utilisation par la population et les seigneurs qui doivent l'emprunter? La route Tokaido occupe un rôle central dans le contrôle social exercé par le pouvoir Tokugawa, mais elle représente aussi une ouverture sur une nouvelle culture du voyage qui se développe alors au Japon. Cette nouvelle culture du voyage et la croissance de l'achalandage engendré par le *sankin kotai* viennent donc influencer le développement des villages entourant la route et permettent la création d'une économie locale forte. Pour le démontrer, nous traiterons de l'essor de la Tokaido et des villages environnants durant la période Edo, puis nous analyserons la croissance économique de la route et de sa région et, finalement, nous étudierons l'apparition de la culture du voyage qui en découle.

### **2.1.1 Le développement de la route Tokaido**

Conscients de l'importance que la Tokaido représente pour les déplacements entre le sud et le nord de l'archipel, les Tokugawa la mettent rapidement sous leur contrôle afin d'assurer la défense de leur nouvelle capitale Edo<sup>7</sup>. C'est dans cette optique que le shogun commence à placer des membres de sa famille directe ou des subalternes en qui il a confiance à la tête des différents fiefs par lesquels passe la route Tokaido. Certains fiefs sont même placés sous la gouvernance directe du shogunat et c'est un employé du shogun qui s'assure de leur gestion et de l'exploitation de leurs différentes ressources. Par la même occasion, les postes de garde situés à l'entrée de la capitale sont tenus par les guerriers du clan Tokugawa qui surveillent ainsi tous les points et passages importants sur la Tokaido. Il place ainsi plusieurs postes-frontières autant près de la capitale que

---

<sup>6</sup> Sur 245 grands seigneurs, 146 l'utilisent, alors que les quatre autres routes sont empruntées par seulement 99 seigneurs, Toshio G. Tsukahira, *Feudal Control in Tokugawa Japan the Sankin Kōtai System*, Cambridge, Harvard University Press, 1966, p. 71.

<sup>7</sup> Hall, *loc. cit.*, p. 364.

dans des points stratégiques le long de la route comme aux abords des rivières Oi et Abe dont la Tokaido est le seul point de passage légitime et où il est possible de trouver des passeurs<sup>8</sup>.

Cette notion de contrôle prendra d'ailleurs encore plus d'importance à la suite de l'imposition du *sankin kotai* en 1635<sup>9</sup>. La mise en place de cette mesure a effectivement pour principale motivation de contrôler les seigneurs féodaux ayant la capacité de s'opposer au pouvoir shogunal. Selon la nouvelle loi, tous les seigneurs doivent séjourner à Edo pour servir le shogun en alternance avec leur séjour dans leur fief d'origine. Ce service fait partie des obligations que les seigneurs doivent au shogun en tant que vassaux. En partant dans leur fief, ils doivent laisser leur femme et leurs enfants dans la capitale en guise de garantie de leur obéissance au shogun, car, en cas de rébellion, ces derniers peuvent être utilisés comme otages. De plus, le contrôle de la Tokaido par les forces shogunales permet d'éviter que la femme d'un seigneur prise en otage ne puisse prendre la fuite.

Ce système du séjour forcé à Edo assure également que les enfants de grands seigneurs grandissent avec les enfants du shogun et développent un certain attachement envers leur futur dirigeant, ce qui réduit encore plus les risques de rébellion<sup>10</sup>. Qui plus est, le *sankin kotai* pèse lourdement sur les finances des seigneurs qui sont obligés non seulement d'entretenir des résidences à Edo, mais aussi de financer les somptueux cortèges des voyages périodiques dont la composition est officiellement réglementée selon l'importance du fief. Les coûts pour entreprendre le long voyage entre le nord de l'archipel et la capitale représentent un investissement important en hommes, nourriture, armes, habits, équipages, ainsi qu'en différents ornements<sup>11</sup>. Puisque les convois des daimyos<sup>12</sup> (大名, littéralement « grand nom ») comptent plusieurs milliers d'hommes, un nombre suffisant de chevaux et de vivres est nécessaire pour entretenir un tel convoi et étaler leurs richesses et leur statut social<sup>13</sup>. De plus, les seigneurs doivent payer pour faire vivre leur femme et leurs enfants dans la capitale, même lorsqu'ils n'y sont pas<sup>14</sup>.

---

<sup>8</sup> Olof Eriksson Wilmann, *The Journal of Olof Eriksson Willman: From his Voyage to the Dutch East Indies and Japan, 1648-1654*, éd. Catharine Blomberg, Leyde, Global Oriental, 2014, p. 36.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 368.

<sup>10</sup> Cullen, *op. cit.*, p. 52.

<sup>11</sup> Jilly Traganou, *op. cit.*, p. 77.

<sup>12</sup> Il s'agit du nom donné durant la période Edo aux grands propriétaires de domaine terrien qui étaient connus sous le nom de *shugo* durant la période Muromachi.

<sup>13</sup> Hall, *loc. cit.*, p. 369.

<sup>14</sup> Carl Mosk, *Japanese Industrial History: Technology, Urbanization, and Economic Growth*, New York, Routledge, 2015 [2001], p. 39.

Afin de répondre aux besoins grandissant des seigneurs qui se déplacent sur la Tokaido, les villes et les villages qui jalonnent cette dernière se sont adaptés et ont tranquillement gagné en importance. Effectivement, puisque l'activité économique de la région y est souvent condensée, des auberges et des maisons d'habitants prêtes à accueillir les voyageurs sont mises en place. De plus, la Tokaido est élargie et son entretien devient plus régulier : il est désormais supervisé par les autorités shogunales. Dans ses lettres, John Saris<sup>15</sup> la décrit comme une route d'une qualité exceptionnelle, qu'il ne retrouve pas sur le continent européen :

The way for the most part is wonderfull euen, and where it meeteth with montains passage is cut through. This way is the mayne Roade of all this Countrey, and is for the most part sandie and gravell; it is divided into leages, and atevery leages end are two small hills, viz, on either side of the way one, and upon every onoe of them a faire Pine-tree trimmed round in fashion of an arbor<sup>16</sup>.

Selon la description qu'il en fait, cette route est très facile d'utilisation malgré le relief montagneux caractéristique du Japon. Cela s'explique par le fait que la route a une largeur régulière de 10,97 mètres en prenant en compte les zones pour l'entretien de la route. La largeur de la route seule oscille entre 6,4 mètres autour des plus grandes villes et 4,57 mètres autour des plus petites d'entre elles. Aussi, puisque le chemin est entrecoupé par une rivière d'importance (Abe) et que le déplacement y est difficile, les postes de repos qui doivent normalement se trouver à tous les 16 kilomètres sont plutôt espacés de seulement 8 ou 9 kilomètres<sup>17</sup>. La route est composée d'un chemin de terre battue pour sa majorité et parfois des sections pavées de pierres furent construites. Elle est entretenue grâce à un ensemble de taxes et de corvées imposées aux populations locales. Ce faisant, les fiefs se trouvant à proximité de la Tokaido sont responsables de son entretien et leurs habitants doivent trouver de nouvelles sources de revenus.

La majorité de ces postes se retrouvent donc directement sous le contrôle du pouvoir shogunal<sup>18</sup>. Cela s'explique par la volonté du pouvoir Tokugawa de contrôler les passages sur la route. Cette situation justifie aussi le grand nombre de services que soulève Saris dans le passage précédent,

---

<sup>15</sup> John Saris est le capitaine d'un navire anglais envoyé en mission en Inde puis au Japon en 1613. Il séjourne sur le territoire pendant quelque mois en tant que premier capitaine d'un bateau anglais envoyé officiellement par la couronne britannique au Japon. Il repart à la fin de l'année 1613 avec divers cadeaux du shogun Tokugawa à l'intention du roi d'Angleterre. John Saris, *The Voyage of Captain John Saris to Japan, 1613*, éd. Ernest M. Satow, Londres, Hakluyt Society, 1900, p. 242.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 128.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. LII-LIII.

<sup>18</sup> Hall, *loc. cit.*, p. 362.

puisqu'il est nécessaire pour les habitants de la région de répondre aux besoins des voyageurs. Ainsi, « Every Towne and Village upon the way being well fitted with Cookes and Vicualling houses where they might at an instant have what they needed<sup>19</sup>. »

Ces particularités de la route Tokaido sont également soulignées par les auteurs d'autres récits de voyages étudiés. Ainsi, l'explorateur Eriksson Willman<sup>20</sup> décrit avec force détails ce qu'il observe sur la route Tokaido lors de son passage au Japon entre août 1651 et mars 1652 :

The entire Road was as tall as a bank of Earth; upon both Sides Trees had been planted, so that the Soil would not fall off on either Side; one rode as if along a Street. On the right Hand there was a very wide river (Yodo), which was full of innumerable Birds, and they were all tame, to the left there were Fields and Meadows. Along the roads there were Sluices in many places where the Water could be led from the River into de Fields, and back again, since the Rice Plots where Rice is growing always have to be overflowing with Water, until Wheat or other things are sown upon them. On the high Ground there is a very curious Road. Wherever a mile ends they have (as we do in Sweden have Stones or Poles) a Mound of Earth, like the Mounds at Upsula, on each side of the Road, with very large and tall Trees either Cypress trees or Camphor. This continued all the way to Jedo (Edo), so that one cannot lose track of the numbers of Miles, all done with great care, so that I probably dare say that nowhere in the World are there such costly Roads<sup>21</sup>.

Willman semble donc particulièrement impressionné par la qualité des routes japonaises, qu'il compare aux routes européennes qui sont loin d'égaliser la Tokaido<sup>22</sup>. Ces témoignages soulignent l'importance que prend la Tokaido pour les communautés environnantes, car les observateurs étrangers soulèvent aussi l'ampleur du travail dédié au maintien de la route et les coûts qu'une telle entreprise représente pour l'État. D'ailleurs, l'une des principales observations de John Saris et d'Olof Eriksson porte sur la force dégagée par un État capable de construire et maintenir en état une telle route<sup>23</sup>. Ainsi, le contrôle de la Tokaido permet aux Tokugawa d'abord de consolider leur pouvoir, puis de conserver leur emprise sur le peuple. Celui-ci se voit imposer des impôts pour

---

<sup>19</sup> Saris, *op. cit.*, p. 127.

<sup>20</sup> Olof Eriksson Willman, né en Suède au début de la décennie 1620, fut un employé de la compagnie néerlandaise des Indes occidentales. Il tient un journal très détaillé de ses voyages en Asie qui s'étalent sur plusieurs années, de 1648 à 1655. Lors de son séjour au Japon, il rencontre des nombreux fonctionnaires de shogun et voyage le long de la Tokaido. Eriksson Willman, *op. cit.*, p. 3.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>22</sup> Bien que Willman ne nomme pas spécifiquement la route Tokaido, il décrit une route qui mène à Edo et qui passe par la rivière Yodo en provenance d'Osaka; cela ne peut donc être que la route Tokaido. Traganou, *op. cit.*, p. 32.

<sup>23</sup> Eriksson Willman, *op. cit.*, p. 37.

payer le maintien des infrastructures et leur contrôle par le pouvoir shogunal<sup>24</sup>. Les observateurs étrangers sont conscients que cette route est une représentation du pouvoir japonais, puisque leurs récits font référence à la puissance de l'État qui peut se permettre des investissements importants nécessaires à l'entretien et au fonctionnement de la route.

Ce faisant, l'attention accordée au maintien de la route Tokaido par le gouvernement Tokugawa démontre l'importance que celle-ci a pour le commerce et pour le fonctionnement du *sankin kotai*. Cette implication du pouvoir illustre également l'intention des autorités en place de s'en servir comme démonstration du pouvoir central. La route Tokaido gagne donc un rôle politique et centralisateur qu'elle continue à conserver pendant la période Meiji.

### **2.1.2 L'économie et les normes de la Tokaido**

Bien que la route Tokaido connaisse déjà un achalandage important avant la mise en place du réseau des *gokaido* et du *sankin kotai*, il est indéniable que cette dernière a connu une croissance exponentielle à la suite de ces changements. Des villes et villages se développent ainsi le long de la Tokaido afin de pouvoir répondre aux différents besoins des voyageurs et des marchands utilisant cette route. Effectivement, dans l'ensemble des 53 points de services principaux jalonnant la Tokaido, le pouvoir shogunal impose la mise à la disposition de certains services aux daimyos. Des logis pour les voyageurs, un bureau de poste officiel, ainsi que des étables pour les chevaux doivent être présents dans l'ensemble des points de services. Des marchés locaux se développent, permettant le commerce avec les voyageurs et la revente du matériel en provenance d'autres régions japonaises aux populations locales. Chaque région commence même à être réputée pour des spécialités alimentaires différentes comme le miel, le saké ou les gâteaux de riz<sup>25</sup>. Ces productions locales font parfois la renommée de leur région d'origine et ont pour objectif principal d'attirer des visiteurs dans les lieux de production. Cela fonctionne si efficacement que certains font le voyage spécifiquement pour se les procurer<sup>26</sup>. Ainsi, durant cette période de paix relative, la notion de voyage commence à prendre de l'importance au sein de la population japonaise en général.

---

<sup>24</sup> André Sorensen, *The Making of Urban Japan: Cities and Planning from Edo to the Twenty-first Century*, Londres, Routledge, 2002, p. 56.

<sup>25</sup> *Ibid*, p. 171.

<sup>26</sup> Laura Nenzi, *Excursions in Identity: Travel and the Intersection of Place, Gender, and Status in Edo Japan*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2008, p. 190.

Ces visiteurs s'ajoutent ainsi aux voyageurs du *sankin kotai*, aux marchands et aux pèlerins qui utilisent cette route depuis la période du Yamato afin de visiter les temples qui la jalonnent. Cela provoque le passage constant d'une nouvelle clientèle de plus en plus nombreuse dans les points de relais<sup>27</sup>. Cette volonté d'attirer les voyageurs provient en premier lieu d'une volonté de stimuler l'économie locale, mais aussi de la nécessité de compenser les taxes très élevées imposées aux fiefs qui entrent en contact avec la Tokaido et qui sont responsables de l'entretien de la section qui la bordent.

Les taxes perçues auprès de la population de cette région sont calculées de la même manière que dans le reste des villages japonais. Des relevés de cadastre sont utilisés afin de déterminer le nombre de terres cultivées qui se trouvent au sein de chaque agglomération et cela permet aux autorités d'évaluer le montant général que doit payer le village dans son ensemble. Puis, le chef du village s'occupe de la redistribution des quotas imposés. Cependant, cette méthode de perception des taxes ne s'applique pas aux autres méthodes d'accumulation de capital utilisées par les paysans dans les régions du Japon comme la production de matériel artisanal, la foresterie et la pêche. Cette omission, alliée à la croissance de la population et à l'évolution de la redistribution des terres qui n'est pas prise en compte dans les relevés gouvernementaux, cause un amenuisement des redevances payées à l'État tout au long de la période Tokugawa. Ainsi, les taxes imposées à la population au début du XVII<sup>e</sup> siècle représentent 60% de leur production annuelle, alors qu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle elles représentent seulement 33%<sup>28</sup>. Les paysans ont également d'autres obligations comme le paiement de taxes perçues directement par les daimyos et celles qui se rattachent au maintien des infrastructures, en plus du labeur exigé à la population<sup>29</sup>.

De ce fait, dans le cas des populations se trouvant autour de la route Tokaido, leurs obligations financières et les corvées imposées sont bien supérieures à ce qui est normalement demandé parce qu'elles doivent couvrir les frais supplémentaires liés à ce chemin. Celles-ci ont en effet davantage de taxes que le reste de la population japonaise. Il est donc courant de voir les plus petits villages faire appel à de la main-d'œuvre des villages environnants pour répondre aux besoins des seigneurs faisant le voyage afin d'alléger leur fardeau. Le développement d'un certain type de proto-

---

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 17.

<sup>28</sup> Tsuneo Sato, «Tokugawa Village and Agriculture», dans Chie Nakane et Conrad Totman (dir.), *Tokugawa Japan: the Social and Economic Antecedents of Modern Japan*, Tokyo, University of Tokyo Press, 1997 [1990], p. 43.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 46.

industrialisation commence à voir le jour dans les régions japonaises. Chaque habitation dans ces points de passages se doit de participer à l'effort collectif que représente le passage des convois et des voyageurs. Cela transforme la demeure en un lieu de production qui génère des revenus divers<sup>30</sup>. Les habitations transformées en ateliers sont utilisées pour fabriquer des vêtements, des spécialités alimentaires locales et des souvenirs tels que des porte-bonheurs. D'ailleurs, la région de Tomioka développe une spécialisation dans le travail de la soie durant cette période afin de répondre à la demande des voyageurs<sup>31</sup>.

Également, plusieurs autres infrastructures adaptées aux différents types de cortèges et groupes de voyageurs sont mises en place. Pour accommoder les besoins des daimyos, un grand hôtel est présent, en plus d'un ou plusieurs hôtels de taille moyenne pour les samurais et les notables de passage, ainsi qu'un certain nombre d'auberges et de tavernes pour les voyageurs de plus petite stature. Les municipalités dans lesquelles ces stations-relais se trouvent comportent en moyenne 300 habitations, bien que les plus petites en comportent plutôt 150 et les plus grandes environ 600<sup>32</sup>. De ce fait, lorsqu'il manque d'espace dans les auberges et les hôtels, les membres des cortèges pouvaient également dormir chez les habitants. Finalement, il existe aussi plusieurs petites aires de repos tout le long de la route qui abritent des salons de thé et des restaurants.

L'ensemble de ces mesures sont prises dans le but de permettre une traversée plus facile aux seigneurs forcés de la réaliser. Cela permet non seulement aux populations locales de réaliser un profit, mais aussi au pouvoir Tokugawa de porter un coup aux finances des daimyos. De plus, leur utilisation de la Tokaido les oblige à passer par les postes de garde se trouvant aux frontières de la capitale et sur des points stratégiques de la route. Ceux-ci permettent non seulement de s'assurer qu'aucun matériel de contrebande ne puisse se rendre dans la capitale comme des livres religieux chrétiens, puisque le christianisme était interdit sur le territoire japonais, mais aussi de s'assurer qu'aucune arme à feu ne pénètre dans Edo<sup>33</sup>. Ainsi, le shogun s'assure de limiter les risques de soulèvements au cœur de la capitale, lieu de son pouvoir.

---

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 92.; Hall, *loc. cit.*, p. 367.

<sup>31</sup> Boucher, *op.cit.*, p. 321.

<sup>32</sup> Constantine Nomikos Vaporis, *Breaking Barriers Travel and the State in Early Modern Japan*, Cambridge, Harvard University Press, 1995, p. 220.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 124.

L'augmentation du trafic sur la route Tokaido permet donc un développement rapide de l'économie locale de la région et contribue à l'effort de centralisation du territoire japonais par le shogun Tokugawa. Cependant, bien que la Tokaido soit une manifestation directe du pouvoir Tokugawa, surtout après la mise en place du *sankin kotai*, elle représente aussi un lieu de sociabilité d'une grande importance, que ce soit pour les marchands, les voyageurs ou les daimyos qui y circulent.

### **2.1.3 La Tokaido : entre sociabilité et culture du voyage**

Dans ce contexte, nous pouvons déduire qu'un grand nombre de daimyos et de seigneurs féodaux de moindre importance se sont côtoyés lors de ces voyages entre leurs fiefs et Edo, et ce, malgré les nombreux efforts des shoguns Tokugawa pour maintenir la distance entre les différents potentats régionaux. En effet, en cas de rencontres privées entre deux daimyos, celles-ci se tiennent en dehors des regards. Cela permet d'éviter d'attirer l'attention du shogun qui pourrait estimer qu'il puisse y avoir un risque de révolte, mais aussi parce que celles-ci pouvaient par moment mener à des alliances. Ainsi, bien que les sources à notre disposition ne mentionnent pas les rencontres des seigneurs sur la route, les coutumes et les installations démontrent qu'il s'agissait d'une situation courante.

Cette réalité est visible dans l'organisation même des stations qui ont été pensées en angle afin de permettre aux seigneurs d'envoyer un éclaireur à l'avant du convoi afin de voir si un autre seigneur arrivait en direction inverse<sup>34</sup>. Les postes de la Tokaido sont construits avec une pointe au croisement. Si deux cortèges arrivent au même moment à l'intersection, ils ne se verront pas avant d'avoir traversé l'angle. Cela offre le temps aux éclaireurs d'aller vérifier la présence d'un autre cortège et le rang du seigneur qu'il accompagne. Cette pratique s'explique par la coutume qui veut que le daimyo le moins influent descende de son cheval pour aller à la rencontre de son supérieur<sup>35</sup>. Une autre preuve de ces rencontres impromptues mentionnées dans les récits de voyage est le nombre de grands hôtels destinés aux daimyos dans chaque lieu de relais. Bien que certains d'entre eux n'en aient qu'un seul, d'autres peuvent en compter au moins deux<sup>36</sup>. Cela nous permet donc d'avancer que plusieurs seigneurs importants peuvent se trouver dans la même station au même

---

<sup>34</sup> Hall, *loc. cit.*, p. 365.

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 366-367.

moment. Ainsi, les stations de relais et la route elle-même peuvent parfois faire office de lieux de sociabilité pour des seigneurs venant des différentes régions, malgré les souhaits du shogun.

Cette volonté du pouvoir Tokugawa de séparer les seigneurs et d'éviter les contacts s'explique par le contexte d'arrivée au pouvoir du shogunat. Tokugawa Ieyasu (1543-1616) devient le shogun en 1600 à la suite de la bataille de Sekigahara qui met un point final à la période *Sengoku* (戦国代, littéralement « époque des provinces en guerre ») durant laquelle les daimyos se sont battus entre eux pour le contrôle du territoire après l'instabilité causée par la guerre d'Ônin (1467-1477). Le pouvoir du shogunat Ashikaga (1336-1576) est grandement réduit par ce conflit aux allures de la guerre civile et, après une centaine d'années de combats intermittents, le dernier représentant de cette dynastie shogunale est démis de ses fonctions en 1576 par Oda Nobunaga (1534-1582) qui débute alors un long processus d'unification du territoire japonais autour d'un pouvoir central fort, un processus qui s'achève avec la mise en place du shogunat des Tokugawa au début du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>37</sup>.

Cette situation particulière entourant la réalité du voyage et du déplacement permet de nombreux rapprochements, ainsi que certains manquements à l'ordre social très rigide instauré par les premiers shoguns Tokugawa. Effectivement, comme l'affirme Laura Nenzi dans son ouvrage *Excursions in Identity: Travel and the Intersection of Place, Gender, and Status in Edo Japan*, le principe du voyage et son omniprésence dans la culture de l'ère Edo viennent grandement redéfinir les barrières sociales, à la fois entre les différents daimyos voyageant à travers le territoire, mais aussi entre les classes sociales et les genres<sup>38</sup>. Une culture du voyage se forme au sein de la population, y compris au sein des classes populaires, comme un moyen de fuir le quotidien, de s'inventer une nouvelle identité ou de fuir ses responsabilités<sup>39</sup>.

Saris souligne, lui aussi, cette réalité du voyage lors de son passage au Japon. En décrivant de grands cortèges militaires circulant le long de la Tokaido, il remarque qu'un grand nombre de personnes est présent sur la route sans faire partie de convois : « The road is exceedingly travelled, full of people. Ever and anon you meet with Farms and Countrey houses, with Villages, and often with great Townes, with ferries ver fresh Rivers and many Futtakease or Fotoquis, which are their

---

<sup>37</sup> Richard. H. P. Mason et George Caiger, *A History of Japan*, Rutland, Tuttle, 1997, p. 144.

<sup>38</sup> Nenzi, *op. cit.*, p. 72.

<sup>39</sup> Nomikos Vaporis, *op. cit.*, p. 250.

temples, scituate in Goues and most pleasantest places for delight of the Whole Countrey<sup>40</sup>.» Le nombre important de voyageurs sur la route s'explique donc par le développement de cette nouvelle culture du voyage et par l'apparition des différents temples dans ses environs qui attirent de nombreux pèlerins originaires d'autres régions.

Ces déplacements deviennent plus accessibles à la population au début de l'ère Edo, puisqu'elle représente un moment de paix relative après la période Sengoku ainsi qu'une période de prospérité économique<sup>41</sup>. La quasi-disparition des conflits armés dans l'archipel a un grand impact sur l'émergence de la culture du voyage. Dans son journal, le capitaine Saris nous dit que: « Such good orders was taken for the passing and providing for, of these thousand souldiers, that no man either travelling or inhabiting upon the way where they lodged, was any way injured by them, but cheerefully entertayned them as other their guests, because they paid for what they tooke, as all other men did<sup>42</sup>. » Saris prend la peine de soulever qu'aucun civil n'est blessé à la rencontre du cortège militaire qu'il croise. Nous pouvons donc supposer que, pour lui, il est coutume de voir les déplacements de troupes causer des problèmes. Cette perception est influencée par le contexte européen sur lequel il base ses observations. Durant la période, une montée des tensions entre plusieurs belligérants résulte en plusieurs conflits sur le sol européen qui mènent en 1618 à la guerre de Trente Ans. Les conflits sont constants et le pillage est donc commun, ce qui mène les populations à craindre les seigneurs et leurs armées. Cependant, dans le contexte du *sankin kotai*, les déplacements des seigneurs et de leurs troupes sont étroitement surveillés par les autorités shogunales : tout conflit sur la route pourrait donc entraîner des conséquences sérieuses pour les personnes impliquées. L'ensemble de ces conditions permettent l'émergence de la culture du voyage sur les *gokaidos* et particulièrement sur la Tokaido.

Somme toute, le développement du système des *gokaidos* par le pouvoir Tokugawa et l'imposition du *sankin kotai* qui force des seigneurs à emprunter la Tokaido contribuent au développement rapide d'une économie locale<sup>43</sup>. Celle-ci permet de répondre aux besoins grandissants des voyageurs et attire la population des régions environnantes qui s'installe près des stations-relais sur la Tokaido afin de pouvoir en profiter. Finalement, la période de stabilité politique et de paix

---

<sup>40</sup> Satow, *op. cit.*, p. 128.

<sup>41</sup> Nenzi, *op. cit.*, p. 56.

<sup>42</sup> Satow, *op. cit.*, p. 126.

<sup>43</sup> Tsukahira, *op. cit.*, p. 71.

interne qui suit l'instauration de ces mesures permet la création d'une culture du voyage en lien avec la route Tokaido. Tout cela vient donc changer radicalement le rôle de cette route dans la société japonaise : d'une simple route commerciale, elle devient un outil d'affirmation du pouvoir shogunal. Elle permet une centralisation du territoire sur la nouvelle capitale d'Edo et stimule un développement économique régional qui se rapproche d'une proto-industrialisation<sup>44</sup>. Cette nouvelle importance de la région joue d'ailleurs un rôle primordial dans le choix de la Tokaido pour la route ferroviaire rattachant Tokyo à Kyoto : le transport de matériel y est plus facile et les travailleurs locaux y sont présents en grand nombre<sup>45</sup>.

## **2.2 La formation du projet de chemin de fer de la Tokaido et ses défis économiques, techniques et politiques**

Le projet de développement d'un tronçon de chemin de fer entre les villes de Tokyo et de Kyoto se trouve au centre du plan ferroviaire du gouvernement japonais depuis le début de la décennie 1870. Cependant, avant que ce dernier soit construit, une série de défis ont dû être surmontés afin que ce projet puisse voir le jour. Effectivement, ce projet connaît d'importants obstacles tout au long du processus menant à sa conception. Les principales embûches que les autorités rencontrent au cours de ce dernier sont d'ordres techniques, économiques, politiques et géographiques.

### **2.2.1 Les difficultés géographiques**

Dès le début du développement du réseau ferroviaire sur le territoire japonais, la nécessité de construire une ligne entre Tokyo et Kyoto est reconnue par les acteurs comme les premiers

---

<sup>44</sup> Mosk, *op.cit.*, p. 93.

<sup>45</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 165.

ministres Ito Hirobumi et Okuma Shigenobu<sup>46</sup> qui sont les principaux partisans de ce projet<sup>47</sup>. Trevithick souligne que la construction d'un lien ferroviaire entre les deux villes fait partie des projets gouvernementaux de développement du réseau dès 1873: « It was decided to make a trunk line from Tokyo to Kyoto, the new and old capitals of the Empire, by the Nakasendo route, and thence to Osaka and Kobe, with branches to Yokohama and Tsuruga, and to complete in from three to five years <sup>48</sup>. » Cette ligne est donc considérée comme une priorité étatique qui doit être réalisé dans les cinq prochaines années.

Le tracé envisagé à l'origine n'est pas celui de la Tokaido, mais bien celui de la Nakasendo (中山道, littéralement « la route de l'intérieur »). Elle est l'une des cinq principales routes reliant Edo à différentes parties du Japon. Contrairement à la Tokaido qui se trouve le long de la côte, cette dernière passe par le col d'Usui (voir figure 1). Cela dit, cette route est beaucoup moins praticable, car elle passe par les zones montagneuses. Elle est donc principalement utilisée pour les déplacements considérés comme prioritaires par le gouvernement. Effectivement, elle est utilisée par des messagers devant faire parvenir des missives officielles entre Edo et Kyoto. La Tokaido, au contraire, permet le déplacement de cortèges plus imposants, ce qui explique son utilisation par les seigneurs dans le contexte du *sankin kotai*<sup>49</sup>.

### **Figure 1 : Carte des chemins de fer gouvernementaux japonais, 1907**

---

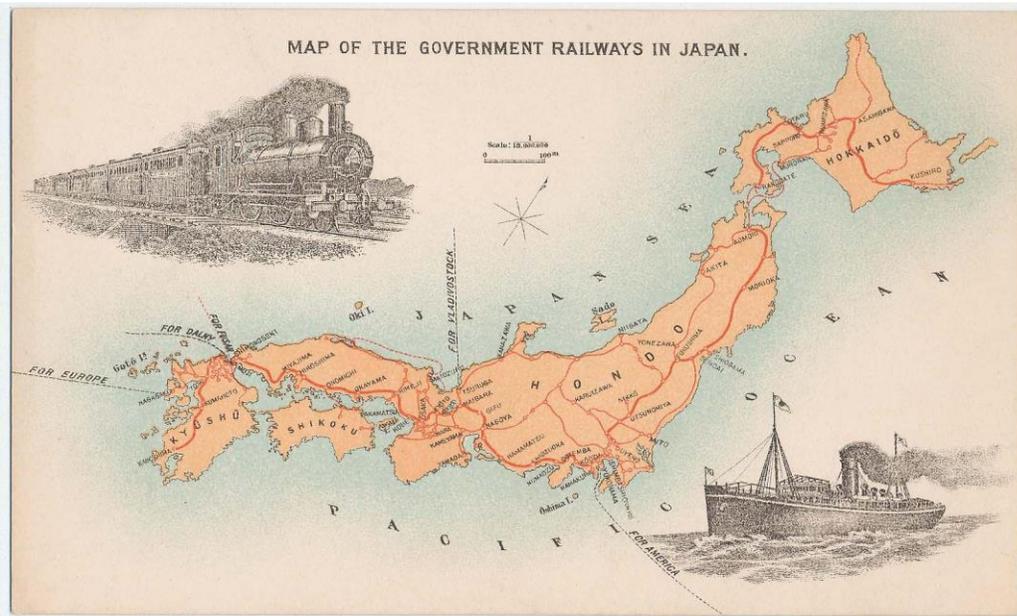
<sup>46</sup> Ito Hirobumi a joué un rôle central dans la modernisation du Japon. Après avoir occupé différents postes ministériels, il devient premier ministre en 1881 et supervise la rédaction de la première constitution du Japon ainsi que la réalisation de toutes les grandes réformes Meiji. Son assassinat par un nationaliste coréen en 1909 sert de prétexte au Japon pour annexer la Corée en 1910. Tout comme Ito, Okuma Shigenobu (1838-1922) est aux origines des réformes Meiji, mais il s'oppose souvent aux oligarques du gouvernement en prenant les positions à l'égard du mouvement pour les droits et les libertés du peuple. Ministre de Finances dans les années 1870 et ministre des Affaires étrangères dans les années 1880, il se retrouve à la tête du cabinet éphémère qui succède au troisième cabinet Ito et qui éclate au bout de quelques mois en 1898.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 116.

<sup>48</sup> Trevithick, *op cit.*, p. 117.

<sup>49</sup> Hall, *loc. cit.*, p. 364.

Source: *Map of the Government Railway in Japan*, 1: 18 000 000, Tokyo, Imperial Government Railways of Japan, 1907, sur le site *Museum of fine art Boston*, consulté le 20 août 2023,



<https://collections.mfa.org/download/415902.jsessionid=DAE44EA0E3FA3EFDD6D22C34AB4CF620>.

Cette décision initiale du gouvernement Meiji de prioriser le trajet de la Nakasendo se prend donc en supposant que le relief particulièrement rude de cette dernière ne représente pas un problème pour le passage du chemin de fer. Le passage par cette route demande d'ailleurs une quantité de rails moindre à celle demandée par le tracé de la Tokaido qui est bien plus long. En effet, il s'agit du premier problème de taille que rencontre ce projet de construction. Cependant, dès le début des études sur le terrain, il devient évident que des embûches importantes sont à prévoir et que les coûts de l'entretien de ce tronçon seront conséquents<sup>50</sup>. Ces limitations entourant le déplacement sur cette route ne semblent pas décourager le *Railway Bureau* puisque la construction de la ligne sur la Nakasendo commence en 1883<sup>51</sup>. Cette décision se base sur la réduction souhaitée par le gouvernement des coûts du développement ferroviaire, mais aussi sur une volonté de réduire la distance de rails nécessaires et, par la même occasion, le temps de construction.

Lorsque les travaux sur la route Nakasendo commencent, la distance de rails projetée pour la construction est inférieure à celle envisagée pour le projet de la Tokaido. Il s'agit d'une économie projetée de plus de 200 kilomètres. Sans prendre en compte les contraintes territoriales, à partir de

<sup>50</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 117.

<sup>51</sup> Free, *op. cit.*, p. 304.

ces estimations, la construction commence en suivant les tronçons de Yokohama et de Nagoya qui ont été construits plus tôt durant la décennie 1870. C'est d'ailleurs ce que nous expose Trevithick dans son rapport: « At this time it had been proposed to run the trunk line between the two capitals along the Nakasendo, and in August. 1883, it was decided that the line should be constructed along this route. About the close of the same year, work was commenced, on the one hand, between Ogaki and Nagoya, and on the other, between Takasaki and Yokohama<sup>52</sup>. » Cette décision de commencer la construction en suivant des tronçons existants s'explique par le fait que la mise en place du chantier à partir des villes de Tokyo et de Kyoto représente des défis importants d'ingénierie. Si la Nakasendo est construite sans détours entre les deux villes, le tracé envisagé doit traverser le col d'Usui, ainsi que plusieurs rivières. Cela rend la route difficilement praticable pour le transport du matériel nécessaire à son édification. En utilisant les lignes de Yokohama et de Nagoya, il est possible de contourner ce problème, ce qui réduit les coûts de construction et rend le projet moins difficile à réaliser<sup>53</sup>.

La construction de la ligne Nakasendo commence donc des deux côtés du tracé envisagés simultanément en 1883. Cette méthode permet aux deux équipes de travailler plus rapidement pendant qu'une troisième équipe prépare le terrain pour la parcelle centrale. Bien que les ingénieurs du *Railway Bureau* sont conscients de ces difficultés, ils défendent l'idée que la construction de la route Nakasendo constitue une option plus sûre et moins coûteuse que la Tokaido. Ils considèrent que la construction des tunnels nécessaires pour passer par le col d'Usui représente un investissement moins élevé que l'érection de l'ensemble des ponts pour le voyage par la Tokaido<sup>54</sup>. Cependant, c'est la mise en place de cette dernière qui se révèle être le défi le plus important et qui vient de remettre en cause le développement de la ligne ferroviaire entre Tokyo et Kyoto à travers la route Nakasendo. D'importantes difficultés logistiques sont envisagées durant la mise en place du projet comme la vitesse limitée que les locomotives pourraient atteindre sur ce tracé. Or, l'application réelle de celle-ci force rapidement une remise en question du projet.

---

<sup>52</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 118.

<sup>53</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 44.

<sup>54</sup> Free, *op. cit.*, p. 271 et p. 305.

L'ensemble des problèmes énoncés entourant la construction de la ligne sur le tracé de la Nakasendo viennent donc contribuer à la réévaluation de la faisabilité du projet. Cependant, il ne s'agit pas des seuls facteurs qui sont pris en compte dans la conception du projet de ligne Tokaido.

### **2.2.2 Les conflits politiques, les revendications citoyennes et leur impact sur le développement des projets ferroviaires**

À ces défis logistiques s'ajoutent d'importantes difficultés liées à une instabilité politique et économique interne qui ralentissent davantage la réalisation du projet. Lors de la mise en place du projet ferroviaire reliant Tokyo à Kyoto par la Nakasendo, l'objectif est de permettre un développement rapide du réseau ferroviaire sur le territoire japonais. La construction de cette ligne permet également de centraliser l'économie et le territoire japonais autour de Tokyo, permettant par le fait même au gouvernement de le contrôler plus efficacement et de déployer des forces de répression au besoin<sup>55</sup>. Cependant, le gouvernement Meiji n'est pas conscient des coûts rattachés à la construction et à l'entretien des lignes ferroviaires sur son territoire. Trevithick mentionne d'ailleurs dans son rapport qu'après la création de la section entre Osaka et Kyoto le développement s'arrête : « The section between Osaka and Kyoto was commenced in December, 1873, and completes in February, 1877, when His Majesty opened the line between Kyoto and Kobe. As the times did not seem in favour of further extension, several years were spent in simply maintaining the 40 or 50 miles of open lines<sup>56</sup>. »

Bien qu'elle ne le mentionne pas directement, cette citation nous permet de comprendre une partie du climat particulier dans lequel le Japon évolue durant cette période. Plusieurs émeutes paysannes secouent alors le Japon, dont la révolte des samurais de Saigo Takamori en 1877 connue dans l'historiographie occidentale sous le nom de la rébellion de Satsuma<sup>57</sup>. La révolte de Saigo Takamori (1828-1877) s'inscrit dans une montée du mécontentement de l'ancienne élite guerrière entourant les mesures qu'ils qualifient d'anti-samurais. Le gouvernement Meiji met en place une série de mesures retirant un grand nombre de privilèges traditionnellement garantis à l'ancienne classe dirigeante comme la perception de rentes sur les terres ou le port du sabre. De ce fait, lorsqu'une nouvelle législation est mise en place en 1876 pour mettre un point final aux privilèges accordés aux élites guerrières, ces dernières se retrouvent dans une position semblable à celle des

---

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 626.

<sup>56</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 117.

<sup>57</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 93.

hommes du peuple. Plusieurs jeunes hommes d'anciennes familles guerrières décident donc de se soulever. Ces derniers appartiennent à l'école de Saigo Takamori qui s'est replié dans son fief d'origine de Satsuma, au sud de l'île Kyushu, à la suite de sa perte d'influence au sein du gouvernement. Il y enseigne l'art de la guerre à des jeunes hommes de grandes familles. De ce fait, lorsque ses étudiants décident de se soulever, il se retrouve malgré lui à la tête d'un mouvement d'insurrection voulant un retour aux traditions dans la société japonaise. Durant leur marche vers la capitale, plusieurs autres petits groupes d'anciens samurais déçus des réformes Meiji s'allient à Takamori et ses hommes.<sup>58</sup> En parallèle, plusieurs membres des mouvements populaires s'opposant aux nouvelles taxes foncières, à l'éducation obligatoire des enfants, ainsi qu'au service militaire obligatoire pour les jeunes hommes, viennent grossir les rangs de cette révolte.

Cette situation tendue explique sans doute en partie l'interruption de l'ambition gouvernementale de développer un réseau ferroviaire d'importance sur le territoire. Il faut souligner que les coûts nécessaires pour réprimer ces rébellions sont assez importants<sup>59</sup>. Ces dépenses représentent un fardeau significatif pour le gouvernement japonais qui doit donc emprunter auprès des banques occidentales afin de pouvoir réaliser les projets ferroviaires envisagés au début des années 1880. Cette citation nous apprend aussi que des lignes de chemin de fer ont été construites entre Kyoto et Osaka et entre Kyoto et Kobe. En revanche, les rebelles de Satsuma qui arrivent également du sud profitent de cette nouvelle voie d'accès rapide à ces villes pour défendre leur cause. Également, puisqu'une ligne connecte maintenant les trois villes les plus importantes du sud de l'archipel, cela améliore leur accessibilité commerciale et offre aux producteurs locaux de nouvelles opportunités logistiques<sup>60</sup>. Ainsi, les ports de traités importants comme Yokohama accèdent à la marchandise produite au centre du Japon plus rapidement. Cela permet une réponse plus efficace à l'augmentation de la demande européenne des biens en provenance du Japon, surtout dans le cas des soies puisque la maladie du ver à soie a décimé la production chinoise et européenne<sup>61</sup>.

Aussi, la rébellion de Satsuma et les tensions politiques fortes qu'elle a engendrées suscitent l'émergence du mouvement pour les droits du peuple. Ce dernier représente une première démonstration publique de revendications demandant la mise en place d'une société basée sur le

---

<sup>58</sup> *Ibid.*

<sup>59</sup> Free, *op. cit.*, p. 239.

<sup>60</sup> Henry D. Smith, « The Edo-Tokyo Transition: in Search of Common Ground », dans Jansen et Rozman, *op. cit.*, p. 374.

<sup>61</sup> Boucher, *op. cit.*, p. 322.

droit et dans laquelle l'ensemble des citoyens sont égaux devant la loi<sup>62</sup>. L'instabilité politique qui suit les nombreuses manifestations et les arrestations de masse des dirigeants du mouvement forcent le gouvernement à revoir la distribution des fonds attribués au projet ferroviaire. Ces tensions réduisent les capacités d'investissements du gouvernement japonais et elles amplifient l'inflation causée par la surimpression de la monnaie, poussant le Japon dans une période d'instabilité économique<sup>63</sup>.

Dans ce contexte, il faudra attendre 1881 avant que les autorités jugent de nouveau que les conditions sont favorables au renouvellement des investissements gouvernementaux dans le développement du réseau ferroviaire national. La pause imposée par cette instabilité politique a permis au gouvernement et au *Railway Bureau* d'observer les performances des sections du réseau ferroviaire mises en service entre 1873 et 1877. Ils saisissent alors l'ampleur réelle de l'importance économique que peut représenter la présence d'un réseau ferroviaire couvrant l'ensemble du territoire<sup>64</sup>. Cependant, les révoltes et le mécontentement populaire qui les suivent affectent l'économie japonaise à long terme. Les échanges commerciaux n'ayant pas été favorisés par cette instabilité et le développement des différentes industries ayant été retardé, le gouvernement Meiji se retrouve face à un manque de liquidités. Ces complications s'ajoutent à l'inflation galopante<sup>65</sup>. De ce fait, afin de parvenir à poursuivre ses projets ferroviaires, il doit obtenir des prêts auprès d'investisseurs japonais et étrangers. C'est dans ce contexte particulier que le gouvernement japonais contracte un prêt de 25 millions de yens<sup>66</sup>. Il ne s'agit pas de la première fois que le l'État utilise des fonds étrangers pour développer son réseau ferroviaire. En 1869, les autorités japonaises vont chercher un prêt d'une grande importance auprès des autorités britanniques. Ce dernier se compose d'un taux d'intérêt de 9% sur un emprunt de 1 000 000£ et permet d'entreprendre les premiers travaux de construction ferroviaire<sup>67</sup>. Dans le cas de la levée de fonds pour la Tokaido, le gouvernement a préféré faire appel à sa propre population tout en ouvrant la porte aux investisseurs étrangers. Il s'agit d'un prêt de 12 721 175\$ qui représente un total de 25 442 350

---

<sup>62</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 93.

<sup>63</sup> Free, *op. cit.* p. 272.

<sup>64</sup> *Ibid.*, p. 269.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 272.

<sup>66</sup> Trevithick, *op. cit.* p. 120.

<sup>67</sup> Sawaki Yasufumi, « The National Debt of Japan », *The North American Review*, vol. 174, n° 543, 1902, p. 284.

yens à un taux de retour de 5%. Ce prêt comporte donc l'ensemble du prêt consenti pour la Nakasendo et le prêt supplémentaire pour le fond manquant pour la Tokaido<sup>68</sup>.

Cette instabilité politique représente également un important changement de cap dans la politique entourant la modernisation et l'industrialisation du territoire appliquée jusqu'alors. Dans les années 1870-1880, le gouvernement Meiji se concentrait principalement sur l'émulation des puissances occidentales et l'apprentissage de leurs techniques. La révolte de Saigo Takamori a remis en question cette approche, car le mécontentement public qui suit la répression violente utilisée par le gouvernement envers l'un de ses anciens généraux les plus reconnus est d'une ampleur encore jamais vue durant la période Meiji<sup>69</sup>. Un grand nombre de penseurs de la modernité japonaise remettent alors en question l'intervention gouvernementale et surtout le refus de l'État d'écouter les doléances de Takamori. Plusieurs dénoncent cette situation dans les journaux et ce mécontentement populaire pousse les autorités à mettre en place des lois strictes censurant la liberté d'expression, ce qui va à l'encontre de la volonté de modernisation de la pensée<sup>70</sup>. Ainsi, les tensions sociales augmentent en parallèle avec la montée en importance du mouvement pour les droits du peuple. Ce dernier revendique la mise en place d'une constitution visant à transformer le Japon en un État de droit où tous sont égaux devant la loi<sup>71</sup>. En d'autres mots, ce renversement de la vision gouvernementale envers les idées occidentales se trouve en partie responsable de l'arrêt du développement des projets ferroviaires sur le territoire. En effet, les efforts de modernisation du gouvernement Meiji ont donné au peuple japonais l'accès aux connaissances sur la réalité et les mœurs occidentales. Cela explique donc la volonté de la population de s'impliquer dans la sphère politique. Ainsi, lorsque les autorités se montrent réfractaires à ce partage du pouvoir, les tensions montent et le peuple exprime son mécontentement à travers la tenue de manifestations.

Ce faisant, l'instabilité politique et économique qui s'installe à la fin de la décennie 1870 force le gouvernement Meiji à mettre de côté ses projets de développement ferroviaire. Cette pause lui permet de mesurer pleinement l'importance du réseau ferroviaire pour la modernisation du Japon.

---

<sup>68</sup> *Ibid.*, p. 285.

<sup>69</sup> Richard Calichman (dir.), *Overcoming modernity: Cultural Identity in Wartime Japan*, New York, Columbia University Press, coll. « Weatherhead books on Asia », 2008, p. 89.

<sup>70</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 108.

<sup>71</sup> *Ibid.*, p. 116.

Ainsi, une fois le risque d'instabilité écarté, les travaux reprennent avec une nouvelle énergie. L'essentiel de leurs efforts est consacré à la construction de la ligne Tokyo-Kyoto.

### **2.2.3 La création d'un nouveau tracé**

Bien que le relief de la Nakasendo soit bien moins praticable que celui de la Tokaido, cette route a été choisie puisqu'elle est beaucoup plus courte et directe, ce qui aurait dû représenter une économie monétaire et temporelle lors de sa construction et son entretien. C'est en partant de cette vision que le projet du chemin ferroviaire Nakasendo est officiellement lancé en 1883 et que les travaux débutent<sup>72</sup>. Le projet s'est cependant montré plus complexe qu'anticipé lorsque les ingénieurs se sont attaqués à la réalisation de la partie centrale du tronçon :

But in order to reach the middle sections of the Nakasendo, the difficult pass of Usui had to be cut through in the east, while in the west the large rivers of Ibi, Nagara, and Kiso had to be spanned, and great difficulties were met in transporting necessary materials, apprehending therefore much waste of time in procuring those materials, it was found necessary, for the purpose of facilitating transportation to construct in the war a line from the port of Naoetsu to Ueda in the province of Shigano. And in the east one from Taketoyo to Nagoya in the province of Owari<sup>73</sup>.

Ainsi, des difficultés avec la section centrale se font rapidement sentir. Le matériel nécessaire à la construction de la ligne doit passer par des terrains accidentés et difficiles d'accès. Il doit se faire à partir de la section déjà construite lors de la première phase de travaux dans les années 1870 réalisés à partir de Nagoya. Pour faire face à ces problèmes de transport du matériel, de nouvelles lignes ferroviaires entre le port de Naoetsu et la ville de Ueda furent construites. Celles-ci permettent d'acheminer le matériel de construction livré par voie maritime au chantier. Les cargaisons sont menées par bateau au port de Naoetsu à partir duquel elles se rendent par train à Ueda, ce qui lui permet d'atteindre rapidement le chantier. Or, elles représentent des investissements importants pour le gouvernement et alourdissent davantage le coût du projet<sup>74</sup>.

Ces difficultés de transport de matériel paralysent régulièrement la conduite des travaux et ralentissent davantage la réalisation du projet. Malgré les difficultés rencontrées, les ingénieurs du *Railway Bureau* continuent de mettre de l'avant le tracé de la Nakasendo. Considérant qu'une grande partie du financement du projet provient de bons d'achat vendus aux investisseurs et à la

---

<sup>72</sup> Trevithick, *op. cit.*, p.118.

<sup>73</sup> *Ibid*, p.118-119.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 128.

population en général, les responsables du ministère du développement ferroviaire sont conscients de l'importance de la continuité des travaux. L'augmentation des coûts pour le transport des matériaux est perçue comme nécessaire par les ingénieurs du *Railway Bureau*, puisque la mise en place de la route Nakasendo est considérée comme l'option la plus sûre pour rattacher le nord et le sud de l'archipel<sup>75</sup>. De plus, la construction de chemins de fer reliant les villes de l'intérieur aux principaux ports japonais n'est pas vue comme une dépense, mais bien comme un investissement pour l'avenir du pays. Aux yeux des réformateurs Meiji, le développement du réseau ferroviaire national permet un déplacement plus rapide et efficace des marchandises, des équipements et des matériels fabriqués à l'étranger nécessaires pour la modernisation du Japon vers l'intérieur du pays<sup>76</sup>.

Toutefois, au cours de l'année 1884, une nouvelle information remet en cause le bien-fondé du projet de la Nakasendo :

In the course of the following year, when a working survey of the middle portions of the Nakasendo had been completed, and the general plan of the route considered, it was discovered not only that there were serious obstacles requiring an enormous expenditure of money, but that the speed of the trains would have to be reduced so much as to greatly enhance the working expenses, and that consequently the line when constructed would not fulfill the practical purposes of a railroad. It was, therefore, concluded that it would be the Tokyo-Yokohama line with the Nagoya line. The matter was fully reported to the Government, and in July of the same year instructions were received to the effect that operations on the central portions of the Nakasendo road should be discontinued, and that a line should be constructed along the Tokaido. Work on the new line was commenced in the end of the year 1886<sup>77</sup>.

Ces nouvelles informations forcent les ingénieurs à réévaluer leur projet. Bien qu'il soit toujours faisable, comme le mentionne Trevithick, sa réalisation coûterait bien plus cher que ce qui avait été estimé de prime abord. De plus, malgré cette augmentation des coûts, les trains qui y circuleraient n'auraient pas d'autre choix que de le faire à une vitesse très réduite. Cela retire tout l'intérêt de ce tracé, puisque l'objectif est d'assurer la circulation rapide de marchandises et de personnes à travers le territoire japonais. Cette situation s'explique bien entendu par le relief très accidenté qui caractérise le col d'Usui, mais aussi par le choix d'écartement des rails mis en place

---

<sup>75</sup> Free, *op. cit.*, p. 270.

<sup>76</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 120.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 118-119.

lors du développement des premières lignes<sup>78</sup>. En effet, à l'époque, le gouvernement japonais a décidé de se doter d'un système de rails ayant un écartement plus petit que le standard international. Or, cet écartement n'offre pas une stabilité suffisante pour permettre le passage à grande vitesse d'une locomotive devant continuellement contourner le relief abrupt du col d'Usui<sup>79</sup>. De plus, changer l'écartement de rails pour une seule partie du réseau ferroviaire du pays aurait été déraisonnable et dispendieux<sup>80</sup>.

Face à cette impasse, le gouvernement Meiji est obligé de considérer des itinéraires alternatifs. C'est dans ce contexte que les autorités évaluent le potentiel de la route Tokaido. Même si ce tracé est plus long, il passe par les régions dont le relief est moins élevé et abrupt. Ainsi, cela permet le passage des rails sans imposer de contraintes supplémentaires sur la vitesse. De plus, l'utilisation de la Tokaido, qui se trouve sur les côtes et qui passe par d'importants centres urbains, rend le transport du matériel pour la construction et de travailleurs bien plus facile que dans le cas de la Nakasendo<sup>81</sup>. Autre atout – ce chantier devrait favoriser une revitalisation de la région densément peuplée et en manque d'opportunités économiques. En y construisant le chemin de fer, les autorités espèrent pouvoir profiter d'un nouveau bassin de main-d'œuvre<sup>82</sup>.

Le développement du projet de la ligne ferroviaire entre Tokyo et Kyoto a été ponctué par plusieurs problèmes qui ont retardé ou remis en cause sa réalisation. Les embûches rencontrées au cours de son édification comme la révolte des samurais et le mouvement pour les droits du peuple permettent au gouvernement Meiji de comprendre l'importance du développement ferroviaire pour le contrôle du territoire. Elles forcent une remise en question des plans initiaux de construction du réseau ferroviaire national. Ces modifications ont graduellement mené à la mise en place du projet de la route Tokaido. Cependant, la construction du chemin de fer Tokaido représentera plusieurs défis pour les travailleurs et les ingénieurs qui y participent.

---

<sup>78</sup> *Ibid.*, p. 131.

<sup>79</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 80.

<sup>80</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 131.

<sup>81</sup> Free, *op. cit.*, p. 310.

<sup>82</sup> Hall, *op. cit.*, p. 376.

### **2.3. Les défis techniques de la construction de la Tokaido**

Suivant ce changement, le gouvernement Meiji met en place un nouveau plan de construction et de financement de cette section du chemin de fer japonais. Étant donné que le coût de la construction de la nouvelle ligne Tokaido est moins élevé que celui de la ligne Nakasendo, le gouvernement a pu investir les fonds ainsi libérés dans d'autres projets de développement ferroviaire et bonifier ainsi l'offre de service aux industries et à la population<sup>83</sup>. Dans le but de mieux comprendre les différentes composantes du processus de construction de ce tronçon, nous allons analyser ces aspects techniques et financiers.

#### **2.3.1 Les composantes techniques du développement de la Tokaido**

Il importe de souligner que, pour permettre le développement d'un réseau ferroviaire rattachant l'ensemble du territoire, des modifications sont apportées au relief naturel du Japon. Effectivement, puisque le territoire japonais a un relief montagneux prononcé, il était nécessaire d'adapter ce dernier avant de pouvoir faire passer une ligne de chemin de fer. Pour ce faire, un grand nombre de tunnels sont creusés à travers les montagnes japonaises, ce qui permet aux rails de passer plus facilement<sup>84</sup>. Cependant, cette solution présente plusieurs problèmes. Tout d'abord, pour avoir la possibilité de construire de telles structures, le gouvernement japonais doit composer avec des coûts exorbitants. Malgré tout, lors de la construction de la ligne Tokaido en 1886, il est jugé plus rentable de passer par la côte qu'à travers les terres. Bien que ce changement de trajet représente un rallongement de plus de 200 kilomètres, il permet une économie de 13 % sur les coûts estimés de construction de la ligne en passant par l'intérieur des terres<sup>85</sup>. Ces économies permettent donc de financer plusieurs autres projets de développement ferroviaire rattachés à la Tokaido<sup>86</sup>.

Bien que la construction de la ligne Tokaido permette au gouvernement Meiji de faire quelques économies et que les coûts de construction du réseau ferroviaire japonais baissent avec les années, il s'agit tout de même d'une entreprise particulièrement onéreuse. Les autorités et les entreprises privées participant au développement du réseau ferroviaire doivent donc faire des choix afin de réaliser des économies<sup>87</sup>. Par exemple, un écartement des rails de 1 067 mm est préféré aux

---

<sup>83</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 128.

<sup>84</sup> Free, *op. cit.*, p. 239.

<sup>85</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 131.

<sup>86</sup> *Ibid.*, p. 120.

<sup>87</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 396.

1 435 mm utilisés sur certains réseaux ferroviaires européens. Cette décision est prise dans le but d'économiser sur le prix des matériaux, mais cela réduit la sécurité relative du réseau : un écartement plus petit réduit la stabilité du train<sup>88</sup>. De plus, le climat froid et le relief montagneux ont un impact négatif sur l'efficacité du réseau, car ces conditions réduisent la vitesse que peut prendre la locomotive, surtout dans les virages plus serrés<sup>89</sup>. Cela dit, cet écartement est choisi parce qu'il est déjà présent dans plusieurs pays dont l'Inde. Les locomotives accessibles lors du développement du réseau japonais proviennent majoritairement des mêmes cargaisons que celles destinées au réseau indien. Ce faisant, l'utilisation d'un écartement des rails commun permet de réduire les coûts liés à l'importation du matériel<sup>90</sup>.

Ainsi, un certain nombre de problèmes découlent de cette volonté d'économiser, dont la fragilité des infrastructures, qui est d'ailleurs démontrée pendant le séisme de 1891, et les difficultés d'entretien des lignes. Durant cette catastrophe, plusieurs bâtiments et infrastructures ont été détruits et les lignes entre Hamamatsu et Maibara sur la Tokaido sont particulièrement touchées. Ainsi, les 63 ponts ferroviaires et plusieurs kilomètres de rails sont détruits, forçant la mise en place de trente chaînes<sup>91</sup> de rails temporaires pour permettre un retour progressif du trafic, ce qui demande un nouvel investissement de 472 016 yens<sup>92</sup>.

Les données du *Railway Bureau*, tirées des rapports de Trevithick, soulignent l'importance des composantes économiques entourant la mise en place du projet Tokaido et les conséquences de sa réussite :

According to calculations made at the time when the construction of the Nakasendo trunk line was decided upon, the line between Takasaki and Ogaki was estimated at 220 miles, the cost being set down at Yen 20,000,000. The total amount to be actually transmitted to this Department after the issue of the Nakasendo Loan was fixed at Yen 18,220,000 which was the sum to be realized by the issue of the loan. From this amount Yen 458,000 was to be set aside as an auxiliary fund for the construction of the line between Tsurunga and Ogaki. Consequently, the amount that remained for employment on the Tokaido line between Yokohama and Ogaki (including the Taketoyo line) and the Takasaki-Naoetsu line, was represented by about Yen 17,760,000. The length of lines that has been laid with this amount of money is 368

---

<sup>88</sup> *Ibid.*, 80.

<sup>89</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 131.

<sup>90</sup> *Ibid.*, p. 132.

<sup>91</sup> Cela représente environ 660 mètres.

<sup>92</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 133-135.

miles in all. Comparing this length with the 220 miles of the Nakasendo, an increase of 60 per cent is arrived at<sup>93</sup>.

Ainsi, l'interruption de la construction de nouveaux projets ferroviaire entre 1877 et 1881 est suivie d'un fort regain d'intérêt de la part des investisseurs privés et des autorités gouvernementales. Cet enthousiasme s'illustre par les emprunts considérables que le gouvernement Meiji utilise pour financer le projet de la Tokaido. L'importance de la réussite de ce projet s'illustre par le montant de 1,78 million de yens nécessaire à la construction et à l'entretien du projet Tokaido. Puisqu'il s'agit du plus grand prêt endossé par le gouvernement japonais pour un projet de construction ferroviaire à cette époque<sup>94</sup>, cela rend la réalisation et surtout la réussite du projet indispensable pour pouvoir le rembourser. Comme le souligne Dan Free, cette augmentation des capitaux s'inscrit dans une nouvelle compréhension du gouvernement Meiji de l'importance que peut prendre le développement ferroviaire sur l'ensemble du territoire de l'île de Honshu, ainsi que dans une nouvelle réalité économique entourant la baisse des prix nécessaire à la construction des différentes sections du réseau ferroviaire<sup>95</sup>.

Ce regain d'intérêt est d'ailleurs présent auprès des acteurs du domaine privé. Au cours de l'année 1881, la première charte de construction d'un tronçon du réseau ferroviaire japonais est accordée à une compagnie privée, la *Nippon Railway Compagny* qui permet l'entrée des entreprises privées dans l'industrie ferroviaire. Celles-ci deviennent des partenaires du gouvernement, puisqu'elles sont responsables de la gestion et de l'entretien des tronçons qu'elles construisent en collaboration avec la sphère publique. Ce faisant, une grande partie des travailleurs employés par ces compagnies reste dans les livres de comptes du *Railway Bureau* jusqu'en 1892<sup>96</sup>. Dans ce contexte, les compagnies privées prennent de l'importance et plusieurs partenariats entre le public et le privé voient alors le jour. D'ailleurs, plusieurs intérêts privés participent à l'effort de construction de la Nakasendo à travers la vente de bons ferroviaires garantissant un retour d'investissement sur le projet<sup>97</sup>. Cette tactique est également utilisée lors de la construction du projet Tokaido. Une grande partie des investissements ayant permis l'emprunt des sommes nécessaires à la construction de la

---

<sup>93</sup> *Ibid.*, p. 120.

<sup>94</sup> Francks, *op. cit.*, p. 57.

<sup>95</sup> Free, *op. cit.* p. 270.

<sup>96</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 123.

<sup>97</sup> *Ibid.*, p. 118.

ligne Tokaido proviennent du secteur privé. Cela démontre une recrudescence de l'intérêt envers les déplacements ferroviaires<sup>98</sup>. Cette montée de l'intérêt pour le secteur ferroviaire est imputable à plusieurs facteurs économiques. Après l'attribution de la première charte d'usage d'un tronçon ferroviaire privé, les investisseurs sont attirés par les conditions très favorables offertes à la *Nippon Railway Company*. Effectivement, cette dernière a reçu une charte lui assurant l'usage du tronçon pour les 99 prochaines années sans avoir besoin de chercher et de former la main-d'œuvre spécialisée nécessaire à la mise en place du projet. Les investisseurs voient donc dans l'industrie ferroviaire une possibilité d'investissement avec un risque minimum.

Cette augmentation de rails de 270 kilomètres représente une modification importante de l'aménagement de l'espace japonais. Effectivement, en rattachant le début de la ligne Nakasendo à la ligne Tokaido qui passe par Yokohama et Ogaki, la ville de Tokyo se retrouve au centre du carrefour ferroviaire entre le nord et le sud de l'archipel. Cela a pour effet de centraliser le territoire japonais autour de la capitale. Bien que le système des *gokaido* ait déjà participé à cet objectif au cours de la période Tokugawa, l'utilisation de chemins alternatifs restait possible. Cependant, avec l'avènement du système de chemins de fer national japonais, le passage par Tokyo devient une obligation pour pouvoir traverser l'archipel du nord au sud. Qui plus est, le développement de ces nouvelles lignes vient normaliser la présence de l'industrie ferroviaire dans les régions du Japon. En alliant le réseau public aux lignes des entreprises privées, le rail devient d'ailleurs une composante commune de l'espace agraire japonais<sup>99</sup>. Toutefois, il ne s'agit pas de la seule motivation ayant poussé les autorités à revoir le tracé envisagé entre Tokyo et Kyoto.

### **2.3.2 Le financement des innovations de la ligne Tokaido**

Effectivement, un autre élément important du développement du tronçon Tokaido est l'aspect financier de sa construction. Bien qu'une grande partie du matériel constituant la flotte de locomotive qui est utilisée pour la construction de la Tokaido soit importée d'Angleterre, d'Allemagne et des États-Unis<sup>100</sup>, le Japon met en place sa propre industrie ferroviaire. À partir de la seconde moitié de la décennie 1880, des usines de production de matériels ferroviaires commencent à se développer sur le territoire à Shinbashi et à Kobe sous la direction du *Railway*

---

<sup>98</sup> Francks, *op. cit.*, p. 57.

<sup>99</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 70.

<sup>100</sup> Ces matériaux sont d'abord importés de ces pays puisqu'ils sont alors les meneurs dans le domaine de production manufacturière ferroviaire. Free, *op. cit.*, p. 256.

*Bureau*<sup>101</sup>. En 1893, cela mène à la création du premier moteur de locomotive de fabrication japonaise, construit en collaboration par une usine de Kobe et Francis Trevithick<sup>102</sup>.

Ce développement des connaissances techniques des ingénieurs japonais favorise la réduction des coûts de construction de lignes ferroviaires au kilomètre. Il est maintenant possible de construire plus de chemins de fer avec un budget réduit. C'est dans ce contexte que plusieurs tronçons secondaires sont construits:

One principal reason for this line was the naval dockyard and station Yokosuka, with a torpedo school at Nagaura. It is a little peculiar having the line to Yokosuka that arrangements have not been made to carry the rails into the dockyard, or that there is no station at Nagaura for the convenience of those travelling, as several officials must go forth and back daily. The traffic has proved satisfactory, and the sea-side villages must have benefited greatly<sup>103</sup>.

Ces ajouts à la ligne Tokaido possèdent donc de nombreux avantages. Ils favorisent un meilleur transport du matériel pour le chantier en cours et permettent aux villages jalonnant le trajet de la Tokaido d'avoir accès au marché national japonais. Cela leur donne l'opportunité d'exporter leurs produits et leur main-d'œuvre. C'est d'ailleurs le cas de l'île de Kyushu : à la suite de l'installation du réseau ferroviaire, les localités ont eu la possibilité d'exporter plus facilement le fer et le charbon extraits des mines, ainsi que les produits agricoles récoltés en surplus. Ceci leur permet aussi d'importer des produits de subsistance de l'extérieur tel que du textile<sup>104</sup>. Ces ajouts s'expliquent aussi, comme le démontre cet extrait des rapports de Trevithick, par un besoin des officiels de faire des déplacements réguliers sur le chantier afin de superviser les travaux. Ainsi, ces lignes de chemin de fer secondaires ont un impact direct sur la vie des populations touchées<sup>105</sup>.

Or, le positionnement de la route Tokaido représente à la fois un atout et un défi technique important. En effet, si la proximité des côtes permet un transport plus aisé du matériel nécessaire à la construction, la présence de plusieurs cours d'eau sur le tracé demande un effort technique supplémentaire:

It should be noted that the part from Yamakita to Numadzu, a distance of 27 ½ miles, has the most important engineering work of the Tokaido, for some sharp gradients and

---

<sup>101</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 39.

<sup>102</sup> Free, *op. cit.*, p. 415.

<sup>103</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 163.

<sup>104</sup> *Ibid.*, p. 217.

<sup>105</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 70.

curves are necessary; the ruling gradients for a length of 15 miles being 1 in 40. The 7 tunnels amount to 6,691 feet; and several bridges of spans of 100 feet, and 200 feet<sup>106</sup>.

Ainsi, c'est dans la section du tronçon Tokaido se trouvant entre Yamakita et Numadzu que se retrouve l'un des défis techniques les plus importants du développement de cette ligne, soit la nécessité de construire plusieurs ponts et tunnels pour parcourir seulement 43,45 kilomètres. Ces complications sont liées au relief particulier de la région qui est caractérisé par une dénivellation changeante et qui est traversé par plusieurs cours d'eau.

Tout d'abord, pour ce qui est de la dénivellation, elle passe de 110,03 mètres au-dessus du niveau de la mer à partir de Yamakita, à 456,9 mètres à Gotemba qui se trouve à seulement 19,31 kilomètres et elle descend finalement à 8,84 mètres à Namadzu 24,14 kilomètres plus loin<sup>107</sup>. Ces changements de dénivellation du terrain forcent les ingénieurs japonais à installer un grand nombre de tunnels sur une distance réduite. Cela leur permet d'adapter l'environnement aux passages de la ligne, ainsi que de s'assurer de la vitesse et de l'adhérence des trains qui empruntent la route<sup>108</sup>. Ce changement d'élévation de la route représente aussi un défi pour le transport du matériel de construction qui provient de la côte et qui doit donc être acheminé jusqu'aux chantiers.

Ces difficultés expliquent d'ailleurs les disparités observables dans le coût de construction entre les différentes parties de la ligne Tokaido. Les sections de la ligne se trouvant sur terrain plat représentent un investissement d'environ 26 548,19 yens par kilomètre de rail<sup>109</sup>. Lorsque des travaux supplémentaires sont nécessaires pour construire des ponts, des tunnels ou des lignes pour permettre le transport de matériel, ce montant augmente rapidement. Dans le cas des sections suivant un tracé imposant la mise en place d'un tunnel, les coûts de la construction sont de 264 233,32 yens par kilomètre<sup>110</sup>.

La nécessité de traverser des nombreux cours d'eau constitue un autre défi de taille :

The Fuji River is one of the largest streams on the route. The velocity is as much as 27 feet a second in time of flood. After crossing the Fuji on a bridge of nine spans of 200 feet, the line passes Shizuoka, crosses the Abe River and touches the sea coast at Ishibe. The length of this stage is about 24 miles, over comparatively level ground, with this exception, however, that for 9 miles between Nakano and Okitsu the road has to wind

---

<sup>106</sup> Trevithick. *op. cit.*, p. 156.

<sup>107</sup> *Ibid.*, p. 159.

<sup>108</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 80.

<sup>109</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 120.

<sup>110</sup> *Ibid.*, p. 162.

round the bluffs, which at this point are the distinguishing characteristics of the sea coast. In two places tunnels, together 567 feet long, and the Okitsu, and the Abe rivers, are spanned by bridges of the spans of 60 feet, and twenty-four spans of 70 feet<sup>111</sup>.

La construction d'un grand nombre de ponts sur une distance relativement courte vient grandement alourdir le mandat des ingénieurs et des travailleurs participant au projet. Sur l'ensemble de la Tokaido et de ses branches, plus de 11 kilomètres de ponts sont construits et le prix moyen de chaque pont par kilomètre est de 372 995,42 yens, soit 113,69 yens par pied<sup>112</sup>.

**Tableau 1 : Coût de construction des différentes sections du réseau ferroviaire public japonais, 1870-1891**

Nom de la section	Distance de route ferroviaire (km)	Coût moyen par kilomètre (Yens)	Année de construction
Tokyo Yokohama	28,97	101526,09	1870-1872
Kobe-Otsu	93,94	85377,02	1870-1879
Ysuruga-Ogaki	78,86	44449,07	1880-1884
Takasaki-Naoetsu	177,03	21583,23	1884-1888
Yokohama-Ogaki	415,21	31554,04	1885-1889
Ofuna-Yokosuka	15,09	25696,89	1888-1889
Otsu-Nagahama	77,25	21122,98	1888-1889
Oyama-Numazu	35,41	9700	1890-1891
<b>Total</b>	<b>888,11</b>	<b>60667</b>	

Source : Trevithick, *op. cit.*, p. 181-182.

Ces coûts se trouvent au-dessus de la moyenne générale (voir tableau I), ce qui explique pourquoi la construction de la ligne Tokaido a exigé autant d'investissements. Entre 1886 et 1893, nous observons une baisse des coûts de construction par kilomètre de rails de 59,9%<sup>113</sup>. Ce faisant, les parties du tronçon comportant des ponts représentent une augmentation de 3 534% par kilomètre de construction<sup>114</sup>.

<sup>111</sup> *Ibid.*, p. 157.

<sup>112</sup> *Ibid.*, p. 181-182.

<sup>113</sup> *Ibid.*, p. 183.

<sup>114</sup> *Ibid.*, p. 162.

**Tableau 2 : Coût de construction des ponts sur la ligne Tokaido, 1886-1890**

Nom	Distance Tokyo (km)	Nombres de section	Longueur	Longueur de l'ensemble des section (m)	Coût total (Yen)	Coût par mètre
Abe	194,73	24	21,34	557,78	80847	144,91
Banryu	62,76	18	21,34	415,44	77682	186,27
Fuji	160,93	9	60,96	571,2	282360	494,2
Hamana	283,25	24	18,29	480,97	64976	135,07
Kiso	403,95	9	60,96	571,2	302286	529,1
Nagara	413,6	4	30,48	454,15	204271	449,66
Nagara	413,6	5	60,96	454,15	204271	449,66
Oi	222,09	16	60,96	1017,73	409216	402
Rokugo	14,48	6	30,48	502,92	434906	864,54
Rokugo	14,48	24	12,19	502,92	434906	864,54
Tenriu	263,93	19	60,96	1209,14	507055	419,25
Yasu	497,29	4	30,48	539,19	82633	136,81
Yasu	497,29	18	21,34	539,19	82633	136,81

Source: Trevithick, *op. cit.*, p. 162.

À l'époque Edo, la traversée des cours d'eau sur la route Tokaido se faisait uniquement en bateau<sup>115</sup>. Le développement de ponts surplombant les rivières Oi, Abe et Fuji représente donc un avancement technique considérable. Cela est d'autant plus vrai que le courant de la rivière Fuji se déplace à 8,23 mètres par seconde durant les périodes de crue. Pour construire un pont capable à résister à ces intempéries, il faut posséder les connaissances techniques modernes et ériger des structures durables avec l'usage des nouveaux matériaux (acier, etc.). Sans surprise, les travaux de construction du pont Fuji se sont étalés sur une année entière de 1887, alors que la construction de l'ensemble de la ligne n'a duré que trois ans (1886-1889)<sup>116</sup>. Cela explique sans doute le coût très élevé de cette section, soit de 494,32 yens par mètre, alors que la moyenne nationale pour la construction de ponts se trouve à environ 461,25 yens par mètre<sup>117</sup>.

Le développement de la Tokaido nous permet d'illustrer l'avancement des connaissances techniques dans le domaine ferroviaire au Japon. L'importance du prêt qui est consenti par le gouvernement Meiji, ainsi que des coûts de construction de certaines sections de cette ligne

<sup>115</sup> Saris, *op. cit.*, p. 128.

<sup>116</sup> Yokohama Chamber of commerce, « Yokohama Chamber of commerce official report », *The Japan Weekly Mail*, vol. XI, 2 mars 1889, p. 208.

<sup>117</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 162

ferroviaire démontrent l'importance de ce tronçon pour le plan gouvernemental de développement ferroviaire. Les défis relevés par les ingénieurs japonais lors de la réalisation de ce projet forcent une remise en question du modèle économique utilisé dans l'édification du chemin de fer. Ainsi, ils cherchent plutôt à favoriser le développement d'une production locale de pièces de locomotives. Les aspects économiques et techniques de la construction de la route Tokaido nous permettent donc de saisir l'importance qu'elle prend dès sa mise en service en 1889.

#### **2.4 Conclusion. La Tokaido comme outil centralisateur d'Edo à Meiji**

En analysant le développement de la route Tokaido depuis le début de l'ère Edo, nous avons pu observer les grandes modifications des rôles de cette route imputables aux décisions des gouvernements Tokugawa et Meiji. Cette voie passe d'une simple voie commerciale permettant de rattacher le nord et le sud de l'archipel à une composante centrale de l'unification du territoire japonais. Son utilisation en tant que grande route dans le système des *gokaido* et du *sankin kotai* a permis la création d'une économie locale qui peut difficilement être ignorée par le pouvoir en place. Le développement de l'économie locale et la paix relative causée par, entre autres, l'imposition du *sankin kotai* permettent l'émergence de la culture du voyage pendant la période Edo. La route Tokaido et ses 53 stations prennent alors de l'ampleur dans l'imaginaire collectif. La Tokaido devient l'une des routes commerciales prépondérantes du territoire japonais et c'est cette importance qui en fait un choix viable pour l'installation du chemin ferroviaire reliant Tokyo et Kyoto durant la période Meiji. Les installations et les dimensions de la voie en font un itinéraire de secours parfait lorsque le projet de la Nakasendo est écarté. La proximité des côtes et les installations déjà présentes sur le territoire permettent de transporter plus facilement le matériel nécessaire à la construction. Malgré les multiples défis techniques, cette accessibilité permet aussi de réaliser des économies importantes lors de sa construction.

## CHAPITRE III

### L'IMPACT DE LA MISE EN SERVICE DE LA TOKAIDO SUR LES SOCIÉTÉ QUI LA JALONNENT

Lorsque le projet de la route principale de la Tokaido se termine en 1889, les villages et les territoires environnants sont grandement affectés. L'édification d'une ligne ferroviaire de grande importance à leur proximité permet à certains villages côtiers d'être rattachés au réseau pendant la construction afin d'acheminer le matériel aux chantiers. De plus, durant la construction de la ligne principale, plusieurs lignes secondaires sont ajoutées au projet. De ce fait, la mise en service de la ligne Tokaido a un impact majeur sur la région qui l'entoure. Cependant, le développement de la technologie ferroviaire sur le territoire japonais entraîne des répercussions considérables sur l'ensemble du cheminement de la nation japonaise vers la modernité. Quels ont été les effets de la construction et de la mise en service de la Tokaido sur la société japonaise et plus précisément sur les régions environnantes ? Selon nous, la mise en service de la Tokaido permet non seulement une croissance rapide de l'économie de la région, mais aussi le développement de l'ensemble du territoire japonais. Afin de le démontrer, nous allons analyser les modifications du territoire, ainsi que la dynamique de son urbanisation suivant l'installation de ce nouveau tronçon de chemin de fer. Nous soulèverons également les impacts de l'industrialisation et de l'essor économique qui accompagnent cette croissance des centres urbains et du réseau ferroviaire. Finalement, nous observerons le déplacement des travailleurs qui sont envoyés dans les régions afin de répondre à la demande de main-d'œuvre spécialisée. Plus spécifiquement, nous porterons notre analyse sur les impacts de ces modifications sur l'ensemble du territoire japonais et sur la région de la Tokaido plus spécifiquement.

### 3.1 L'urbanisation et l'aménagement du territoire

Le processus de modernisation et d'industrialisation s'est souvent fait à un coût écologique élevé : la destruction de forêts, la modification permanente du paysage et le changement dans la conception même de l'environnement humain en sont des exemples<sup>1</sup>. Ces mutations s'imbriquent dans le changement de paradigme que représente l'industrialisation d'un espace national. Dans le cas du Japon, ces transformations sont d'autant plus exacerbées qu'elles prennent place sur une période beaucoup plus courte que les expériences européennes de modernisation, c'est-à-dire dans l'espace d'un demi-siècle (entre 1868 et 1912). Bien que certaines caractéristiques de la construction d'une société industrielle<sup>2</sup> aient pu apparaître avant cette période<sup>3</sup>, la volonté du gouvernement japonais de se moderniser se développe rapidement après l'arrivée des puissances occidentales en 1853. Elle se trouve au centre des préoccupations de l'administration Meiji à partir de 1868.

Dans ce contexte d'industrialisation rapide, l'expansion ferroviaire est une étape primordiale puisqu'elle permet de faciliter le transport de marchandises et de personnes sur le territoire et stimule le commerce et le développement économique national. C'est ainsi que la création de la première ligne ferroviaire sur le territoire japonais a reçu l'approbation impériale en 1869 et que les plans de cette dernière sont approuvés en 1870. Sa construction se termine deux ans plus tard en 1872 et elle permet de relier la ville de Tokyo à Yokohama, alors que ce port de traité reste l'une des principales portes d'accès au commerce occidental<sup>4</sup>. La construction de cette première ligne souligne l'importance d'un réseau de chemin de fer transnational et inaugure le boom ferroviaire qui dure jusqu'à la crise financière de 1900. Quelle marque l'industrie ferroviaire laisse-t-elle sur l'espace japonais? Selon nous, celle-ci a un impact direct sur le développement des espaces urbains et de l'industrie rurale, affectant par la même occasion l'environnement. Afin

---

<sup>1</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 317.

<sup>2</sup> Une société industrielle est une société qui présente des composantes rattachées au développement d'une économie industrielle basée sur la production de matériel en série. Dans le cas du Japon, ce phénomène s'illustre par la fabrication de produits de consommation dans le cadre familial en dehors de l'artisanat traditionnel. Cela implique donc qu'il s'agit du début de la production de matériel à la chaîne par une main d'œuvre non-qualifiée. Cependant, en Europe, la situation est différente : le travail en série réalisé dans le cadre familial s'y fait avec l'utilisation de la matière première fournie par un investisseur extérieur. Il s'agit donc de l'un des premiers exemples de monétisation du temps. Akira Hayami, *Japan's Industrious Revolution: Economic and Social Transformations in the Early Modern Period*, Tokyo, Springer, 2015, p. 1.

<sup>3</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 45.

<sup>4</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 117.

de le démontrer, nous allons porter notre analyse sur les conséquences environnementales du développement de l'industrie ferroviaire au Japon. Puis, nous allons traiter de son influence sur l'expansion urbaine dans le Japon de l'ère Meiji.

### **3.1.1. L'aménagement du territoire**

Afin de permettre le développement d'un réseau ferroviaire rattachant l'ensemble du territoire, un grand nombre de modifications sont apportées au relief naturel du Japon. Effectivement, puisque le territoire japonais présente un relief montagneux prononcé, il est nécessaire d'adapter ce dernier avant de pouvoir faire passer une ligne de chemin de fer. Pour ce faire, un grand nombre de tunnels sont creusés à travers les montagnes japonaises, ce qui permet aux rails de passer plus facilement. Cependant, cette solution présente plusieurs problèmes. Tout d'abord, les coûts d'entretien liés au développement et au maintien de ces tronçons sont immenses. Pour avoir la possibilité de construire de telles structures, le gouvernement japonais doit composer avec des coûts exorbitants. Dans les zones montagneuses suivant le développement de tronçons ferroviaires, les coûts de construction montent à 285 514 yens par kilomètres de rail, alors que la moyenne générale est de 60 667 yens, ce qui représente une augmentation de 371% des coûts<sup>5</sup>.

En plus de quoi, les plans envisagés passent par le col d'Usui, ce qui aurait nécessité de creuser des tunnels dans un marqueur géographique iconique japonais. Cette réalité très onéreuse pousse le gouvernement et les entreprises privées participant au développement du réseau ferroviaire à faire des choix afin de réaliser des économies. Par exemple, on décidera d'un écartement des rails réduit par rapport au réseau européen. Cette décision est prise pour économiser sur le prix des matériaux, mais elle vient grandement altérer la sécurité relative du réseau, d'autant plus que ce dernier doit faire face à un climat beaucoup plus froid que celui observé en Inde<sup>6</sup>.

Cette situation s'illustre d'ailleurs particulièrement bien dans les rapports financiers présentés par Trevithick :

The standard gauge is 3 feet 6 inches; and no doubt this decision was greatly influenced by the discussion at the time taking place in England and India on the relative advantages of building all future railways in India on the metre gauge. The arguments

---

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 135.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 131.

then adducted in favor of the building of all future railways in India on the metre gauge were, on the ground of economy, both in construction and working<sup>7</sup>...

Afin de mitiger ces coûts, le gouvernement Meiji cherche à économiser ailleurs dans le projet de construction. De ce fait, les infrastructures sont d'abord construites rapidement et à faible coût. Ces économies ont un effet important sur l'environnement japonais, non seulement parce qu'elles nécessitent une augmentation de l'activité minière pour s'approvisionner en matières premières, mais aussi parce que, lors du séisme de 1891, les infrastructures construites rapidement ont causé d'importants dommages:

The Tôkyô-Kôbe Railway suffered greatly from this tremendous earthquake, on the section between Hamamatsu and Maibara (Hamamatsu 167 miles, 56 chains, and Maibara 284 miles 32 chains from Tôkyô). The railway embankments within this district sank at 45 different places, and some of the greater depressions measured over 18 feet in depth. The ground was cracked at innumerable places, and the rails were shaken out of position to the extent of being forced at many places to assume a serpentine shape<sup>8</sup>.

Les dommages occasionnés aux tronçons suivant la côte laissent donc des traces importantes : ils causent des glissements de terrain et de grandes fractures terrestres. Ces impacts visibles des dégâts causés par le séisme s'expliquent en grande partie par la mauvaise qualité des infrastructures construites au cours de la décennie 1880. En effet, l'aménagement de l'environnement afin de permettre la construction ainsi que l'utilisation de matériaux de moindre qualité a largement réduit la stabilité des sols.

La Tokaido, qui est d'ailleurs fortement touchée par le séisme de 1891, est construite dans ce contexte de production accélérée. Effectivement, en rattachant la ligne Nakasendo à la ligne Tokaido qui passe par Yokohama et Ogaki, la ville de Tokyo se retrouve au centre du passage ferroviaire entre le nord et le sud de l'archipel<sup>9</sup>. Cela a pour effet de centraliser le territoire autour de la capitale. Qui plus est, le développement de ces nouvelles lignes vient normaliser la présence de l'industrie ferroviaire dans les régions du Japon. En alliant le réseau public aux lignes des entreprises privées, le rail devient donc une composante commune de l'espace agraire japonais<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 130.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 133.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 207.

<sup>10</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 70.

À la suite de ces emprunts, le gouvernement japonais se tourne vers le développement de partenariats avec un grand nombre de compagnies privées<sup>11</sup>. Celles-ci participent à la création de projets ferroviaires publics tout en se dotant de leurs propres chemins de fer afin de faciliter le déplacement des matières premières en provenance d'autres régions du Japon. Parmi celles-ci, un grand nombre de mines commencent à se doter de leurs propres installations, ce qui leur permet d'aller chercher des matériaux plus loin des centres urbains. C'est d'ailleurs le cas des mines de Kyushu qui utilisent le transport ferroviaire afin d'exporter ses produits et d'importer les ressources nécessaires pour la population. Ainsi, la compagnie privée responsable des mines de Kyushu participe activement à la mise en place de la *Kyushu Railway Company* afin de rendre le transport de biens plus aisé entre les mines et les grands centres manufacturiers et urbains<sup>12</sup> : « The coal use is well adapted for locomotive purposes, being very free from injurious gases, and thought rather smoky it makes but little ash, and keeps steam well. It comes either from Karatsu Colliery in the island of Kiushiu or from Horonai in Hokkaido...»<sup>13</sup>. Le nombre de mines exploitées sur le territoire augmente donc et celles qui sont déjà en opération utilisent le réseau ferroviaire pour faire venir de la main-d'œuvre des régions environnantes et pour envoyer leur production vers les grandes manufactures qui commencent à se développer dans les centres urbains comme Tokyo et Yokohama. Ainsi, la consommation de matières premières comme le bois et le fer explose, ce qui amplifie la déforestation et plusieurs mines sont ouvertes ou agrandies à Hokkaido et dans plusieurs autres régions japonaises.

Ces nouvelles mines et la livraison rapide de matières premières que leur mise en exploitation permet viennent donc grandement affecter l'environnement naturel japonais qui, jusque-là, avait été considéré comme sacré. Bien que cette conception reste présente tout au long de la période Meiji, il faudra attendre la prise de conscience environnementale du tournant de la décennie 1890 avant que des voix s'élèvent pour pousser vers un retour aux traditions. Ce mouvement demande un recul des autorités japonaises entourant l'introduction de la culture et des mœurs occidentales. Dans le cadre de l'exploitation des ressources naturelles, cela s'illustre par la volonté d'un retour vers la culture traditionnelle japonaise qui promeut le respect et le maintien de l'environnement<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 124.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 217.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 175.

<sup>14</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 317.

Si l'industrie minière fut la première à tirer avantage du réseau ferroviaire, les manufactures commencent elles aussi à prendre place autant dans les centres urbains regroupant la main-d'œuvre que dans les régions rurales près des matières premières. C'est d'ailleurs le cas de l'industrie du textile qui se développe dans les centres urbains et qui dépend du réseau ferroviaire afin de s'approvisionner en coton et en soie. Le chemin de fer a comme objectif d'aller chercher la main-d'œuvre dans les centres urbains et les régions plus éloignées tout en lui permettant de retourner dans ces centres après le travail<sup>15</sup>. On assiste donc à une modification importante de l'espace et de la société japonais. D'un pays majoritairement agraire, le Japon se transforme en une nation industrielle. Effectivement, les espaces agraires commencent à disparaître au profit de l'exode rural et de l'étalement urbain. Cette réduction des zones agricoles modifie le paysage caractéristique du Japon<sup>16</sup>. Cette modification est perceptible dans la disparition des champs et d'un grand nombre de forêts ainsi que par une augmentation du nombre de mines et d'infrastructures humaines sur le territoire.

À la suite de ces emprunts, le gouvernement japonais se tourne vers le développement de partenariats avec des compagnies privées. Celles-ci participent à la création de projets ferroviaires publics tout en se dotant de leurs propres chemins de fer afin de faciliter le déplacement des matières premières en provenance des régions japonaises. Parmi celles-ci, un grand nombre de mines commencent à se doter de leurs propres installations, ce qui leur permet d'aller chercher des matériaux éloignés des centres urbains. Cela implique la construction de plusieurs villages miniers, comme celui de Moji, principalement à Hokkaido et à Kyushu, mais aussi l'érection de 218,87 km de lignes privées à Kyushu pour transporter le minerai vers la ligne principale<sup>17</sup>.

### **3.1.2 La croissance accélérée des industries et son impact sur le développement de l'espace urbain**

Le développement du réseau ferroviaire est un aspect indispensable de l'industrialisation, tant par son utilité dans le transport de matières premières et de produits transformés vers les usines et les centres commerciaux urbains, que pour celle du transport de main-d'œuvre. Ce réseau joue donc un rôle central dans le développement de l'industrie japonaise en vendant le fruit de sa production

---

<sup>15</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 122.

<sup>16</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 332.

<sup>17</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 122.

sur le marché international. Cette nouvelle réalité économique, voulue par le gouvernement Meiji pour rattraper les puissances occidentales afin de pouvoir renégocier les traités inégaux, crée une refonte complète de l'économie japonaise<sup>18</sup>. Même si plusieurs grands centres urbains existent déjà durant la période Edo comme les villes de Kyoto et d'Edo (Tokyo), l'industrialisation du territoire, ainsi que le changement de direction politique viennent grandement secouer cette réalité<sup>19</sup>.

Les grandes compagnies privées et publiques commencent à gagner de l'importance sur le territoire japonais et des spécialistes étrangers sont appelés afin d'enseigner les savoirs et techniques occidentaux aux Japonais. Il devient donc nécessaire d'aller chercher des travailleurs à l'extérieur des centres urbains. Pour répondre à ce besoin, de nouveaux tronçons sont construits dans le but de rattacher les régions reculées au reste du réseau et ainsi d'ouvrir de nouveaux bassins de main-d'œuvre. Ce faisant, plusieurs Japonais décident de tenter leur chance dans les villes ou simplement de faire le voyage. Cela s'illustre d'ailleurs très bien à travers le développement d'un grand nombre de stations de trains dans la périphérie de Tokyo après l'arrivée massive de travailleurs<sup>20</sup>. C'est dans ce contexte que se développent les lignes Tokyo-Kobe et Ueno-Aomori, ainsi que le système de tramway de Tokyo<sup>21</sup>.

Cette situation d'exode rural et d'abandon de l'économie agraire s'explique par le développement des industries du textile et de l'électricité dans les grands centres urbains, alors que les industries ferroviaire et minière se développent rapidement dans les campagnes. On peut d'ailleurs observer une augmentation de la répartition de la population dans les zones urbaines de 10% entre 1898 et 1925<sup>22</sup>. Par exemple, dans le cas précis de la ville d'Osaka, sa population passe de 340 000 en 1887 à 750 000 en 1897<sup>23</sup>. Bien qu'une certaine partie de cette augmentation puisse être attribuée à la croissance des naissances de 10,7%, cela ne permet pas d'expliquer une augmentation de

---

<sup>18</sup> Francks, *op. cit.*, p. 68.

<sup>19</sup> Aveline, *op. cit.*, p. 49.

<sup>20</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 197.

<sup>21</sup> Anne Gossot, « "Gaz et électricité à tous les étages". Les débuts des industries électrique et électronique 1900-1950 », *Les cahiers d'Ebisu*, n° 1, 2010, p. 9.

<sup>22</sup> Toshio Kuroda, « Urbanization of the Population and Development -New Tasks », dans Ryoichi Sasakawa (dir.), *Urbanization and Development in Japan*, Tokyo, The Asian Population and Development Association, Population and Development, n° 3, 1986, p. 26.

<sup>23</sup> Sorensen, *op.cit.*, p. 76.

132,35% de la population<sup>24</sup>. Dans ce contexte, le développement de l'industrie électrique dans les métropoles économiques comme Tokyo nécessite une main-d'œuvre importante afin de participer à la construction et au maintien des nouvelles infrastructures. La normalisation de l'électricité a également une incidence sur la croissance des industries. Dans les villes, elle permet le passage de l'énergie humaine et animale vers l'alimentation électrique qui est plus efficace pour alimenter les machines.

La croissance des entreprises dans les cadres urbains et régionaux entraîne alors des déplacements de population. Durant l'industrialisation du Japon, l'apparition des usines en milieux urbains attire les travailleurs ne pouvant pas participer à l'activité économique en région. Ils veulent tenter leur chance en ville où la pression économique est moindre. Les industries ferroviaires et minières quant à elles attirent la main-d'œuvre qui est restée dans les régions. Cela éloigne les employés de la production agricole et du mode de vie agraire. À cela s'ajoute la croissance de la population amenée par une hausse générale de la qualité de vie et les progrès médicaux. Le nombre de terres disponibles pour les nouvelles générations est ainsi fortement limité. Ensuite, lors de la perte de vitesse économique, qui prend place durant la seconde moitié de la décennie 1900, les industries qui se sont développées dans les régions japonaises, comme les chantiers ferroviaires et les usines de textile, commencent à se recentrer dans les centres urbains pour réduire les coûts. Les ouvriers les suivent alors, amplifiant l'exode rural<sup>25</sup>. La demande grandissante de main-d'œuvre en provenance des usines a un impact non négligeable, mais ces dernières ne se retrouvent pas seulement en milieu fortement urbanisé. Elle ne représente donc qu'une partie de la réponse.

Lors de son arrivée au pouvoir, le gouvernement Meiji a mis en place une série de réformes afin de moderniser le Japon. Un des objectifs de ces mesures fut de mettre fin à l'ordre féodal en place afin de permettre le développement d'une économie industrielle<sup>26</sup>. Pour ce faire, on supprime le droit des seigneurs de percevoir des rentes sur les terres de leur domaine en échange d'un dividende. Ces terres ont été offertes à la population. Cette modification est d'abord bien vue par la population, mais rapidement l'opinion publique change puisque celle-ci doit maintenant payer

---

<sup>24</sup> Jean-Noël Biraben, « Le point sur l'histoire de la population du Japon », *Revue Population*, vol. 48, n° 2, 1993, p. 461.

<sup>25</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 79.

<sup>26</sup> Francks, *op. cit.*, p. 69.

un impôt sur la terre<sup>27</sup>. Aussi, un service militaire obligatoire est imposé, ce qui implique que les familles doivent se départir de leurs jeunes hommes pendant deux ans. Cette situation rend très difficile la vie dans les régions rurales japonaises et plusieurs paysans décident d'aller tenter leur chance en ville. De ce fait, dès le début de la décennie 1870, un exode rural d'une grande importance est visible dans l'ensemble du territoire japonais. Celui-ci s'amplifiera au cours des décennies subséquentes<sup>28</sup>. Ce phénomène est d'ailleurs exacerbé par la crise économique du début de la décennie 1880. Des centaines de milliers de fermiers japonais sont alors forcés de vendre leurs terres et d'envoyer leurs enfants dans les villes à la recherche d'un emploi<sup>29</sup>.

Également, l'industrie ferroviaire joue un rôle dans le déplacement de ces populations. Lorsque la première charte permettant à une compagnie privée de construire un chemin de fer public a été accordée en 1881, l'industrie ferroviaire prend de l'ampleur au niveau de l'économie japonaise. Ainsi, la spéculation boursière entourant celle-ci devient disproportionnée au début de la décennie 1890, poussant le gouvernement Meiji à faire monter les taux d'intérêt afin d'éviter un krach boursier incontrôlable<sup>30</sup>. Cet engouement pour l'industrie ferroviaire entraîne des conséquences importantes. La superficie de rails qui n'appartient pas à l'État en 1893 est de 2 122,73 km, bien que les compagnies privées puissent seulement s'impliquer dans la construction et dans la gestion de parcelles du réseau ferroviaire à partir de 1881<sup>31</sup>. Cette augmentation s'ajoute donc aux 896,41 km de lignes gouvernementales, dont plus de 450 km ont été construites après 1881<sup>32</sup>. L'agrandissement du réseau ferroviaire, qui appartient majoritairement aux compagnies privées, dénote une augmentation importante des investissements. D'une part, le gouvernement concentre ses efforts sur la construction d'un réseau national pour faciliter la circulation des biens et des personnes sur le territoire, tout en étudiant et en assurant la construction des tronçons privés à travers le *Railway Bureau*. D'autre part, les entreprises privées comme la *Nippon Railway Company* veulent accélérer le développement des nouvelles routes afin de rejoindre une plus grande partie des industries et d'optimiser leurs profits. L'enthousiasme des entreprises privées est explicable par les conditions offertes par le gouvernement Meiji pour la construction de nouvelles

---

<sup>27</sup> Louis. M. Cullen, *A History of Japan, 1582-1941: Internal and External Worlds*, New York, Cambridge University Press, 2003, p. 208.

<sup>28</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 332.

<sup>29</sup> James L. Huffman, *Down and out in late Meiji Japan*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2018, p. 28.

<sup>30</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 76-77.

<sup>31</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 123.

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 140.

lignes. À partir du moment où un nouveau projet de ligne ferroviaire est accepté par le *Railway Bureau*, ce sont les ingénieurs et les travailleurs gouvernementaux qui s'affairent à sa construction. Les compagnies doivent simplement fournir le capital de base et prennent possession du droit d'usure de la ligne une fois qu'elle est complétée<sup>33</sup>.

Cette croissance exponentielle du réseau ferroviaire ne se fait pas sans conséquence, même si les matériaux utilisés pour la construction des rails proviennent en grande partie du Japon. Elle permet d'ailleurs aux autres secteurs de l'activité économique, comme le textile et l'industrie brassicole, de connaître un essor, car cela permet d'ouvrir les régions japonaises au commerce international et de centraliser l'économie autour des grands centres urbains.

La croissance du réseau de chemin de fer favorise également le développement de nouveaux canaux dans les régions portuaires. Cela permet de faire circuler les matières transportées d'une ligne à l'autre, entre Kyushu et Honshu par exemple. Cette augmentation du nombre de canaux sur le territoire et de leur utilisation est d'ailleurs soulignée par *Le Génie Civil* en 1896. Selon les Français, bien que le Japon possède un nombre de wagons de marchandises bien inférieur à celui que l'on peut retrouver dans d'autres nations modernes comme l'Angleterre, cette réalité ne l'empêche pas d'avoir un commerce florissant grâce à un réseau de transport maritime et fluvial (canaux) bien développé<sup>34</sup>. Cela dit, bien que l'utilisation des canaux sur le territoire soit déjà courante avant l'arrivée du chemin de fer, le déplacement de biens de consommation et de matériaux de construction par les routes maritimes sur le territoire japonais est grandement réduit à la suite du développement du réseau ferroviaire. L'industrie se concentre plutôt sur le commerce extérieur et sur celui entre les différentes îles de l'archipel<sup>35</sup>. D'ailleurs, la mise en place d'un réseau de canaux très développé est nécessaire à la livraison du matériel en provenance d'Europe qui est utilisé dans la construction des locomotives et des wagons<sup>36</sup>.

Bref, cette modification du mode de vie de la population japonaise vient grandement affecter l'espace japonais qui était jusque-là majoritairement rural et agricole. Ce changement, allié à la destruction de l'environnement japonais créée par l'industrialisation accélérée, mène à une

---

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 122.

<sup>34</sup> L. Donnet, « Chemin de fer: les chemins de fer japonais (suite et fin) », *Le Génie civil: revue générale des industries françaises et étrangères*, 18 juillet 1896, p. 182.

<sup>35</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 159.

<sup>36</sup> Donnet, « Suite », *loc. cit.*, p. 183.

redéfinition du Japon et pose un questionnement entourant l'importance de cet espace dans la protection de l'identité japonaise. En effet, les campagnes japonaises ne peuvent plus se définir par un mode de vie agricole, mais bien par les rails du chemin de fer qui y deviennent omniprésents.

### **3.2 L'industrialisation et le développement de commerce: du Japon à la Tokaido**

Ces changements ont d'ailleurs d'importantes répercussions sur l'ensemble de la société. La croissance de l'industrie ferroviaire durant la décennie 1890 et celle des investissements qui y sont liés vient grandement altérer l'expansion du commerce sur le territoire japonais. Effectivement, plusieurs entreprises, comme les mines de Kyushu et de Hokkaido, dépendent du transport ferroviaire pour déplacer des matières premières, des produits et de la main-d'œuvre<sup>37</sup>. Des régions du Japon comme celle du Tokai se développent alors en réponse à cette activité économique. Ainsi, quel est l'impact de la construction de chemin de fer sur la croissance des industries et du commerce dans l'ensemble du Japon, ainsi que dans la région de la Tokaido en particulier entre 1890 et 1900? Bien que le développement ferroviaire incite l'essor de certains secteurs économiques comme l'industrie minière<sup>38</sup>, les rapports de Trevithick nous permettent d'observer un lien entre la mise en place d'un tronçon de voie ferrée et l'industrialisation des régions qu'elle traverse. Nous analyserons donc d'abord l'évolution du chemin de fer dans les régions, ainsi que la croissance de l'utilisation personnelle et commerciale de ce moyen de transport. Par la suite, nous étudierons l'installation de nouveaux tronçons dans la Tokaido et la croissance des réseaux privé et public.

#### **3.2.1 La construction de chemin de fer dans les régions et son impact économique**

Au début de la décennie 1890, l'importance monétaire du développement ferroviaire est évidente. L'industrie du chemin de fer connaît une croissance continue depuis le déclenchement du boom économique de 1885 : de nouveaux tronçons sont construits promptement grâce à des compagnies ferroviaires privées telles que la *Nippon Railway Company*, la *Kyushu Railway Company* et la *Tanko Railway Company* qui étendent au plus vite leurs opérations en dehors des grands centres urbains<sup>39</sup>. Ces constructions affectent rapidement l'économie locale:

---

<sup>37</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 204.

<sup>38</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 142-143.

<sup>39</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 122.

The line takes a northerly direction from Maibara, crosses the Amano River, runs along the shore of Biwa Lake and Joins the older line (Nagahama-Tsuruga) at Nagahama. This town was mostly made when it was the terminal station, and had a large trade passing through from the steamers and other vessels on the lake. There was also a small shop for repairing engines, carriages, and wagons, and doing other work required by the engineers working on construction<sup>40</sup>.

La présence d'une station terminale dans la ville de Nagahama, qui se trouve aux abords du lac Biwa, crée une demande d'effectifs spécialisés constante dans la région. Des ingénieurs, des machinistes et des forgerons s'y trouvent donc en grand nombre. Ces spécialistes doivent s'installer sur place et la main-d'œuvre des municipalités environnantes se déplace vers ce nouveau centre économique.

La construction de cette ligne et de cette station permet aussi le développement d'un pôle commercial local. Le développement de la municipalité répond donc aux besoins à la fois des travailleurs qui s'y regroupent et des passagers qui doivent y faire escale. De plus, elle justifie le déplacement d'équipements et de passagers à partir de la campagne japonaise vers les grandes villes. À cela s'ajoute l'aspect du transport naval qui est favorisé par le positionnement stratégique de celle-ci<sup>41</sup>. Les biens de consommation transportés par la voie maritime peuvent alors être acheminés sur l'ensemble du territoire. Cela est d'ailleurs le cas des pièces de matériel ferroviaire nécessaires à la réfection des trains qui passent par cette station<sup>42</sup>.

L'exemple de la station de Nagahama permet de mieux saisir l'importance de la construction de tronçons de chemin de fer dans la campagne japonaise. Plusieurs régions plus reculées du Japon, comme celles des préfectures d'Hiroshima, de Kumamoto et de Fukuoka, connaissent un essor économique important grâce à l'implantation des voies ferrées et des emplois qui proviennent de celles-ci<sup>43</sup>. Cette réalité est telle que des villes commencent à être construites autour de l'industrie ferroviaire. C'est d'ailleurs le cas de la ville de Moji, dans la préfecture de Fukuoka, sur l'île de Kyushu. Il s'agit d'une ville qui a été établie dans le but précis de faciliter le transport ferroviaire du matériel en provenance des mines de fer et de charbon se trouvant dans la préfecture vers Honshu et de permettre la gestion de celui qui doit être transporté vers Kyushu<sup>44</sup>. Les « villages

---

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 166

<sup>41</sup> Free, *op. cit.*, p. 258.

<sup>42</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 70.

<sup>43</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 220.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 217.

ferroviaires » qui apparaissent lors de la construction des voies ferrées sont donc dépendants du maintien des intérêts financiers dans le développement de l'industrie ferroviaire japonaise.

Cet intérêt est d'ailleurs si important que le nombre de kilomètres de tronçons de chemins de fer privés qui se développent entre 1885 et 1893 dans les régions du Japon en dehors des grands centres a augmenté de plus de 57,22 %<sup>45</sup>. Effectivement, durant cette période de croissance, nous pouvons constater une augmentation de 74,3% des capitaux privés investis dans la mise en service de nouvelles lignes sur le territoire et de 1 355,07 kilomètres de lignes en dehors de la région de Tokyo<sup>46</sup>. Les retombées monétaires engendrées par cette croissance favorisent l'ouverture de plusieurs compagnies. Les entreprises privées et publiques participent ainsi activement au développement des régions japonaises. Parmi les industries qui sont particulièrement affectées par la construction de ces tronçons, se trouvent celles de la soie et du textile. Certaines municipalités comme celle de Tomioka voient donc leur économie locale se centraliser autour d'un seul domaine d'activité qui est, dans ce cas, les soieries<sup>47</sup>. En d'autres mots, cette restructuration de l'économie des zones rurales japonaises autour d'un seul secteur d'activités suscite une industrialisation rapide. Certains territoires comme Kyushu se concentrent sur l'extraction de matières premières (fer, charbon, bois, etc.)<sup>48</sup>. Dans d'autres régions, il s'agit d'entreprises qui se sont spécifiquement installées en dehors des zones urbaines et qui poussent la population à remettre en question sa manière de subsister<sup>49</sup>. Un tel positionnement présente en effet plusieurs avantages, dont un accès plus facile aux lignes ferroviaires plus reculées, permettant une gestion plus facile des problèmes.

Cet arrangement ne bénéficie pas seulement aux grandes entreprises. Ainsi, les habitants des régions s'appauvrissent après l'augmentation des impôts et la chute de la valeur de revente attribuée à la production agricole<sup>50</sup>. La baisse des prix s'allie à plusieurs facteurs, dont la surpopulation des régions agraires, ce qui réduit le nombre de terres disponibles et, en cas de succession, elles sont divisées de manière à laisser seulement de petites sections cultivables aux occupants. L'arrivée des usines dans les campagnes est donc perçue par les habitants locaux comme un moyen d'améliorer leur condition. Cette industrialisation des régions s'accélère en

---

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 142.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 230.

<sup>47</sup> Boucher, *op. cit.*, p. 322.

<sup>48</sup> Mosk, *op.cit.*, p. 90.

<sup>49</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 56.

<sup>50</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 331.

suivant l'expansion ferroviaire puisqu'il permet d'acheminer les matières premières qui doivent être transformées dans les usines, comme le coton et la soie.

Le passage du chemin de fer dans ces communautés leur permet de développer un commerce avec l'extérieur, mais aussi de grandir<sup>51</sup>. Effectivement, les municipalités dotées d'un point de passage ferroviaire, telles que Gifu, voient une croissance de leurs revenus liés à l'augmentation des investissements de 1,8% annuellement. Cela représente 9,3% du total des investissements privés consentis sur le territoire<sup>52</sup>. Ces régions deviennent donc dépendantes du développement ferroviaire afin de pouvoir continuer à grandir. Par exemple, avec la mise en place de plusieurs autres lignes communicantes et de nouvelles stations de relais comme celle de Otsu, la station de Nagahama perd de son influence, tandis que la chute du trafic ferroviaire cause un ralentissement de l'économie locale. Cette situation particulière illustre bien les impacts de l'expansion du chemin de fer sur les sociétés environnantes et son importance pour le développement de celles-ci.

L'expansion économique qui suit le développement du réseau ferroviaire national touche l'ensemble du territoire et plus particulièrement les petites municipalités avoisinant les lignes d'importances telles que la Tokaido. C'est pourquoi, à partir de la mise en service de la ligne, les communautés environnantes voient une croissance de leur économie locale comme l'illustre l'exemple de Gifu qui bénéficie de la circulation importante de passagers entre Tokyo et Kobe<sup>53</sup>. Dans ce cas précis, un point de service du réseau ferroviaire permet un enrichissement de la population. L'installation de cette nouvelle industrie dans le cadre de Gifu permet de rattacher la production locale de textile, de soie et de saké, qui date de la période Edo, au réseau national. Au début de la décennie 1890, les travailleurs des filatures de soie de Gifu reçoivent une compensation monétaire en plus d'être payés pour leurs déplacements, leur habitation et leur nourriture<sup>54</sup>. Ces conditions permettent aux corps de travail majoritairement féminins d'améliorer la situation économique de la région qui a connu d'importantes inondations en 1889 et 1890. Ainsi, plus de 20 000 d'habitants nécessitent de l'aide alimentaire en 1890<sup>55</sup>. Entre 1890 et 1907, l'industrie

---

<sup>51</sup> Tang, *loc. cit.*, p. 867.

<sup>52</sup> Nakamura, *op. cit.*, p.87.

<sup>53</sup> *Ibid.*, p. 155.

<sup>54</sup> Janet Hunter, *Women and the Labour Market in Japan's Industrialising Economy: The Textile Industry before the Pacific War*, Londres, Routledge, p. 170.

<sup>55</sup> Stewart Lone, *Provincial Life and the Military in Imperial Japan: The Phantom Samurai*, Londres, Routledge, 2009, p. 13.

textile se développe rapidement : en 1911, plus de 300 usines à coton sont implantées à Gifu, ce qui représente 12% de la production nationale<sup>56</sup>. La ville de Gifu connaît une telle croissance qu'elle devient la quatrième ville japonaise à se doter d'un réseau de tramway, après Tokyo, Kyoto et Osaka<sup>57</sup>. Or, de nombreuses villes qui se trouvent sur l'ancien tracé de la route commerciale ne réussissent pas à profiter de ce renouveau économique et elles voient leur population se déplacer vers les grands centres, tant régionaux que nationaux, comme Otsu, Tokyo, Kyoto et Kobe<sup>58</sup>.

Cet exode s'explique par la création d'emplois dans les centres urbains régionaux comme l'illustrent les stations dédiées à la réparation du matériel ferroviaire sur la Tokaido. Ces dernières jouent alors un rôle capital dans le transport de matériaux et dans l'entretien de la machinerie :

From Baba Station there is a branch line of 1 mile 23 chains to Otsu. This was many years a terminal station. There are extensive goods-sheds, several siding vessels and wharves, and appliances for loading and unloading vessels trading on the lake. A commotions harbour protected by a break-water was also constructed, resulting in heavy trade on Lake Biwa. Two large steamers belonging to the railway ran daily between Otsu and Nagahama for many years<sup>59</sup>.

L'installation de terminus à Otsu permet donc de s'assurer du maintien de l'équipement ferroviaire circulant sur la Tokaido. Cette station a également la capacité d'engranger d'importants volumes de matériaux qui sont livrés par bateaux. Afin de répondre aux besoins grandissants de ce nouveau pôle économique régional, les habitants des communautés environnantes se relocalisent<sup>60</sup>. Les villes se trouvant sur le tracé de la Tokaido ayant un accès à l'eau comme Otsu sont favorisées dès le début des travaux de construction pour le transport de la main-d'œuvre et de matériel comme l'illustre l'installation d'une ligne vers Otsu<sup>61</sup>. Cela permet donc à plusieurs municipalités se trouvant le long de la Tokaido de participer au commerce national et par le fait même de se développer. La croissance de ces petits centres urbains est visible à travers une augmentation de 15,2 % des revenus ferroviaires dans la région en 1892 et 1893<sup>62</sup>.

---

<sup>56</sup> Afin de mieux saisir l'ampleur que prend la ville de Gifu sur le réseau national, le nombre total d'usines de coton que l'on y retrouve est de 2500 usines dont 300 dans la préfecture de Gifu seulement. Hunter, *op. cit.*, p. 38.

<sup>57</sup> John Andrew Black, *A Short History of Transport in Japan from Ancient Times to the Present*, Cambridge, Open Book Publishers, 2022.

<sup>58</sup> Hall, *loc. cit.*, p. 372.

<sup>59</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 159

<sup>60</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 56.

<sup>61</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 159.

<sup>62</sup> *Ibid.*, p. 233.

En quelques mots, l'incorporation d'un réseau de chemin de fer national a un impact sur l'ensemble du territoire japonais, mais les régions et plus spécifiquement celles avoisinant les lignes de grande envergure connaissent une hausse particulièrement importante. Dans la région de la Tokaido, la construction de la ligne permet de créer un flux constant de passagers dans les communautés et de créer de l'emploi, favorisant ainsi une forte croissance économique.

### **3.2.2 L'évolution de l'utilisation personnelle et commerciale du réseau**

À partir de l'entrée de l'économie japonaise dans le premier boom ferroviaire entre 1885 et 1892, l'utilisation populaire des chemins de fer augmente et les industries investissent grandement dans le développement de nouvelles routes afin d'étendre l'offre de service. Par exemple, durant l'année 1892, la Tokaido a assuré le transport de 10 890 449 personnes. Ainsi, comme durant le *sankin kotai*, cela a eu un impact direct sur l'économie locale<sup>63</sup>. Afin de répondre aux besoins de ces voyageurs, des commerces se développent autour des stations et certaines d'entre elles gagnent en importance. C'est d'ailleurs le cas de la station de Shinjuku dans la région de Tokyo<sup>64</sup>. Ce développement régional favorise la création ou l'agrandissement de centres urbains dans le seul but de répondre aux besoins des usagers du chemin de fer. Nous pouvons d'ailleurs observer une augmentation de 9 % des utilisateurs entre 1892 et 1893<sup>65</sup>. Ainsi, lors de la mise en service de la route Tokaido, l'offre est déjà large et la population fait un usage régulier du chemin de fer sur le territoire.

En revanche, la population n'est pas la seule à profiter de cette augmentation du réseau ferroviaire : les entreprises y voient également des avantages économiques considérables. Au cours de l'année 1889, soit l'année avant l'ouverture du tronçon, le revenu moyen annuel des lignes privées de la *Nihon Railway Company* s'élève à 1,3 million de yens<sup>66</sup>. En 1893, quatre ans après l'ouverture de la Tokaido, les recettes enregistrées sont de 2,2 millions de 6 459 yens pour cette compagnie et de 2,4 millions de yens pour le réseau public<sup>67</sup>. Cela représente un accroissement de 12,7 % des bénéfices enregistrés par l'industrie ferroviaire japonaise publique<sup>68</sup>.

---

<sup>63</sup> Hall, *op. cit.*, p. 372.

<sup>64</sup> Aveline, *op. cit.*, p. 125

<sup>65</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 235.

<sup>66</sup> The Japan Weekly Mail, « Summary of news », *loc. cit.*, p. 417.

<sup>67</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 231.

<sup>68</sup> *Ibid.*, p. 184.

Dans la région de la Tokaido spécifiquement, il y a une augmentation de 11,4 % entre 1892 et 1893 du bénéfice généré par la vente de billets sur la ligne<sup>69</sup>. Cela peut être expliqué par plusieurs facteurs. Tout d'abord, au cours de cette période, plusieurs lignes secondaires s'ajoutent au tronçon principal de la Tokaido qui se voit également raccordé aux sections privées. Ce faisant, un nombre grandissant de personnes et d'entreprises peut maintenant accéder au réseau ferroviaire national. Les sources nous montrent donc un accroissement de 11,03 % du revenu annuel attribuable à la vente de billets dans la section Tokyo-Kobe et plus spécifiquement de 4,9 millions de yens entre Karuizawa et Naoetsu<sup>70</sup>. Cet essor s'ajoute également à une hausse du nombre de passagers et à une baisse du nombre de kilomètres traversés par passager. Par exemple, entre les années 1892 et 1893, il y a une baisse de 0,34 kilomètre parcouru par passager par voyage, alors que le nombre de passagers a augmenté de 1 029 574 personnes. Cette croissance représente une hausse de 9,75 % et démontre clairement l'importance que prend la technologie ferroviaire dans la vie de la population japonaise<sup>71</sup>.

Effectivement, la mesure des kilomètres parcourus par les individus faisant usage du réseau de chemin de fer dénote une baisse de la distance moyenne parcourue à chaque voyage. Cependant, cette baisse ne signifie pas que la majorité des passagers ont réduit la distance de leurs longs trajets, mais plutôt que le nombre de personnes qui utilisent le service pour des trajets quotidiens a fortement augmenté. Cette évolution est attribuable à une croissance du nombre de clients, mais aussi à une diversification de l'offre de service. L'accessibilité des lignes ferroviaires permet à la population des plus hautes classes sociales de s'en servir en tant qu'outil de transport quotidien. Cela dit, il est important de noter qu'avant le processus de nationalisation du réseau de chemin de fer japonais et la réduction des coûts des billets, la classe ouvrière n'est toujours pas en mesure de faire usage de ce service. Il faut attendre la décennie 1890 avant que le prix des billets de train soit suffisamment abordable pour justifier son usage quotidien et la fin de la décennie 1890 pour voir l'apparition de billets saisonniers qui deviennent populaires auprès de la population<sup>72</sup>.

Bien que les rapports de Trevithick indiquent une hausse de 9,1% du transport de passagers sur les chemins de fer publics, il ne s'agit pas de la seule donnée permettant de comprendre l'ampleur de

---

<sup>69</sup> *Ibid.*, p. 238.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p. 239.

<sup>71</sup> *Ibid.*, p. 234.

<sup>72</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 91-92.

la croissance que connaît l'utilisation du réseau ferroviaire sur le territoire<sup>73</sup>. Au cours des années 1892-1893, les profits réalisés par le transport de matériel représentent 28,06% des revenus annuels du réseau. En parallèle, Trevithick dénote aussi une hausse de la demande des industries privées et publiques pour le déplacement de marchandises de 21,8%<sup>74</sup>. Cette croissance est si importante que la part de marché que ce service occupe est de 32,2% des revenus pour le secteur privé et de 22,3% pour le public durant ces deux années<sup>75</sup>. Elle représente donc une augmentation de 27,14% par année. Cela s'explique, dans le cas de la Tokaido, par le fait que, dès sa mise en service, l'inventaire du matériel circulant sur la voie démontre que les décideurs se concentrent sur le transport de marchandises: « The Rolling stock on the Tokaido Line and Branches (March, 1893), 115 engines, 582 carriages, and 1,535 wagons; total 2,231. On the Takasaki-Naoetsu Line, 19 engines, 48 carriages, and 218 wagons, total 285; making the grand total 134 engines, 630 carriages, and 1,753 wagons<sup>76</sup>. » Ces profits, engendrés par l'utilisation du réseau par de nombreux passagers, sont également imputables à l'emploi de wagons de transports de matériel sur la Tokaido pour répondre aux besoins de déplacement de matières premières en provenance du sud de l'archipel, comme les mines de Kyushu. Cela influence aussi la production manufacturière en provenance des centres urbains qui jalonnent la Tokaido et qui circulent vers les pôles économiques de Tokyo, Kyoto, Kobe et le port de Yokohama<sup>77</sup>.

Ainsi, la croissance de la demande entourant le réseau ferroviaire au Japon et plus précisément dans la région Tokaido est une réponse au rôle central que le chemin de fer a pris dans l'économie des zones urbaines et agraires japonaises. C'est d'ailleurs cette importance qui permet la construction de plusieurs tronçons rattachant la ligne Tokaido au reste du réseau national.

### **3.2.3 La continuation des projets ferroviaires publics et privés après la Tokaido**

Comme démontré précédemment, la demande d'utilisation du chemin de fer pour transporter le matériel extrait ou produit sur place augmente. Dans ce contexte, il est normal de voir une croissance de l'offre de services des compagnies publiques et privées qui gèrent le transport

---

<sup>73</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 183.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 231.

<sup>75</sup> Cette appellation est utilisée pour les wagons de passagers. « Carriage », *Collins Dictionary*, HarperCollins Publishers 2023, <https://grammar.collinsdictionary.com/english-usage/what-is-the-difference-between-carriage-and-car>, consulté le 17 février 2023.

<sup>76</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 173.

<sup>77</sup> Tang, *loc. cit.*, p. 875.

ferroviaire. Que ce soit à travers la baisse du coût des billets, la croissance de la fréquence des services ou la mise en place de lignes doubles, l'accès de la population aux services de transport se démocratise. La demande d'utilisation du chemin de fer pour transporter le matériel extrait ou produit sur place augmente également. Conséquemment, une croissance de l'offre de services des compagnies publiques et privées qui gèrent le réseau ferroviaire se produit.

La mise en service de nouveaux tronçons après la fin de la construction de la Tokaido concerne principalement le raccord de plus petites lignes au réseau national. Au cours des années 1892-1893, dix-neuf nouvelles lignes sont installées afin d'offrir un accès au réseau national à plusieurs municipalités telles que Ikuno<sup>78</sup>. À cela s'ajoute la croissance continue des lignes privées, comme celle de Kobe à Hyogo Ken appartenant à la *Shinkaku Railway Company*, qui viennent se rattacher à la Tokaido à partir de 1892<sup>79</sup>. Ainsi, selon Trevithick, les Japonais ont construit 365,08 kilomètres de nouvelles lignes de chemins de fer privés en 1892-1893<sup>80</sup>. Cette frénésie de construction ferroviaire, qui a débuté en 1885, se poursuit malgré le ralentissement économique de 1891 causé par la mise en place de nouvelles législations entourant la construction de nouveaux tronçons de chemin de fer, les coûts importants de réparation engendrés par le séisme de 1891, ainsi que par une augmentation volontaire des taux entourant la spéculation ferroviaire<sup>81</sup>. La croissance du réseau ferroviaire sur l'ensemble du territoire durant la décennie 1890 et principalement autour de la Tokaido s'explique par une croissance de la demande des usagers et par un besoin d'étendre l'offre afin de pouvoir se déplacer dans tout le pays.

Cette accessibilité au transport est facilitée par la mise en place du *Board for the Investigation of Railway Routes* qui représente une tentative de l'État japonais de contrôler les normes de sécurité appliquées sur le réseau ferroviaire national. En octobre 1891, un séisme d'une magnitude de 7,5 touche les provinces de Mine, Owari, Mikawa, Echizen, Omi et Miye. Ce tremblement de terre a fait 17 393 blessés et 7 279 morts et a détruit de 197 947 bâtiments<sup>82</sup>. Les lignes de chemin de fer sont aussi touchées par cette catastrophe ; l'ampleur des dommages aux infrastructures, qui représentent un montant de 472 016 yens, pousse Inoue Masaru (1863-1910), directeur du *Board*

---

<sup>78</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 149-151.

<sup>79</sup> *Ibid.*, p. 149.

<sup>80</sup> *Ibid.*, p. 148-151.

<sup>81</sup> Aveline, *op. cit.*, p. 43.

<sup>82</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 136.

jusqu'en 1893, à observer plus attentivement la condition du matériel et l'entretien des lignes<sup>83</sup>. Puisque les ingénieurs n'ont pas pris en compte la possibilité de tremblements de terre dans leurs plans de construction, les lignes du réseau se retrouvent grandement endommagées par ce sinistre et les mesures de sécurité se révèlent inadéquates<sup>84</sup>. Cette situation est d'ailleurs dénoncée par plusieurs utilisateurs du réseau qui proviennent de l'étranger<sup>85</sup>. Pour gérer les conséquences de cette crise, le *Board for the Investigation of Railway Routes* est formé en 1892. Ce nouvel outil de l'État a la fonction de réguler le nombre de chartes de construction qui sont annuellement accordées aux compagnies ferroviaires privées ainsi que de vérifier l'usure de leurs lignes<sup>86</sup>. Cela favorise un meilleur contrôle de l'industrie et de l'inflation qui entoure sa croissance.

En 1893, le *Board* autorise la construction des nombreuses nouvelles lignes gouvernementales et privées. Les lignes gouvernementales, celles de Suwa à Nagoya, de Maebashi à Shibata et de Naoetsu à Ichinotsubo représentent une augmentation de 3029,59 kilomètres de rails. Dans la même période, seize compagnies privées ont reçu l'autorisation de construire de nouvelles lignes. Parmi ces compagnies se trouvent d'ailleurs la *Nihon Railway Company*, la *Kansei Railway Company* et la *Shinkaku Railway Company* qui investissent collectivement plus de 226 000 de yens dans la construction de 1 875,80 kilomètres de nouvelles lignes<sup>87</sup>. Ainsi, malgré les changements législatifs imposés par le *Board*, l'engouement des investisseurs pour le développement du réseau ferroviaire japonais reste présent. Ces données nous permettent aussi de constater que la mise en service de ce nouvel outil permet à l'État de favoriser le développement du réseau public. En effet, en termes de superficie de rails, les autorisations accordées au secteur public sont supérieures de 161% à celles octroyées au secteur privé.

Alors, malgré le recul des investissements dans le milieu ferroviaire du début de la décennie 1890, le réseau continue de s'étendre rapidement. Dès 1890, certains investisseurs réclament déjà la nationalisation du réseau ferroviaire afin de protéger leurs investissements. Cette demande s'insère dans une réalité d'incertitudes financières entourant l'industrie ferroviaire. L'inflation causée par les grands investisseurs au cours de la décennie 1880 force le gouvernement Meiji à faire éclater

---

<sup>83</sup> *Ibid.*, p. 137.

<sup>84</sup> *Ibid.*, p. 133.

<sup>85</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 90.

<sup>86</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 144.

<sup>87</sup> *Ibid.*, p. 145-148.

artificiellement la bulle économique qui était en formation en augmentant les taux d'intérêt et en réduisant de manière effective la valeur des investissements<sup>88</sup>. Cela reflète un sentiment d'incertitude qui sera encore plus exacerbé par la création du *Board*. Cependant, comme nous l'avons démontré, la construction de nouvelles lignes se poursuit tout de même entre 1902 et 1904. Le ralentissement économique ne freine pas complètement le progrès et la reprise économique qui suit la première guerre sino-japonaise offre au milieu financier japonais un regain de vigueur. Les compagnies ferroviaires comme la *Nihon Railway Company* revoient donc leurs stratégies et un mouvement de centralisation des opérations vers les grands centres urbains s'amorce. De ce fait, un recul de l'industrie ferroviaire dans les régions japonaises s'opère, bien que l'offre de service continue de croître<sup>89</sup>.

### **3.3 Apparition des mouvements de travailleurs sur le réseau national et son impact sur la Tokaido**

Bien que la première moitié de la décennie 1890 présente certains défis économiques, les notes de Trevithick nous ont permis de constater que la croissance ferroviaire persiste. La fin de la première guerre sino-japonaise marque d'ailleurs un regain de vigueur important dans l'économie japonaise et permet le début du second boom économique ferroviaire<sup>90</sup>. La fin de la guerre crée un élan de nationalisme important dans la société japonaise et favorise une recrudescence d'intérêt vers les produits japonais. Plusieurs industries, comme celle du textile, ont connu d'importantes avancées grâce à l'économie de guerre. L'utilisation du réseau ferroviaire japonais dans le cadre d'un conflit armé démontre son importance stratégique pour le gouvernement Meiji. Cependant, afin de se maintenir à flot, plusieurs entreprises privées sont dans l'obligation de revoir le modèle d'affaires qu'elles employaient jusqu'à maintenant pour s'adapter à la réduction du nombre chartes attribuées chaque année pour la construction de nouveaux tronçons. Les plus petites compagnies, quant à elles, doivent également composer avec un favoritisme flagrant. Effectivement, elles ont plus de difficultés à recevoir les autorisations et les chartes qui leur sont attribuées sont plus courtes<sup>91</sup>. Cette mesure et plusieurs autres sont rapidement décriées par les groupes de travailleurs et le réseau ferroviaire japonais devient le terrain principal d'un mouvement social d'une ampleur nationale.

---

<sup>88</sup> Aveline, *op. cit.*, p. 41.

<sup>89</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 78.

<sup>90</sup> *Ibid.*, p. 79.

<sup>91</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 124.

Les ouvriers s'inquiètent des effets de l'introduction des nouvelles normes de sécurités que les compagnies doivent appliquer pour obtenir des chartes sur la durée et les conditions de leur travail. Dans ce contexte, quel est l'impact du développement ferroviaire sur l'évolution du mouvement social au Japon ?

Afin de répondre à cette question, nous allons tout d'abord présenter les changements que les compagnies privées comme la *Nippon Railway Company* et le *Railway Bureau* entre 1895 et 1898 ont apportés aux conditions de travail des employés du réseau. Ensuite, nous allons traiter du rôle du chemin de fer et plus précisément de la section Tokaido dans le contrôle de la population, mais aussi en tant que lieu d'échanges d'idées. Finalement, nous allons aborder la grève des travailleurs ferroviaires de 1898-1900 et ses conséquences sur la société japonaise.

### **3.3.1 La transformation de l'industrie ferroviaire : électrification et optimisation du service**

À partir du premier effondrement boursier de l'industrie ferroviaire en 1892, les grandes compagnies comme la *Nippon Railway Company* décident de revoir leur modèle d'investissement. Les dommages importants causés par le grand tremblement de terre de 1891, ainsi que la mise en place du *Board for the Investigation of Railway Routes* les forcent à revoir leurs plans de développement. En effet, il n'est plus aussi facile d'obtenir des chartes de construction pour les nouveaux chemins de fer et les conditions des chartes d'usage de lignes déjà construites deviennent moins favorables<sup>92</sup>. Lors de la construction du premier tronçon privé en 1881, la *Nippon Railway Company* a reçu une charte lui assurant le contrôle de celui-ci pendant 99 ans<sup>93</sup>. Cependant, au cours de l'année 1893, les nouvelles chartes offertes aux entreprises privées n'offrent que 15 ou 20 ans de droits d'utilisation après la construction<sup>94</sup>. De plus, le gouvernement se garde le droit de racheter ces tronçons, une fois la période définie dans le contrat terminée ou après 25 années d'utilisation, si aucune période n'est spécifiée dans le contrat<sup>95</sup>.

Cette nouvelle limitation oblige les entreprises à mettre en place de nouveaux standards entourant le travail des employés de chemins de fer. Effectivement, afin de pouvoir renouveler leurs chartes d'utilisation à la fin de la période allouée, il faut que les compagnies puissent assurer la qualité et

---

<sup>92</sup> The Japan Daily Mail, «The new railway legislation », *The Japan Weekly Mail*, vol. VII, 4 juin 1887, p. 539.

<sup>93</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 124.

<sup>94</sup> *Ibid.*

<sup>95</sup> The Japan Daily Mail, *loc. cit.*, p. 539.

la sécurité des services qu'elles offrent. Les manières de faire plus laxistes utilisées par les compagnies et les employés de chemin de fer comme les reports de train et la vérification inadéquate des titres de transport ne sont plus tolérées et les retards chroniques sont rectifiés<sup>96</sup>. Plusieurs observateurs étrangers font d'ailleurs mention de cette réalité particulière du système ferroviaire japonais. Dans son ouvrage, Ericsson J. Steven fait référence à des témoignages qui décrivent le personnel des chemins de fer japonais et particulièrement de la Tokaido comme étant étranger au concept de ponctualité. Un observateur va jusqu'à dire: « all notion of speed, haste, or flurry are utterly foreign to (the japanese) nature »<sup>97</sup>. Cette remarque sur la « nature japonaise » provient d'une conception orientaliste très présente dans les observations occidentales de la réalité japonaise au cours de la période Meiji. Les Japonais sont alors souvent décrits comme « paresseux », « lents » et « étrangers à la notion de temps ».

Ces réglementations poussent les compagnies à centraliser leurs opérations dans les métropoles<sup>98</sup>. Cela leur permet d'avoir accès à un plus grand bassin de main-d'œuvre, mais surtout de bénéficier de l'électrification qui prend de l'ampleur à partir de 1897 dans la capitale<sup>99</sup>. L'utilisation de l'électricité dans plusieurs aspects du développement industriel au cours de la décennie 1890 a un impact important sur le développement ferroviaire<sup>100</sup>. À partir de 1892, plusieurs compagnies demandent déjà de construire des sections de train qui sont alimentées par l'électricité au sein de certaines villes comme Tokyo et même entre différents centres urbains tels que Tokyo et Yokohama. Nous voyons d'ailleurs dans les rapports de Trevithick que la première charte pour un tronçon électrique entre deux municipalités est offerte en 1893 : « Applications received during the year ending March 31, 1893, for permission to form companies for the purpose of constructing railway were 7 in number, vizz- The Nanyo, Dogo, Shinkaku, Sano, Boso, and kojima Railways. Of these the Boso and Shinkaku Railways are designed to use electricity as the motive power<sup>101</sup>. » Cet extrait nous démontre l'importance que prend l'électrification du Japon dans l'ensemble des sphères économiques.

---

<sup>96</sup> Ericson, *op. cit.*, p. 91.

<sup>97</sup> *Ibid.*, p. 73.

<sup>98</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 77.

<sup>99</sup> *Ibid.*

<sup>100</sup> Gossot, *loc. cit.*, p. 4.

<sup>101</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 147-148.

Bien que la première utilisation de l'électricité au Japon en laboratoire date de 1878, son emploi quotidien prend un certain temps avant de se généraliser. Les entreprises privées étant à l'avant-garde de l'électrification du Japon, ce sont elles qui bénéficient principalement de ce processus. Ainsi, en 1883, la première compagnie japonaise d'électricité ouvre avec un débit de seulement 25 KW. Ce débit est bien insuffisant pour permettre l'électrification de l'industrie à grande échelle : il faut donc attendre 1896, avec l'ouverture de deux centrales produisant respectivement 150 KW et 160 KW, pour que le projet prenne réellement de l'ampleur. À ce point, la production sur l'ensemble de l'archipel est de 630 KW et, avec l'ouverture de la centrale hydro-électrique du lac Biwa sur la Tokaido, les chemins de fer gagnent un rôle central dans la distribution de l'énergie sur l'archipel<sup>102</sup>.

Cependant, cette centralisation de l'industrie a un impact non négligeable sur les populations locales. Durant l'année 1900, quatorze compagnies ferroviaires privées ont déplacé leurs activités au sein des grands centres urbains tels que Tokyo et Kobe, y compris la *Shikoku Railway Company* et la *Kyushu Railway Company*. Cela force les employés de ces entreprises à se relocaliser ou à changer d'emploi. Cette dernière possibilité n'est pas aisée, car la centralisation n'affecte pas seulement le secteur ferroviaire, mais aussi d'autres industries<sup>103</sup>. Cette nouvelle réalité vient donc créer un certain mécontentement chez les ouvriers des chemins de fer. Ces derniers vont d'ailleurs se doter d'un syndicat dès 1897 afin de lutter contre les changements imposés de leurs conditions de travail<sup>104</sup>. Ces changements portent sur les heures de travail, la relocalisation des effectifs dans les grands centres urbains et le faible salaire offert en compensation.

En revanche, cette centralisation autour des grands centres urbains comme Tokyo et l'instauration d'un organe étatique qui surveille le développement de ce nouveau tronçon sur le terrain permettent un plus grand contrôle des compagnies et des employés par le gouvernement. La croissance des groupes de travailleurs dans cette industrie démontre aussi l'importance du chemin de fer en tant que lieu de diffusion de nouvelles idées et pratiques syndicales. D'ailleurs, la place particulière que prend le développement ferroviaire en tant qu'outil gouvernemental de contrôle de la population et comme lieu de développement d'opposition n'est pas quelque chose de nouveau.

---

<sup>102</sup> Gossot, *loc. cit.*, p.4-5.

<sup>103</sup> Nakamura, *op. cit.*, p. 78.

<sup>104</sup> Stephen E. Marsland, *The Birth of the Japanese Labor Movement: Takano Fusatarō and the Rōdō Kumiai Kiseikai*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1989, p. 97.

Effectivement, depuis la mise en place des premières sections du réseau national japonais, ces deux réalités se côtoient.

### **3.3.2 Fermeture, centralisation et développement des mouvements ouvriers**

Les changements de conditions de travail suivant cette électrification mènent à la formation de mouvements de revendications visant la mise en place de changements politiques. Cependant, ces mouvements de défense des droits des travailleurs sont une nouvelle composante apportée par l'Occident sur le territoire japonais. C'est la raison pour laquelle le développement des revendications syndicales de plusieurs corps de métier comme celui des travailleurs de chemins de fer est jugé comme un changement majeur des mœurs de la population japonaise. Effectivement, plutôt que de parler de soulèvements paysans comme c'est le cas au début de la période Meiji<sup>105</sup>, il s'agit de la mise en place d'un mouvement organisé et reconnu. Le journal *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*, publié en 1897 une lettre d'un correspondant japonais qui décrit d'ailleurs l'ampleur de l'évènement :

On the evening of December 1st last with pomp and array, the newly formed union of iron workers held its opening ceremony at the Young men's Christian Association hall in this city with many prominent public officials and capitalist as guest. The whole strength of the union, 1,200 in number, together with another ten hundred workers of other trades, were in attendance<sup>106</sup>.

La présence lors de cette célébration de plusieurs membres importants du gouvernement tels que Shimada Saburo (1852-1923), vice-président de la chambre basse des représentants, et Taizo Miyoshi (1845-1908), ex-juge en chef de la Cour de cassation, vient d'ailleurs valider la valeur historique de l'évènement. Cette rencontre visant à célébrer la création du syndicat des travailleurs de chemins de fer représente, après tout, la formation du plus grand regroupement de travailleurs ayant existé sur le sol japonais en 1897. Cela s'explique par le fait que la création d'un regroupement de travailleurs d'une aussi grande envergure demande la présence d'une industrie qui s'étend sur l'ensemble du territoire, où les conditions de travail sont similaires d'une entreprise à une autre et surtout dans laquelle les travailleurs peuvent communiquer entre eux. Ainsi, le chemin de fer devient à la fois l'objet de ces plaintes, mais aussi un lieu de sociabilité qui permet le partage des idées et, par le fait même, qui favorise la mobilisation de masse des travailleurs.

---

<sup>105</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 88.

<sup>106</sup> Fusataro, « Trade Unionism in Japan », *loc. cit.*, p.158.

De cette manière, un ensemble de travailleurs, touchant un ou plusieurs grands centres urbains, s'est rallié à ce regroupement :

At present the union has thirteen branches, ten in this city a total membership of 950; one in Yokohama with 200 members, and one in Omiya, where the work of that formidable concern Japan railway Co, is located, with 70 members. It is hoped that the union will be able to establish its branches in all the places throughout this country where iron works are located and swell its membership to 5.000 during the coming year<sup>107</sup>.

Du nombre total de 1 220 membres, 1 150 sont regroupés autour de la ligne Tokaido entre les villes de Yokohama et de Tokyo, ce qui la place en plein centre du développement de ce mouvement ouvrier. La longueur de la Tokaido et le nombre d'ouvriers nécessaires à son fonctionnement, avec plus de 1 700 wagons qui y circulent, justifient son importance dans la distribution du personnel syndiqué. De plus, son positionnement lui permet d'être en contact avec plusieurs centres urbains importants comme Tokyo, Yokohama, Kyoto et Kobe, ce qui explique l'ambition du mouvement d'atteindre 5 000 membres durant l'année 1898.

C'est d'ailleurs une inquiétude que le gouvernement Meiji ressent depuis le début de la construction du réseau ferroviaire. Bien que ce dernier soit en premier lieu un outil gouvernemental visant à centraliser le territoire et l'économie autour de Tokyo, les autorités sont conscientes de l'utilisation potentielle du réseau ferroviaire dans la transmission des idées s'opposant au régime en place, voire pouvant permettre à des groupes d'opposition d'atteindre l'empereur. Cette situation s'illustre clairement lors de la révolte des samurais de Saigo Takamori et des troubles politiques qui s'en suivent dans la montée du mouvement pour les droits du peuple. La crainte du gouvernement Meiji que les insurgés du mouvement de Takamori utilisent le chemin de fer pour atteindre l'empereur lors de ses déplacements est bien réelle<sup>108</sup>, alors que durant la montée des tensions entourant le mouvement pour les droits du peuple, le réseau ferroviaire permet à ces idées de rejoindre un plus grand nombre d'individus.

Effectivement, le transport rapide sur l'ensemble du territoire permet le partage et la transmission des idées à travers la presse écrite<sup>109</sup>. Le réseau ferroviaire favorise la circulation des journaux en

---

<sup>107</sup> *Ibid.*, p. 159.

<sup>108</sup> Free, *op. cit.*, p. 230.

<sup>109</sup> *Ibid.*, p. 453.

provenance de Tokyo ou de Kyoto, où se trouvent les plus importants groupes de revendication dans l'ensemble du Japon. De plus, le réseau permet le déplacement rapide des acteurs, facilitant les échanges et la diffusion d'idées entre les grandes villes et les régions. Effectivement, il est maintenant possible de participer à un débat à Tokyo et de partager ces nouvelles informations avec un nouveau groupe à Kyoto le lendemain. C'est d'ailleurs pourquoi le gouvernement Meiji commence à restreindre ce qui peut être publié dans les journaux à partir de 1873<sup>110</sup>. La montée d'un discours s'opposant au pouvoir central et promouvant l'implication de la population dans la sphère politique commence à se développer et à prendre de l'envergure. Ce phénomène est une conséquence directe des réformes Meiji. L'éducation populaire obligatoire a permis d'augmenter significativement le nombre de personnes qui peuvent lire les journaux et participer aux débats publics<sup>111</sup>, alors que le développement du réseau ferroviaire favorise la circulation de ces idées beaucoup plus rapidement que par le passé. De ce fait, il est possible de comprendre que l'arrêt du développement ferroviaire durant la période de troubles de la fin de la décennie 1870 s'inscrit dans une volonté du gouvernement Meiji de maintenir son contrôle sur la société japonaise.

Cependant, l'utilisation du réseau ferroviaire dans la défense du territoire et le maintien de l'ordre comme démontré lors de la révolte de Satsuma et de la guerre sino-japonaise pousse le gouvernement à ignorer les risques, d'autant que le réseau joue un rôle central dans le développement économique du Japon. Ainsi, après l'essoufflement du mouvement pour les droits du peuple à la fin de l'année 1881, la construction du réseau national recommence<sup>112</sup>. Ces rôles diamétralement opposés du chemin de fer japonais sont clairement illustrés lors de la grève de 1898, puisque les doléances des travailleurs de chemins de fer entrent en conflit direct avec les intérêts financiers liés à cette industrie.

### **3.3.3 Les grèves ferroviaires de 1898 à 1900 : un exemple de luttes sociales sur la Tokaido**

Le 24 février 1898 éclate la grande grève ferroviaire. Elle ne durera que quelques jours, car les grandes compagnies de chemins de fer vont rapidement reculer devant cette montée de tensions sociales et accorder les augmentations de salaire demandées. Les salaires des ouvriers passent ainsi

---

<sup>110</sup> Fukuchi Ôchi, Suehiro Tetchô et Tokutomi Sohô, *Du sabre à la plume: Mémoires de journalistes engagés de l'époque Meiji*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2014, p. 37.

<sup>111</sup> Souyri, *op. cit.*, p. 73.

<sup>112</sup> Trevithick, *op. cit.*, p. 123.

de 1,30 yens par jour à entre 15 et 55 yens selon l'ancienneté<sup>113</sup>. Cette grève inspire un grand nombre de mouvements similaires qui prennent de l'ampleur durant les années suivantes. La région de Tokaido, à travers le chemin de fer qui la traverse, se retrouve au centre du développement d'un mouvement de revendications des droits des travailleurs après la création du syndicat des travailleurs ferroviaires. En effet, lorsque ces derniers commencent à se mobiliser au cours de l'année 1898 afin d'organiser la tenue d'une grève nationale sur l'ensemble du réseau ferroviaire japonais, la route Tokaido et les régions qu'elle dessert se retrouvent au centre de ce nouveau regroupement :

Late on the night of February 24th, last, a telegraphic dispatch announced a strike of about seventy division engineers and firemen of Fukushima, on the main line of the Japan Railway Company. That was the first public intimation of the coming great railroad strike, the greatest ever witnessed in this country. The following morning found the strike assuming an alarming proportion, for all division engineers and firemen, about 350 in number, belonging to the Aomori, Shirichi, Morioka, Ichinaseki, Kuroiso, and Utsunomiya stations refused to go out on their regular runs<sup>114</sup>.

Cette fermeture d'une grande partie de la ligne principale de la *Nippon Railway Company* représente un coup important pour le transport de matériel, car l'accès au nord de l'archipel se voit complètement coupé. Ainsi, les livraisons de gaz à Tokyo, qui s'en sert pour satisfaire ses besoins en électricité, sont affectées<sup>115</sup>. Afin de résoudre cette situation, les instances gouvernementales décident d'augmenter la demande pour le charbon extrait des mines de Kyushu. De ce fait, le trafic sur la Tokaido s'intensifie afin de répondre à la demande. Au cours de la journée du 25 février, la majorité des trains est immobilisée par le mouvement de grève et des responsables de la *Nippon Railway Company* sont envoyés sur place pour calmer les manifestants.

Dès le 28 février, une partie des travailleurs retourne au travail pendant que leurs représentants entrent en négociation avec les dirigeants de la compagnie dans l'espoir d'atteindre un terrain d'entente. Les sources nous exposent leurs revendications: « (1) That engineers and firemen should be given the same official station as conductors and station-masters. (2) That wages of engineers and firemen should be increased with the rate of higher wages granted to other classes of

---

<sup>113</sup> Marsland, *op. cit.*, p. 98-99.

<sup>114</sup> Takano Fusataro, « Great railway strike in Japan », *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen Magazine*, vol. 24, 22 avril 1898, p. 494.

<sup>115</sup> Railway Age, « Japanese railway strike », *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*, vol. 24, 1898, p. 475.

employes[sic] during the last fall<sup>116</sup>. » Ces demandes s'expliquent par le fait que les employés de la *Nippon Railway Company* sont divisés en deux classes distinctes, soit les conducteurs et les chefs de section d'un côté, et les ingénieurs et les chemineaux de l'autre. Les conducteurs reçoivent un salaire mensuel de 15 à 55 yens, alors que les ingénieurs reçoivent une compensation qui se situe seulement entre 95 sens et 1,30 yens par jour<sup>117</sup>. De plus, les conducteurs bénéficient de l'accumulation de l'ancienneté dès leur entrée au travail : ils sont ainsi, dans la hiérarchie, au-dessus des ingénieurs qui travaillent pourtant pour la compagnie depuis plus longtemps.

Malgré de longues négociations, les parties ne parviennent pas à une entente et le trafic sur la route principale du nord de l'île d'Honshu reste bloqué pendant plusieurs jours. Cette situation mène à un avertissement de la part du syndicat des travailleurs de chemins de fer à l'effet que, si leurs demandes ne sont pas remplies, la grève totale reprendra. De plus, le 2 mars, une montée des tensions se fait sentir auprès des employés du réseau national, puisque les autorités veulent les forcer à remplacer les travailleurs participant au mouvement de grève. Cette escalade force la main des officiels de la *Nippon Railway Company* : le 10 mars, une entente est conclue. Le contenu de celle-ci ne peut pas être divulgué par les grévistes, mais les démonstrations de joie l'ayant suivi démontrent une victoire générale des intérêts des travailleurs<sup>118</sup>.

Ce premier exemple de mobilisation de travailleurs ferroviaires à l'échelle nationale et la réussite qu'elle représente pour les droits du travail sur le territoire japonais ont d'importantes répercussions dans les années suivantes. Ainsi, en mai de l'année 1898, les ingénieurs de la *Sanyo Railway Company* font une grève en suivant le modèle des travailleurs de la *Nippon Railway Company* et parviennent eux aussi à recevoir des concessions<sup>119</sup>. En 1899, les travailleurs de la *Kyushu Railway Company* gagnent également d'importants gains à la suite de manifestations et de l'arbitrage qui l'a suivi. Ainsi, en une année, le nombre de grèves passe de trente-deux à quarante-trois et le nombre total de participants augmente de 3 510 à 6 293 individus<sup>120</sup>. Ces mouvements touchent donc l'entièreté du réseau national de chemins de fer privés. Cela a alors un impact direct sur l'efficacité du transport ferroviaire sur l'ensemble du réseau. De plus, puisque la Tokaido se

---

<sup>116</sup>Fusataro, « Great railway strike in Japan », *loc. cit.*, p. 496.

<sup>117</sup> *Ibid.*, p. 495.

<sup>118</sup> Fusataro, « Great railway strike », *loc. cit.*, p. 496 ; Marsland, *op. cit.*, p. 98.

<sup>119</sup> Marsland, *op. cit.*, p. 98-99.

<sup>120</sup> *Ibid.*, p. 90.

trouve au centre des lignes de la *Kyushu Railway Company* et de la *Nippon Railway Company*, celle-ci est au cœur de ces mobilisations, car pour passer du sud au nord de l'archipel, le matériel doit passer par ces trois lignes. Dans le cas de la Sanyo, il s'agit de la ligne en contact direct avec la Tokaido entre Kobe et Kyushu.

Ainsi, bien que ces mouvements sociaux ne se développent pas directement sur la Tokaido, sa position centrale la rend indirectement impliquée dans l'ensemble de ces luttes syndicales. D'ailleurs cette position particulière de la ligne explique en partie l'augmentation des salaires consentie aux employés de chemin de fer gouvernementaux directement après la fin de la grève nationale<sup>121</sup>. De ce fait, la réaction de l'État démontre l'importance économique de la Tokaido, puisqu'il veut éviter à tout prix l'interruption de service sur la ligne.

### **3.4 Conclusion. Au centre des changements sociaux**

La mise en service de la ligne Tokaido en 1889 place cette dernière au cœur de l'expansion ferroviaire japonaise. À la suite de son entrée en service en 1889, la Tokaido se retrouve au centre de plusieurs changements primordiaux dans l'industrie du chemin de fer. Effectivement, le premier boom financier ferroviaire japonais prend fin en 1890 et le tremblement de terre de 1891 force une remise en question de l'ensemble des mesures de sécurité appliquées sur le réseau. Le gouvernement se retrouve également en 1891 dans l'obligation de forcer l'éclatement boursier de la bulle qui se forme dans les investissements entourant le développement des voies ferrées. La construction et la mise en service de la Tokaido ont aussi un effet direct sur le développement des municipalités qui se trouvent sur le tracé. Cet essor favorise l'installation de plusieurs stations qui, à leur tour, augmentent la demande de transport, autant pour la production manufacturière que pour les passagers. Cette amélioration de l'offre permet à l'économie locale de croître. Lors de la concentration de l'industrie ferroviaire autour des centres urbains tels que Tokyo et Kobe, un certain nombre d'employés doivent se déplacer afin de conserver leurs postes et cela cause une nouvelle vague d'exode rural. Finalement, cette centralisation alliée à une volonté gouvernementale de mieux gérer l'attribution des chartes et la qualité du service mène à des revendications salariales de la part des travailleurs. Cela favorise la formation d'un syndicat et la tenue de plusieurs mouvements de grèves. Ainsi, l'ouverture de la Tokaido permet non seulement

---

<sup>121</sup> Fusataro, « Great railway strike », *loc. cit.*, p. 496.

une croissance rapide de l'économie de la région dans laquelle elle prend place, mais influence par la même occasion le développement de l'ensemble du territoire japonais.

## CONCLUSION

### **La ligne Tokaido: un outil de modernisation et un marqueur de modernité**

Les rapports de Trevithick, les articles d'observateurs japonais et étrangers publiés dans les journaux, ainsi que les récits de voyage nous révèlent un changement continu de la réalité japonaise. Celui-ci est présent dans le développement de la technologie ferroviaire, mais aussi de la Tokaido et de sa région entre la période Edo et la fin de la période Meiji. Bien que la Tokaido existe avant la période Edo, l'instauration du système des *gokaido* déclenche le développement accéléré de la route et de ses environs. Ce statut particulier a une incidence directe sur sa sélection comme tracé du tronçon ferroviaire entre Tokyo et Kyoto. Ainsi, l'étude de la Tokaido nous permet de mieux saisir son rôle dans le développement du Japon à l'époque Meiji. Lors de la mise en place d'un tronçon ferroviaire sur son tracé, la route devient une part intrinsèque du processus de modernisation du territoire japonais.

La construction du réseau de chemin de fer offre donc un angle d'observation particulier du processus de modernisation propre au Japon, puisqu'il est directement influencé par les méthodes d'apprentissages et d'ouverture à l'Occident employées par le gouvernement Meiji. Ainsi, la Tokaido est à la fois une partie intégrante de cet effort de modernisation et un outil servant à l'amplification de son application dans l'espace rural japonais. En d'autres mots, le positionnement de la Tokaido favorise son utilisation comme outil de modernisation des campagnes et de représentation directe des particularités de la modernité japonaise. La construction de ce chemin de fer se base sur l'emprunt de matériel et de techniques occidentales, mais aussi sur la création de nouveaux savoirs entourant les spécificités de la réalité et du relief japonais.

L'utilisation du chemin de fer en tant que baromètre permettant de déterminer le niveau de modernisation d'un État explique cette réalité complexe en appliquant les indicateurs européens de modernités sur le développement de l'État japonais au cours de la période Meiji. Le développement d'un réseau ferroviaire national prend alors une importance particulière. Comme

le souligne Kenneth Pomeranz, dans son ouvrage *The Great Divergence : China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, la proximité des mines de charbon des grands centres urbains britanniques favorise le développement du moteur à vapeur qui devient un important facteur dans le développement de la modernité britannique<sup>1</sup>. Ainsi, les avancées techniques privilégiées par la croissance économique sont importantes dans le développement d'une société moderne. Ces progrès techniques deviennent des indicateurs de la progression d'un pays sur le plan international et servent de baromètre de modernité. Le Japon n'y échappe pas.

Dans ce contexte, le développement du réseau national japonais répond à des impératifs économiques et militaires. L'emprunt du matériel et l'apprentissage des techniques occidentales permettent une construction rapide du complexe ferroviaire sur le territoire et ils exercent donc une influence directe sur la forme qu'il prend. Les spécialistes étrangers et l'importation du matériel d'Europe et d'Amérique du Nord y occupent une place importante. En conséquence, les observateurs étrangers décrivent le succès japonais comme une réussite des États occidentaux. Ainsi, plusieurs articles touchant le développement ferroviaire japonais publiés au cours de la décennie 1890 dans les médias étrangers en traitent comme une réalisation occidentale. En réalité, le nombre de travailleurs étrangers opérant sur le réseau ferroviaire était déjà en train de baisser, la majorité d'entre eux étant remplacée par des Japonais.

Cette simplification produite par les observateurs européens de la réalité ferroviaire japonaise est encore mieux définie dans le contexte de développement du tronçon Tokaido. Les défis relevés par les ingénieurs japonais au cours de sa conception et de sa réalisation démontrent le chemin parcouru dans leur apprentissage des savoir-faire occidentaux. Ils témoignent également de leur capacité d'adapter ces connaissances occidentales à la réalité japonaise qui nécessite la création de nouvelles solutions et de nouveaux savoirs. Ceux-ci sont mis en application afin de rendre possible le projet de construction sur la route Tokaido. Bien que le projet soit d'abord envisagé sur la Nakasendo, les difficultés techniques que le relief japonais représente forcent les ingénieurs à s'adapter et à faire bon usage de leurs apprentissages. En effet, le passage par la Tokaido demande une certaine souplesse, puisqu'il s'agit d'une voie qui suit la côte et qui est bordée de plusieurs temples historiques.

---

<sup>1</sup> Pomeranz, *op. cit.*, p. 60.

Le projet de construction ferroviaire sur la Tokaido allie un important site traditionnel qui a lancé le processus de la centralisation du territoire national sous les Tokugawa jusqu'à l'effort de modernisation et de développement économique de l'archipel. La Tokaido est donc en constante adaptation afin de répondre aux besoins de sa population. Malgré tout, elle conserve, comme nous le présente Jilly Traganou dans son ouvrage : *The Tōkaidō Road: Traveling and Representation in Edo and Meiji Japan*, une importante partie de son relief traditionnel<sup>2</sup>.

La construction de la Tokaido a ainsi un impact profond sur les populations locales. La demande de main-d'œuvre inhérente au maintien des infrastructures ferroviaires cause des déplacements de population. Plusieurs municipalités connaissent une croissance fulgurante, leur permettant de s'intégrer dans l'économie nationale. Cette évolution permet la fondation de plusieurs municipalités dont l'économie est centralisée sur seulement une ou deux industries. Dans un même temps, les industries ayant évolué dans les campagnes japonaises au cours de la période Edo voient une augmentation rapide de leurs revenus. L'entrée du Japon dans le commerce international ouvre les portes d'un marché d'une plus grande ampleur aux produits japonais. De plus, la construction des chemins de fer accélère le transport de cette production vers les ports de traités.

Or, le développement du réseau ferroviaire national ne se fait pas sans contrecoups. Plusieurs groupes de pression se développent au cours de la décennie 1890 pour revendiquer un retour aux traditions et décrier les effets environnementaux de l'industrialisation du territoire. Dans le cas du chemin de fer, les impacts directs de sa construction sur l'environnement japonais s'illustrent à la fois dans l'installation de ses infrastructures, mais aussi par le développement des autres industries qu'il affecte. Par exemple l'industrie minière et la foresterie dépendent de son expansion afin de pouvoir transporter leur production. Cela est d'autant plus vrai qu'une partie de la production des mines de charbon est consommée par le réseau ferroviaire. De plus, la construction des infrastructures ferroviaires modifie de manière permanente le territoire, ce qui exacerbe les dommages créés par le séisme de 1891. L'ensemble de ces modifications favorise les revendications liées au retour aux traditions, s'opposant ainsi directement à la volonté gouvernementale d'occidentaliser le Japon.

---

<sup>2</sup> Jilly Traganou, *op. cit.*, p. 51.

Cela dit, le mouvement de travailleurs qui se développe sur le réseau national vient également remettre en question cette approche. Les revendications des ingénieurs et des travailleurs de chemin de fer viennent secouer l'industrie dans son ensemble, puisqu'il s'agit de l'un des premiers mouvements mettant de l'avant les réclamations d'un groupe de travailleurs et les plaçant au-dessus du développement de la nation japonaise. Ce mouvement choque également par son ampleur, puisque ses membres sont dispersés dans plusieurs grands centres de l'industrie ferroviaire. L'ensemble de ces facteurs pousse le gouvernement Meiji à dénoncer ce mouvement et les pressions qu'il exerce sur les compagnies ferroviaires privées, allant jusqu'à décrire ce dernier comme une dérive de l'occidentalisation dans la pensée japonaise. Ce mouvement se montre d'ailleurs très efficace dans le sens où une amélioration des conditions de travail est atteinte.

Dans l'ensemble, la région de Tokaido et le projet ferroviaire qui s'y développe sont une démonstration idéale de la modernité japonaise. Elle permet d'illustrer la relation particulière qui se développe entre le Japon et les puissances occidentales au cours de la période Meiji et sa réalisation démontre une réelle adaptation de ces connaissances au contexte japonais. Cela favorise une remise en question de la pertinence de l'implantation des mœurs occidentales au Japon et une montée du sentiment national sur le territoire. Cela nous permet de conclure que la route Tokaido réunit toutes les caractéristiques du développement d'une modernité propre à la réalité japonaise. Celle-ci s'adapte à une réalité géographique différente que celle de l'Europe, tout en gardant les composantes propres à la culture japonaise. Les aspects de cette modernité ne peuvent donc pas être étudiés en utilisant le canevas eurocentrique. Dans le cas de la Tokaido, cette unicité est définie, entre autres, par le développement de l'industrie dans les régions du Japon et le maintien de certaines composantes traditionnelles comme le tracé de la route dans une volonté de transformation et de modernisation du territoire. Les spécificités japonaises sont également observables dans l'appropriation des connaissances techniques occidentales sur le relief japonais. Cela se reflète aussi dans le rejet des valeurs occidentales lors de la montée des revendications des groupes de travailleurs du chemin de fer. De ce fait, nous pouvons conclure que l'une des composantes qui définissent la modernité japonaise est la volonté de conserver l'identité et la culture japonaise, tout en procédant à l'apprentissage des techniques et des savoirs occidentaux.

Notre étude nous permet donc de revoir l'utilisation du chemin de fer en tant qu'outil d'analyse de la modernité japonaise. Au lieu de les étudier à travers des facteurs économiques ou politiques, nous les abordons par l'entremise d'une approche sociale, culturelle et conceptuelle. Ainsi, nous traitons des impacts de la ligne Tokaido sur la région dans laquelle elle prend place et même sur la société japonaise, tout en analysant son rapport avec le concept de modernité qui se développe différemment sur le territoire. En appliquant dans notre recherche une analyse du développement des communautés qui évoluent autour de la Tokaido, nous pouvons démontrer son influence sur leur croissance. Le chemin de fer, et plus précisément la ligne Tokaido, devient donc non seulement une conséquence, mais aussi une cause de la modernisation de ces populations et de la croissance de leur intégration dans le cadre national. Ainsi, bien que ces sociétés se développent partiellement dans le but de répondre à la demande de main-d'œuvre générée par la construction de la ligne, l'évolution de son tracé est également grandement dépendante de la demande qu'elles génèrent. Le développement ferroviaire est donc un marqueur de modernité, mais aussi une retombée de la modernisation. Par la même occasion, notre recherche nous permet de différencier la modernité japonaise du cadre européen qui a connu le développement ferroviaire comme une partie intégrante de l'une des phases de son industrialisation, mais dont l'évolution de la modernité ne dépendait pas. Le Japon se différencie aussi de la réalité coloniale dans laquelle le chemin de fer devient un outil d'assimilation culturelle imposé à la population colonisée. Dans l'expérience japonaise, il s'agit d'une implantation volontaire de technologies occidentales par l'État dans une volonté de modernisation. L'exemple de la Tokaido permet alors de comprendre l'adaptation de ces connaissances par les ingénieurs, les entreprises, l'État, voire la population, qui l'inscrit dans une nouvelle réalité, soit celle du Japon, à travers une échelle réduite qui permet de mieux révéler cette évolution.

Dans le contexte actuel, la pertinence de cette étude prend d'ailleurs une nouvelle vigueur. Avec la montée des considérations climatiques, nous remettons grandement en question les impacts du développement industriel et de la modernisation de la société à outrance. Le chemin de fer et ses différents usages regagnent donc un grand intérêt auprès des gouvernements et de la population à des fins économiques et environnementales. Certaines nations comme le Japon ont encore en activité un réseau ferroviaire développé qui permet de réduire l'utilisation de l'automobile, contrairement à d'autres pays dont le développement urbain est centré sur l'automobile, comme les États-Unis, et dont le modèle utilisé est à reconsidérer. De ce fait, notre étude introduit une

piste de réflexion entourant non seulement l'importance du processus de modernisation et de ses impacts, mais aussi le rôle central qu'y occupe le développement ferroviaire.

Afin d'approfondir l'étude de la modernité japonaise et son rapport avec le développement ferroviaire, il serait intéressant de porter un nouveau regard sur une composante particulière de l'économie qui se développe entre 1880 et 1910. Pendant cette période, il nous serait possible d'analyser les rapports entre une industrie et les chemins de fer afin de constater s'il y a ou non une incidence entre son implantation et le développement ferroviaire. L'une des entreprises qui s'implantent entre 1876 et 1907 est l'industrie brassicole. Celle-ci profite grandement de l'expansion du réseau ferroviaire japonais afin de faciliter le déplacement de matières premières comme le houblon et l'orge. Ces cultures sont introduites tardivement dans l'agriculture japonaise pour répondre aux besoins des brasseries. Le chemin de fer national offre donc une voie d'accès rapide vers les campagnes où elles sont produites, mais permet aussi l'exportation de la marchandise finie. Ainsi, il serait pertinent d'analyser le développement de l'industrie brassicole sur le territoire après son établissement pendant la décennie 1870 et d'examiner l'incidence du développement ferroviaire sur la place prépondérante qu'elle prend dans le marché japonais. Est-ce que l'évolution de cette habitude alimentaire originellement occidentale est influencée par leur conception de la modernité?

## BIBLIOGRAPHIE

### 1. Sources imprimées

Map of the Government Railway in Japan, 1: 18 000 000, Tokyo, Imperial Government Railways of Japan, 1907, sur le site Museum of fine art Boston, consulté le 20 août 2023, <https://collections.mfa.org/download/415902;jsessionid=DAE44EA0E3FA3EFDD6D22C34AB4CF620>.

AMANE, Nishi, « Kokumin Kifû ron (des mentalité nationales) », *Meiroke Zasshi*, n° 32, 1875, p. 1-3.

AMANE, Nishi, « Yoji wo motte Kokugo Shosuru no ron (De l'emploi de l'écriture occidentale pour présenter la langue nationale) », *Meiroke Zasshi*, n° 1, 2 avril 1873, p. 1-10.

DONNET, « Chemin de fer : Les chemin de fer japonais », *Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères*, *Gallica*, 11 juillet 1896, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64609302/f6.image.r=Japon?rk=21459;2>, (10 mars 2022).

FERGUSON, Adam, *An Essay on the History of Civil Society*, Londres, A. Millar and T. Cadell; Édimbourg, A. Kincaid, 1767, 430 p.

FUSATARO Takano, « Great railway strike in Japan », *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen Magazine*, vol. 24, 22 avril 1898, p. 494-496.

FUSATARO, Takano, « Trade Unionism in Japan », *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*. vol. 24, 21 décembre 1897, p. 157-159.

*Génie civil: revue générale des industries française et étrangères*, *Gallica*, 1891-1900, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34348662d/date.item>, (10 mars 2022)

IMPERIAL RAILWAY DEPARTMENT, « Annual Report of the Imperial Railway Department for the 25th fiscal year of Meiji. April 1892 to March 1893 », *The Japan Weekly*, 13 janvier 1894, p. 50.

LEVASSEUR, Émile, « Les progrès de la race européenne au XIX<sup>e</sup> siècle par la colonisation », *Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères*, *Gallica*, 15 août 1885, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6473043s/f10.image.r=Japon?rk=21459;2p>, (10 mars 2022)

MOSES Rudolf, « To brewers in Japan », *The Japan Weekly Mail*, vol. XI, 18 mai 1889, p. 488.

RAILWAY AGE, « Japanese railway strike », *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*, vol. 24, 1898, p. 475.

- SARIS, John, *The Voyage of Captain John Saris to Japan, 1613*, éd. Ernest Satow, Londres, Hakluyt Society, 1900, 242 p.
- SAWAKI, Yasufumi, « The National Debt of Japan », *The North American Review*, vol. 174, n° 543, 1902, pp. 281-288.
- THE JAPAN DAILY MAIL, «The new railway legislation », *The Japan Weekly Mail*, vol. VII, 4 juin 1887, p. 539.
- THE JAPAN WEEKLY MAIL, « Summary of news », *The Japan Weekly Mail*, vol. X, 5 janvier 1889, p. 2.
- TREVITHICK, Francis, Richard, « The History and Development of the Railway System in Japan », *Transactions of Asiatic Society of Japan, Tokyo*, Z.P. Maruya & Co., 1894, p. 115-257.
- TREVITHICK, Francis H., « The history and Development of the Railway system in Japan », Archive de l'Université du Michigan, *The Railway Engineer*, volume 16, 1895, p. 269-272.
- WILLMAN, Olof Eriksson, *The Journal of Olof Eriksson Willman: from his Voyage to the Dutch East Indies and Japan, 1648-1654*, éd. Catharina Blomberg, Leiden, Global Oriental, 2014, 140 p.
- YOKOHAMA CHAMBER OF COMMERCE, « Yokohama Chamber of commerce official report », *The Japan Weekly Mail*, vol. XI, 2 mars 1889, p. 208.

## 2. Ouvrages de références

BOUCHER, Jean-Jacques, *Le dictionnaire de la soie: découvrir son histoire de ses origines jusqu'à nos jours*, Paris, Éditions Lanore, 2014, 650 p.

## 3. Études

### 3.1 Études générales

BEAUJARD Philippe *et al.* (dir.), *Histoire globale, mondialisations et capitalisme*, Paris, Découverte, coll. « Collection "Recherches" », 2009, 502 p.

BEASLEY, William, *The Rise of Modern Japan*, New York, St. Martin's Press, 2000 [1990], 322 p.

BLACK, John Andrew, *A Short History of Transport in Japan from Ancient Times to the Present*, Cambridge, Open Book Publishers, 2022, 322 p.

CULLEN, Louis Michael, *A History of Japan, 1582-1941: Internal and External Worlds*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, 357 p.

JANSEN, Marius B., *The Making of Modern Japan*, Cambridge, Belknap Press of Harvard University Press, 2002 [2000], 871 p.

KEMP, Tom, *Industrialization in Nineteenth Century Europe*, New York, Routledge, 2013 [1985], 232 p.

MASON, Richard et J. G. CAIGER, *A History of Japan: Revised Edition*, Rutland, Tuttle, 1997, 407 p.

PYLE, Kenneth B., *The Making of Modern Japan*, Lexington, D.C. Heath, 1996, 307 p.

SAID, Edward W., *L'orientalisme: l'Orient créé par l'Occident*, Paris, Éditions du Seuil, 2015 [1980], 592 p.

### 3.2 Études spécialisées

AVELINE, Natacha, *La ville et le rail au Japon*, Paris, Éditions du CNRS, 2003, 238 p.

BEASLEY, William G. (dir.), *Modern Japan: Aspects of History, Literature and Society*, Berkeley, Univ. of California Press, 1977 [1975], 296 p.

BEAUMONT, Matthew (dir.), *The Railway and Modernity: Time, Space, and the Machine Ensemble*, Berlin, M. Wien, Lang, 2007, 262 p.

BHAMBRA, Gurminder K., *Rethinking Modernity: Postcolonialism and the Sociological Imagination*, New York, Palgrave, 2007, 200 p.

BIRABEN, Jean-Noël, « Le point sur l'histoire de la population du Japon », *Population*, vol. 48, n° 2, 1993, p. 443-472.

BIX, Herbert P., *Hirohito and the Making of Modern Japan*, New York, Perennial, 2002, 814 p.

BLAIS, Mireille et Stéphane MARTINEAU, « L'analyse inductive générale : description d'une démarche visant à donner un sens à des données brutes », *Recherches qualitatives*, vol. 26, n° 2, 2006, p. 1-18.

BRADLEY, Simon, *The Railways: Nation, Network and People*, Londres, Profile Books, 2015, 645 p.

BURKS, Ardath W., *The Modernizers: Overseas Students, Foreign Employees, and Meiji Japan*, Londres, Routledge, 2021 [1985], 450 p.

CALICHMAN, Richard (dir.), *Overcoming modernity: Cultural Identity in Wartime Japan*, New York, Columbia University Press, coll. « Weatherhead books on Asia », 2008, 227 p.

CARTER, Ian, *Railways and Culture in Britain: the Epitome of Modernity*, Manchester, Manchester University Press, coll. « Studies in popular culture », 2001, 338 p.

COTÉ, Louis, *L'inscription des sociétés non occidentales dans la modernité*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2015, 372p.

DUKE, Benjamin C., *The History of Modern Japanese Education: Constructing the National*

- School System, 1872-1890*, New Brunswick, Rutgers University Press, 2009, 416 p.
- DURKHEIM, Émile et Serge PAUGAM, *De la division du travail social*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Quadrige », 1893, 420 p.
- ERICSON, Steven J., *The Sound of the Whistle: Railroads and the State in Meiji Japan*, Cambridge, Council on East Asian Studies, Harvard University, 1996, 506 p.
- FENWICK, Corisande, *Early Islamic North Africa: a New Perspective*, Londres, Bloomsbury, coll. « Debates in archaeology », 2020, 202 p.
- FRANCKS, Penelope, *Japanese Economic Development: Theory and Practice*, Londres, Routledge, coll. « Nissan Institute / Routledge Japanese Studies », 2015 [1992], 281 p.
- FRASER, Benjamin et Steven D. SPALDING (éd.), *Trains, Culture, and Mobility: Riding the Rails*, Blue Ridge Summit, Lexington Books, 2011, 309 p.
- FREE, Dan, *Early Japanese Railways 1853-1914: Engineering Triumphs That Transformed Meiji-era Japan*, Rutland, Tuttle Publishing, 2012 [2008], 808 p.
- FREEMAN, Michael J., *Railways and the Victorian Imagination*, New Haven, Yale University Press, 1999, 264 p.
- FUESS, Harald et Robert I. HELLYER (éd.), *The Meiji Restoration: Japan as a Global Nation*, Cambridge, Cambridge University Press, 2020, 284 p.
- FUJITA, Shôzô, *Tennô-sei kokka no shihai genri (Le principe dominant de l'état tennocratique)*, Tokyo, Miraisha, 1966, 313 p.
- FUKUYAMA, Francis et Denis-Armand CANAL, *La Fin de l'histoire et le dernier homme*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2008, 456 p.
- FUKUZAWA, Yukichi, *L'appel à l'étude*, trad. du japonais par Christian Galan, Paris, Les Belles Lettres, coll. « Japon. Non fiction », 2018 [1<sup>re</sup> éd. 1872], 224 p.
- FUKUZAWA, Yukichi et Hiroaki MATSUZAWA, *Bunmeiron no gairyaku*, Tokyo, Iwanami Shoten, coll. « Iwanami bunko », 1995, 391 p.
- GOODY, Jack, *Le vol de l'histoire. Comment l'Europe a imposé le récit de son passé au reste du monde*, Paris, Gallimard, 2006, 608 p.
- GOSSOT, Anne, « “Gaz et électricité à tous les étages” Les débuts des industries électrique et électronique 1900-1950 », *Les cahier d'Ebisu*, n° 1, 2010, p. 1 à 31.
- HALL, Robert B., « Tokaido: Road and Region », *Geographical Review*, vol. 27, n° 3, 1937, p. 353-377.
- HAYAMI, Akira, *Japan's Industrious Revolution: Economic and Social Transformations in the Early Modern Period*, New York, Springer, coll. « Studies in economic history », 2015,

130 p.

- HUNTER, Janet, *Women and the Labour Market in Japan's Industrialising Economy: The Textile Industry Before the Pacific War*, Londres, Routledge, 2003, 326 p.
- JANSEN, Marius B. et Gilbert ROZMAN (éd.), *Japan in Transition: From Tokugawa to Meiji*, Princeton, Princeton University Press, 2016 [1986], 500 p.
- KATSUNAN, Kuga, *Kinji Seiron Kô (réflexion sur les discours politique contemporains)*, Tokyo, Iwanami Bunko, 1891, 191 p.
- KOMORI, Yōichi, *Posutokoroniaru: Postcolonial*, Tokyo, Iwanami Shoten, coll. « Shikō no furontia », 2001, 143 p.
- KURODA, Toshio, « Urbanization and population distribution policies in Japan », *The Asian and Development Association*, n° 3, mars 1986, p. 15-33.
- LAVOIE-DEMERS, Sandrine, *Analyse du système des ports de traité japonais et des relations entre le Japon, les États-Unis et le Royaume-Uni à travers la naissance du port de traité de Yokohama et la vie de ses marchands pendant la seconde moitié du XIXe siècle*, mémoire de M.A. (histoire), Université du Québec à Chicoutimi, 2019, 206 p.
- LEMERCIER, Claire et Claire ZALC, *Méthodes quantitatives pour l'historien*, Paris, la Découverte, coll. « Repères », 2007, 128 p.
- LONE, Stewart, *Provincial Life and the Military in Imperial Japan: the Phantom Samurai*, Londres, Routledge, coll.« Routledge studies in the modern history of Asia », 2010, 164 p.
- LOW, Morris, *Building a Modern Japan: Science, Technology, and Medicine in the Meiji era and Beyond*, Londres, Palgrave Macmillan, 2005, 242 p.
- MARSHALL, Dorothy, *Industrial England, 1776-1851*, London, Routledge, 2006 [1973], 256 p.
- MARSLAND, Stephen E., *The Birth of the Japanese Labor Movement: Takano Fusatarō and the Rōdō Kumiai Kiseikai*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1989, 288 p.
- MARUYAMA, Masao *et al.*, *Essais sur l'histoire de la pensée politique au Japon*, trad. du japonais par Jacques Joly, Paris, Les Belles lettres, coll. « Collection Japon », 2018 [1996], 530 p.
- MCNEILL, William Hardy, *The Rise of the West: a History of the Human Community*, Chicago, University of Chicago Press, 1991 [1963], 828 p.
- MOSK, Carl, *Japanese Industrial History: Technology, Urbanization, and Economic Growth*, Londres, Routledge, 2015 [2001], 293 p.
- NAKAMURA, Naofumi *et al.*, *La révolution industrielle des régions du Japon*, trad. du japonais par Alexandre Roy, Paris, Les Belles Lettres, 2021, 500 p.

- NAKANE, Chie et Conrad TOTMAN (dir.), *Tokugawa Japan: the Social and Economic Antecedents of Modern Japan*, Tokyo, Univ. of Tokyo Press, 1997 [1990], 240 p.
- NENZI, Laura, *Excursions in Identity: Travel and the Intersection of Place, Gender, and Status in Edo Japan*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2008, 272 p.
- NISH, Ian, *The Iwakura Mission to America and Europe: a New Assessment*, Londres, Routledge, 2008 [1998], 240 p.
- O'BRIEN, Patrick, *The New Economic History of the Railways*, London, Routledge, 2016 [1977], 134 p.
- ÔCHI, Fukuchi, Suehiro TETCHÔ et Tokutomi SOHÔ, *Du sabre à la plume: Mémoires de journalistes engagés de l'époque Meiji*, Presses universitaires de Strasbourg, 2014, 288 p.
- POMERANZ, Kenneth, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, Princeton University Press, coll. « The Princeton economic history of the Western world », 2021 [2000], 382 p.
- RAVINA, Mark, *To Stand with the Nations of the World Japan's Meiji Restoration in World History*, New York, Oxford University Press, 2017, 312 p.
- ROSTOW, Walt W., *The Stages of Economic Growth a Non-Communist Manifesto*, Cambridge, Cambridge University Press, 1971 [1960], 272 p.
- ROY, Alexandre, « Les débuts de l'emprise économique japonaise en Corée coloniale, 1900-1919 », *Cipango*, n° 18, juin 2011, p. 135-187.
- SIMLANDY, Sagar et Keshab Chandra GOSH (dir.), *Colonial Origins of Modernity in India*, Lucknow, BFC Publications, 2022, 219 p.
- JAGANTH, Santosh, *The History of Nizam's Railway System*, Solapur, Laxmi Book Publication, 2013, 190 p.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Oakland, University of California Press, 2014 [1977], 203 p.
- NAGAOKA, Shinkichi, « Indemnity Consideration in Japanese Financial Policy After Sino-Japanese War of 1894-95 », *Hokudai Economic papers*, n° 11, 1981, p. 1-29.
- SORENSEN, André, *The Making of Urban Japan: Cities and Planning from Edo to the Twenty-First Century*, London, Routledge, 2002, 400 p.
- SOUYRI, Pierre-François, *Moderne sans être occidental: aux origines du Japon d'aujourd'hui*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 2016, 490 p.
- TANG, John P., « Railroad Expansion and Industrialization: Evidence from Meiji Japan », *The Journal of Economic History*, vol. 74, n° 3, 2014, p. 863-886.

TRAGANOU, Jilly, *The Tōkaidō Road: Traveling and Representation in Edo and Meiji Japan*, New York, Routledge, 2004, 270 p.

TSUKAHIRA, Toshio G., *Feudal Control in Tokugawa Japan the Sankin Kōtai System*, Cambridge, Harvard University Asia Center, 1966, 228 p.

VAPORIS, Constantine Nomikos, *Breaking Barriers Travel and the State in Early Modern Japan*, Cambridge, Harvard University Asia Center, 1995, 372 p.

WASHBROOK, David, « From Comparative Sociology to Global History: Britain and India in the Pre-History of Modernity », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. 40, n° 4, 1997, p. 410-443.

WILSON, Roderick I., *Turbulent Streams: An Environmental History of Japan's Rivers, 1600-1930*, Leyde, Brill, coll. « Brill's Japanese Studies Library », 2021, 294 p.

#### 4. Sites Web

« Carriage », *Collins Dictionary*, HarperCollins Publishers 2023, <https://grammar.collinsdictionary.com/english-usage/what-is-the-difference-between-carriage-and-car>, consulté le 17 février 2023.