

## **Yokohama *Gaikokujin Kyoryūchi* 横浜外国人居留地 : la concessions étrangères de Yokohama**

Les “Concessions étrangères” (*gaikokujin kyoryūchi*), sont les terrains portuaires, ouverts au commerce international, que le shogunat (bakufu 幕府) avait officiellement autorisé à la location, avec permis de construire et d’y exercer des activités commerciales. Ce système découlait de la signature des accords commerciaux signés en 1858 avec cinq pays : La France, La Russie, les Etats-Unis, La Grande-Bretagne et La Hollande. En conséquence, cinq ports sont ouverts à Yokohama 横浜, Nagasaki 長崎, Kobe 神戸, Osaka 大阪 et Tokyo 東京, et cinq concessions créées à Tsukiji 築地, Yokohama 横浜, Kawaguchi 川口, Kobe 神戸 et Nagasaki 長崎. Quelques quarante ans après, en 1899, ce traité est revu, puis aboli.

La concession de Yokohama s’est rapidement développée grâce à l’exportation de la soie. Elle devient la plus importante, en superficie et population, de toutes celles ouvertes au Japon à cette époque. Sa superficie totale atteignait 108 hectares (incluant la zone d’expansion). En 1878, quand s’achève la réalisation de la concession, le nombre d’étrangers se compte environ à près de 3200 (dont 1850 chinois). En 1880, on dénombre soixante maisons de commerce. La même année, on en dénombre vingt-deux à Kobe, seconde concession par la taille ; Yokohama étant le modèle de toutes celles du Japon à la même époque.

La concession de Yokohama n’avait pas été créée par le rassemblement de concessions indépendantes, comme c’était le cas à Shanghai qui juxtaposait des concessions séparées pour chacun des pays : Grande-Bretagne, France, Etats-Unis, Japon, etc.

Au début, le shogunat s’y était réservé le rôle principal dans la construction. À Kobe cependant, le processus était assez différent, la concession ayant été développée de manière coordonnée dès le départ, par l’ingénieur John William Hart.

La construction de la Concession de Yokohama a commencé par le déménagement d’une centaine de maisons environ, de la ville de Yokohama elle-même. Le bureau du gouvernement de Kanagawa 神奈川運上所 fut placé au centre, le côté ouest attribué aux japonais, et le côté est aux étrangers : Yamashita 山下 (Kannai 関内) *kyoryūchi* 居留地. Cette concession Yamashita *kyoryūchi* 山下居留地 était constituée de deux zones. La concession originale, qui se développait depuis le boulevard du bord de mer jusqu’au terres de l’intérieur, et d’autre part le terrain marécageux remblayé qui devint la zone chinoise. Y fut ajoutée la zone Yamate 山手, créée en partie haute, à la demande des puissances occidentales. Le total représentait 60% de toutes les concessions du Japon à cette période, huit fois plus importante que celle de Kobe 神戸, la seconde.

La Yamate 山手, constituée de deux cent soixante-dix sections, fut complétée dans les dix années qui suivirent 1877 : le cimetière pour les étrangers, le parc de Yamate, les écoles, l’hôpital, le bureau de police, la caserne des sapeurs-pompiers, le théâtre, etc. sont progressivement construits. L’église a été déménagé de Yamashita 山下 (Kannai 関内) *kyoryūchi* 居留地. La concession de Yamate 山手 devient ainsi la plus grande agglomération au Japon de villas occidentales. Mais le grand tremblement de terre de 1923 en détruira la

plupart. Les seules qu'on pourra apercevoir maintenant à Yamate 山手 sont des reconstructions de la seconde moitié des années vingt.

Après l'ouverture, le Japon a intégré activement la culture occidentale et rapidement agi pour la modernisation de la société. Dans ce processus, les concessions étrangères ont joué un rôle prépondérant dans la transmission des cultures occidentales au Japon. Les clubs créés par les communautés étrangères et les multiples fonctions rassemblées ont développé une société cosmopolite, quand bien même de taille réduite. De là a diffusé une nouvelle façon de vivre, et nombre de techniques occidentales se sont répandues : photographie, imprimerie, télégraphe – dans les champs du journalisme –, de la médecine, ou de savoir-faire, comme la blanchisserie, etc. Des restaurants occidentaux, et des commerces : boucheries, mais aussi glaciers, etc. s'ouvrent, apportant au Japon d'autres goûts et saveurs.

En 1872, une ligne de chemin de fer est inaugurée entre Shinbashi 新橋 (maintenant Shiodome 汐留) et Yokohama (maintenant Sakuragi-chō 桜木町), reliant deux concessions, celle de Yokohama 横浜 avec celle de Tsukiji 築地.

Initialement, l'architecture de la ville, née dès l'ouverture du port, était de style hybride, mi-japonais, mi-européen. Ainsi "L'hôpital de la Marine", avec son *torii* 鳥居 à l'entrée et son grand toit de temple, mais de longues fenêtres à la française : "la légation de la France", une véranda et un immense toit de type *karahafū* 唐破風, sont les exemples de ce style mixte.

Après le grand incendie de 1866, un nouveau projet urbain apparaît, et des architectures de pierre sont construites. Le nouveau gouvernement de Meiji contrôle cette reconstruction, tandis que la conception est opérée par l'ingénieur anglais Branton. Son plan d'amélioration de la concession de Yokohama est le squelette de l'actuelle Kannai 関内. Ce plan fixe la largeur du boulevard Nihon Ōdōri 日本大通り à trente-six mètres, dont douze pour la chaussée, trois de trottoir, et neuf pour la ceinture d'arbres. Nihon Ōdōri 日本大通り, plus que pour son trafic routier, est en réalité créé pour sa fonction de ceinture protectrice contre le feu, mais aussi afin de séparer la zone étrangère de la zone japonaise. A cette époque le feu survient souvent des bâtiments japonais, construits en bois et papier.

Nombre d'architectes étrangers ouvrent leurs agences, et les styles d'architecture occidentale se diffusent. L'américain Richard Bridgens (1819-1891) dessine le "Grand Hôtel", en 1873, la gare de Shinbashi 新橋, celle de Yokohama 横浜, l'ancienne douane et la mairie de Yokohama 横浜. Sa technique d'ossature de bois et de pierre demeure caractéristique de l'architecture de Yokohama avant l'apparition des bâtiments de brique. Quant à ces derniers, après les années 1890, et à la suite de l'enseignement officiel des architectes occidentaux, les japonais participeront activement à son développement. Shichijirō Satake réalise ainsi la Poste de Yokohama, 1899, surmontée d'un dôme de brique rouge.

Même après la disparition des concessions, les architectures de style occidental perdurent, et malgré la destruction du grand séisme de 1923, certains bâtiments seront reconstruits et perpétuent ainsi la tradition de ce type d'architecture.

### Bibliographie

- *Les garnisons anglaise et française et la concession étrangère à Yokohama*, édité par Le cercle de recherche d'histoire internationale de Yokohama & Yokohama Archives of History, Tōkyōdō Shoten, 1999. 『横浜英仏駐屯軍と外国人居留地』横浜対外関係史研究官・横浜開港資料館編、東京堂書店、1999.
- *L'histoire de la ville de Yokohama*, vol.1-vol.5, édité par Yokohama Archives of History, 1958-1976. 『横浜居留地と異文化交流』横浜開港資料館編、山川出版社、1996.

- *La Concession de Yokohama illustré*, édité par Yokohama Archives of History, Yürindō, 1998. 『図説 横浜外国人居留地』横浜開港資料館編、有隣堂、1998.
- Kōichi Yoshida / Mariko Kuga, *A Tail of Architecture and the City of Yokohama*, Maruzen Co., 1995. 吉田鋼一・久我万里子『ヨコハマ建築・都市物語』丸善株式会社、1995.

## *Hishochi* 避暑地 : villégiature estivale

*Hishochi* 避暑地 désigne le lieu de villégiature où partaient les gens pour éviter les chaleurs estivales. Cette nouvelle coutume a été introduite au Japon par les étrangers qui résidaient dans les concessions de Yokohama depuis l'ouverture de Meiji.

A ce moment-là, les réglementations appliquées aux étrangers stipulaient que ceux-ci ne pouvaient sortir d'une limite d'environ 40 kilomètres. Malgré la nécessité de demander un permis de sortie du lotissement, les étrangères visitaient activement les *onsens* 温泉 comme Hakone 箱根, Nikkō 日光, Ikaho 伊香保, Kusatsu 草津, des régions montagneuses, pour atténuer la chaleur humide de l'été insupportable à leur gré. Des hôtels se sont construits pour les accueillir, tels le Kanaya Hotel 金谷ホテル en 1873 à Nikkō 日光, le Fujiya Hotel 富士屋ホテル en 1878 à Hakone 箱根. Après 1887, avec l'inauguration des réseaux ferroviaires, de petites villes de villas de villégiatures étrangères se sont construites à Karuizawa 軽井沢, Nojiriko 野尻湖, Gotenba 御殿場, ainsi que des hôtels : le Manpei Hotel 万平ホテル fut édifié en 1895.

L'intérêt des japonais pour les *hishochi* 避暑地, s'est formé avec l'introduction du calendrier solaire de 1872 : le système du week-end débute alors au Japon, et les fonctionnaires dorénavant prennent des vacances, les écoles publiques introduisent pour la première fois les vacances d'été de 30 jours consécutifs. Pendant que les étrangers préfèrent construire leurs villas en pays montagneux, les japonais, au contraire, édifient leurs *hishochi* 避暑地 en villes de bord de mer, comme Ōiso 大磯, Hayama 葉山. Au début, l'attrait de la baignade en mer était important.

Les étrangers introduisaient également la pratique des sports occidentaux dans les *hishochi* 避暑地 : la randonnée montagnarde, le vélo, le bateau de plaisance, le tennis, etc. Les distractions s'organisaient en soirées dansantes, avec la musique, le théâtre. Pour les japonais, la notion de *hisho* 避暑 renvoyait plutôt à celle de retraite, en général.

Durant l'époque Taishō 大正 (1912-1926), les *hisho* 避暑 sont devenus très populaires. A cette époque, la résidence d'altitude était la villégiature de la haute société, qui construisait des villas sur le plateau de Karuizawa 軽井沢 depuis 1917 environ, enthousiasmés par la découverte des coutumes étrangères. Mais, en général, la plupart des gens partaient en bord de mer, comme à Kamakura 鎌倉 où l'on pouvait trouver des logements et des chambres en location.

Au début, l'idée principale était de se baigner. Mais peu à peu l'important devint de prendre du repos là où l'air est plus frais. Certains y demeuraient un à deux mois. On ne sait pas exactement quel pourcentage de la population pouvait ainsi prendre des longues vacances « à l'occidentale » (tel qu'on le croyait du moins, car les congés payés n'apparaîtront en France qu'en 1936), mais du fait qu'il existait plusieurs types de logements pour les vacances d'été,

on peut penser que cette coutume était déjà devenue populaire dans plusieurs classes, avant même la deuxième guerre mondiale. Dans beaucoup de familles, la femme et les enfants demeuraient l'été au *hishochi* 避暑地, et le père les y visitait les week-ends.

Après la première guerre mondiale, la situation économique du pays s'améliore. De nombreuses villas de villégiature sont construites et fournies par le développement de grands lotissements, organisés par Yasujirō Tsutsumi, à Hakone et Karuizawa. Depuis cette époque les *hishochi* 避暑地 d'altitude sont devenus plus populaires que les stations balnéaires. Le nombre des villas s'est multiplié par 4 à Karuizawa 軽井沢 depuis 1912, et en 1993 leur nombre était de 819.

### Bibliographie

- Hiroyuki Yasujima & Akira Toyoda, *Nippon bessōshi nōto : Rizōto no genkei*, Sumaigaku Taikei, Tokyo, 1991. 安島博幸・十代田朗『日本別荘史ノート——リゾートの原型』住まい学大系, 1991.