

# Tokyo, ville d'eau

Cette année Paris et Tokyo célèbrent le 30<sup>e</sup> anniversaire de leur jumelage. Partons donc à la découverte des 863 km de voies navigables<sup>(1)</sup> de la capitale nipponne...

TEXTE ET PHOTOS RICHARD WALTER

Tokyo est dans l'imaginaire collectif une mégapole, où des écrans géants clignotent sur les façades des buildings au pied desquels la foule se presse. On sait moins que la ville - les cartes anciennes en attestent - est sillonnée par un vaste réseau de voies d'eau, certaines datant du XV<sup>e</sup> siècle.

## La Venise de l'Orient

Afin de mieux appréhender cet aspect méconnu de la capitale nipponne, faisons un saut dans le temps. Au XV<sup>e</sup> siècle, un village de pêcheurs était installé dans les terrains marécageux de l'estuaire de la Sumida<sup>(2)</sup>. C'est à partir de 1603 que, sous l'impulsion des shoguns Tokugawa<sup>(3)</sup>, la cité s'agrandira jusqu'à devenir en 1721 la plus grande ville du monde, avec plus d'un million d'habitants. À l'Est, se trouve "Yamanote" (la ville haute), avec de petites rivières canalisées ou détournées au cours des siècles passés ; à l'Ouest, "Shitamashi" (la ville basse) se développe autour de la Sumida et des canaux. Ces grands travaux hydrauliques permirent d'assécher les zones marécageuses, de réguler les crues et d'assurer l'approvisionnement en eau potable. Ce réseau navigable servait aussi à acheminer les denrées jusqu'au cœur de la ville. Les chroniques anciennes affirment qu'il y avait par endroits tant de bateaux que l'on ne voyait plus la surface de l'eau. Lors de la réouverture du pays à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les 1<sup>ers</sup> visi-

Le pont de Nihonbashi vu par Hokusai (1760-1849) - Cette estampe, qui fait partie de la fameuse série "36 vues du mont Fuji" (au fond à gauche), date de 1830. On voit que le trafic est intense et que des entrepôts sont bâtis sur les 2 rives.



teurs étrangers, frappés par l'omniprésence de l'eau dans la ville, qualifièrent Tokyo de "Venise de l'Orient".

Mais les nouveaux moyens de transport amenèrent le déclin partiel de ce monde flottant. En 1904, plus de 6 000 "petits bateaux" étaient encore officiellement enregistrés, mais ils n'étaient plus que 4 000 en 1923, année où la ville fut frappée par un tremblement de terre (estimé entre 7,9 et 8,4 sur l'échelle de Richter), à la suite duquel de nouveaux ponts furent édifiés sur la Sumida. Lors de la Seconde Guerre mondiale, la ville fut bombardée et certains canaux comblés lors des travaux de déblaiement. Mais la période la plus sombre du réseau s'étend de l'après-guerre jusqu'au début des années 1970. Lors des grands travaux d'aménagement urbain pour les Jeux olympiques de 1964, des autoroutes urbaines sur pilotis furent édifiées au-dessus des voies d'eau. De plus, la pollution des rivières était à deux doigts de faire disparaître toute vie aquatique. La Venise de l'Orient était en passe de sombrer sous les coups de boutoir de la modernisation, au nom de laquelle voies express ou ferrées prospéraient sur le tracé des canaux en déshérence.

### Prise de conscience et renouveau

Pourtant, même si l'urbanisation galopante transformait une bonne partie du réseau en tuyaux bétonnés peu attrayants, les canaux et rivières de Tokyo continuaient à assurer l'écoulement des eaux pluviales ou fluviales. Mais suite à 2 inondations majeures en 1947 et 1949, il fallut se prémunir contre les débordements dus aux typhons, d'autant plus que le pompage intensif des nappes phréatiques avait fait descendre des quartiers entiers de la ville basse en dessous du niveau des eaux ! Les rivières furent endiguées, pour ne pas dire emmurées, et on édifia des portes de garde afin d'éviter le pire. Le trafic se concentra sur la Sumida et quelques canaux principaux.

Heureusement, un tournant décisif dans la reconquête de ces territoires jusqu'alors négligés eut lieu vers la fin des années 1970, lorsque le gouvernement métropolitain de Tokyo décida de s'attaquer sérieusement à la pollution des eaux. Ensuite, les digues le long des berges de la Sumida furent repensées





Jeune pêcheur au bord d'un petit canal, à l'intérieur de l'île de Tsukuda sur la Sumida.



Trafic sur la Sumida. Un convoi de barges est remorqué vers l'amont. Sur la gauche : *Himiko*, un bateau à passagers à l'allure futuriste.



"Village flottant" à l'embouchure de la rivière Nihonbashi.

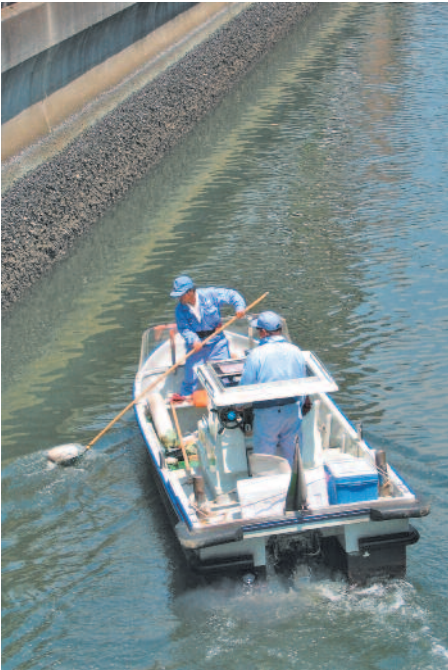
dans une double optique : résister aux tremblements de terre et aux tsunamis, tout en offrant un cheminement piétonnier le long des berges. Les habitants de Tokyo retrouvaient le chemin de l'eau après des décennies d'amnésie. Le programme "Canal Renaissance", lancé en 2005, a permis d'aménager quelques zones "mouillées". Mais un projet plus ambitieux prévoit, sur une échéance à 30 ans, de relancer le transport de passagers par la voie d'eau, qui retrouverait ainsi, dans les schémas de développement urbain de la capitale nipponne, le rôle qui fut le sien à l'époque où Tokyo s'appelait Edo. À ce regain d'intérêt pour la voie d'eau dicté par des raisons écologiques et touristiques, s'ajoutent des considérations pratiques : en cas de séisme majeur, les voies d'eau pourraient servir de réseau d'évacuation, et des accords ont été passés en ce sens avec les principales compagnies de bateaux à passagers.

### À la découverte du réseau

Les Français seront ravis d'apprendre que la Seine est jumelée à la Sumida depuis le 27 octobre 1989. La ville de Paris a offert à Tokyo une statue d'Ossip Zadkine, "Le messager", qui a été installée sur le pont Chuo-ohashi, reliant l'île de Tsukuda à la terre ferme. À la pointe amont de la même île, le square de Paris est un autre hommage à ce jumelage, mais les tours d'habitation de River City 21, édifiées sur le site d'un ancien chantier naval, évoquent plus La Défense ou le Front de Seine que l'île de la Cité.

Sur la Sumida, on voit passer toutes sortes d'unités, de la barge tirée par un remorqueur au jet-ski, en passant par une kyrielle de bateaux à passagers. On sent bien que la mer n'est qu'à quelques encablures.

Pour commencer la visite en remontant dans le temps, il faut prendre le "waterbus" à Hamarikyu Gardens, un parc installé sur une ancienne résidence de la famille Tokugawa. On peut y contempler un des plus vieux arbres de Tokyo, un pin noir planté en 1709. À quelques mètres de là, un embarcadère en pierre était utilisé par les shoguns. Le dernier à porter ce titre, Tokugawa Yoshinobu, y débarquera en 1868 après sa défaite qui



Une équipe d'entretien ramasse les déchets flottants, sur un canal.

amena la restauration de l'empereur et le début de l'ère Meiji. Le bateau remonte la Sumida jusqu'à Asakusa, où l'on débarquera face au "Skytree", la toute nouvelle tour de 633 m de haut. Si vous embarquez sur un bateau où l'on peut accéder au pont supérieur, soyez extrêmement vigilant : le tirant d'air sous certains ponts est étonnement bas. Plusieurs compagnies proposent des circuits, certains allant jusqu'au Rainbow Bridge, le grand pont suspendu qui relie la rive Est de la Sumida à l'île artificielle d'Odaiba, terminée en 1853. Depuis le Moyen Âge, gagner du terrain sur l'eau est une constante à Tokyo. Aujourd'hui encore, des barges effectuent d'incessantes navettes entre les centres de stockage de déchets situés en bord de voie d'eau et les décharges du front de mer, qui à force de dépôts "en feuilletage" alternant couches de déchets et de terre deviennent terrains constructibles. Mais pour revenir à l'eau douce, hormis la promenade sur la Sumida, les canaux et rivières de Tokyo s'ils sont navigables, ne sont pas vraiment ouverts au tourisme et, à quelques rares exceptions, le seul moyen de les voir reste la marche à pied. On découvre alors des petits groupements de bateaux-logements au pied des buildings, des écluses, des portes de garde, des pontons et des bateaux. Le visiteur pourra être surpris par le côté parfois un tantinet anarchique de ces "villages flottants" qui laisserait sans

voix les gestionnaires de notre réseau. Cela n'empêche pas les employés du Département des parcs, entité gestionnaire des canaux, de sillonner consciencieusement le réseau afin de recueillir, à l'époussette, les rares déchets flottant sur l'eau.

On pourrait résumer le destin des canaux de Tokyo avec les avatars du pont de Nihonbashi et de la rivière du même nom. Cette voie d'eau fut pendant plusieurs siècles l'artère principale du réseau et c'est sur ses berges qu'étaient situés les entrepôts de marchandises, ainsi que le marché aux poissons. Le

pont de Nihonbashi est l'équivalent nippon du parvis de Notre-Dame ; ils sont tous deux le point kilométrique zéro de leur pays respectif. Imaginons maintenant qu'au lieu de créer les voies sur berges, nos urbanistes auraient préféré recouvrir le bras de la Monnaie par une voie express sur pilotis, où la circulation automobile s'effectuerait à la hauteur d'un 3<sup>e</sup> étage ! C'est ce qui a été réalisé à Tokyo en 1963... Depuis, le pont et la voie d'eau baignent dans une étrange clarté sous un plafond bétonné et dans la rumeur du trafic automobile qui règne à l'étage supérieur.

Le Edo-Tokyo sur la rivière Kamejimagawa. Au fond, l'écluse donnant sur la rivière Nihonbashi. À l'arrière-plan, la toute nouvelle tour "Skytree".



C.R.E.W.



Vue d'ensemble du pont Nihonbashi et de l'autoroute urbaine.



Un Yakatabune descend la Sumida. Les rambardes sur le pont peuvent se replier pour passer sous les ponts à faible tirant d'air.



Un panneau rappelle le passé commercial de cette voie d'eau.

## Naviguer autrement à Tokyo

Pour ceux qu'une simple balade sur la Sumida laisserait sur leur faim, il existe d'autres options. La première c'est d'embarquer à bord d'un Yakatabune. Un "y'akaquoi" dites-vous ? Un Yakatabune, quoi. Traduit littéralement cela donne "bateau de loisir ponté". Ces bateaux traditionnels seraient les lointains descendants de celui que Tokugawa Yoshimune, 8<sup>e</sup> shogun, se fit construire au XVIII<sup>e</sup> siècle afin de donner des banquets sur l'eau. C'est le même shogun qui, en 1733, tira les 1<sup>res</sup> fusées d'un feu d'artifice sur la Sumida pour exorciser les mauvais esprits qui, dans l'année, entre maladie et famine, avaient tué un million de personnes à travers le pays. Ce feu d'artifice est aujourd'hui un événement très couru où ces bateaux sont aux premières loges sur l'eau et sous un déluge de couleurs qui dure plus de 2 h. Les Yakatabune ont conservé les lignes des anciens bateaux d'Edo, avec leur proue caractéristique et, à bord, pas de sièges mais des tatamis et des tables basses. On s'installe, la bière coule à flots et l'on festoie en regardant défilier les rives. Un classique des comités d'entreprise japonais, mais certains acceptent sans barguigner les couples, voire même les solitaires... Compter 50 à 140 €, selon les prestations à bord.

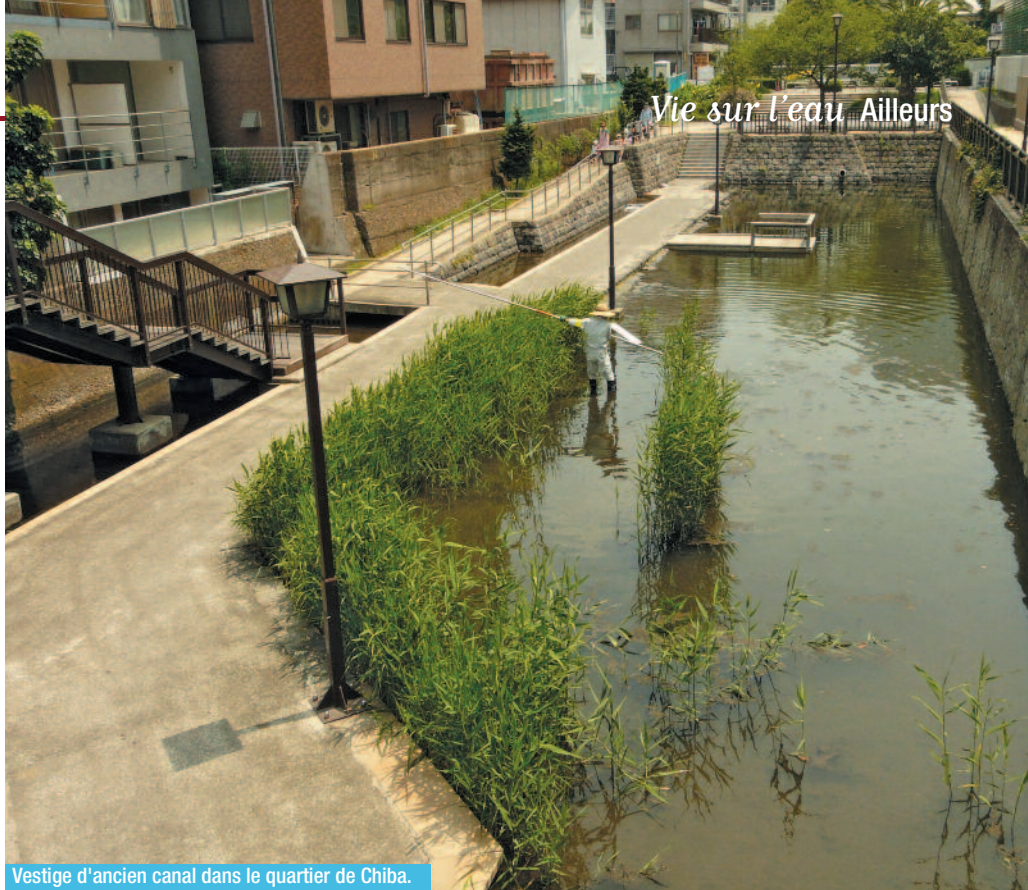
Pour les authentiques passionnés désireux d'aller encore plus loin dans la découverte des canaux de Tokyo, le C. R. E. W. (Consortium of Rediscovery Edo-Tokyo Tourism Walk), organisme en relation avec le ministère de l'Économie, du Commerce et de l'Industrie, propose depuis septembre 2009 des microcroisières à bord de son petit bateau électrique<sup>(4)</sup> (un 22 Cuddy made in U.S.A. par Duffy Boats) d'une capacité d'accueil de 10 passagers... Quatre circuits différents sont proposés et, au rythme d'une vingtaine de croisières par an, 3 000 passagers ont déjà embarqué pour partir au fil de l'eau à la découverte du pont sur la rivière Nihonbashi, de la Kandagawa, de l'Onagigawa (rivière des anguilles) ou encore des canaux de Fukagawa, en rive gauche de la Sumida. C'est probablement la manière la plus intime de retrouver les traces de l'ancienne Edo qui subsistent encore au cœur de la moderne Tokyo. ■

① d'après le "River handbook 2009", édité par la Japan River Association.

② la Sumida qui traverse Tokyo sur 26 km s'écoule en fait dans l'ancien lit de la rivière Arakawa (173 km de long). Suite à des inondations catastrophiques, le gouvernement décida en 1911 de creuser un canal de dérivation pour écrêter le débit de l'Arakawa. Ces travaux furent réalisés entre 1913 et 1930. L'écluse d'Iwabuchi, située au nord de Tokyo, régule le débit de la Sumida. La 1<sup>re</sup> écluse, bâtie en 1924, a été remplacée par un nouvel ouvrage en 1982.

③ pendant plusieurs siècles, le Japon fut dirigé par des shoguns, chefs militaires qui administraient le pays, l'empereur étant limité au rôle de gardien des institutions. Le shogunat prit fin en 1868, date de la Restauration de l'empereur et début de l'ère Meiji.

④ [www.edo-tokyo.info](http://www.edo-tokyo.info) (site en japonais).



Vestige d'ancien canal dans le quartier de Chiba.



Trafic sur un petit canal dans le quartier de Kiba. Le pilote rentre la tête dans les épaules, car le tablier du pont est bien bas...