

JAPARCHI●

Réseau scientifique thématique de chercheurs francophones sur l'architecture, la ville et le paysage japonais, soutenu par le BRAUP (Ministère de la culture) et adossé à l'ENSAP de Lille.

Notice du Vocabulaire de la spatialité japonaise en ligne

Anshin

安心

Paix de l'esprit

Par Léo Martial (*Architecte, lauréat de la bourse d'études MEXT, doctorant à l'Institut d'innovation urbaine de l'Université nationale de Yokohama*)

Mis en ligne le 21 septembre 2019

URL : <https://japarchi.fr/anshin-安心-paix-de-lesprit-par-leo-martial/>

Édité par Japarchi

Pour citer cet article :

Léo Martial, « Anshin 安心 paix de l'esprit », *Vocabulaire de la spatialité en ligne*, Japarchi.fr, 2019, 3 p. Consulté le (jour/mois/année) sur <https://japarchi.fr>

Composé des caractères *an* 安 pour paisible et *shin* 心 pour le cœur en tant que siège des affections, *anshin* 安心 apporte une nuance subjective à la notion objective de sécurité *anzen* 安全, dont le second caractère *zen* 全 définit la complétude. Si *anzen* définit une situation présentant un risque minimum, *anshin* relate la psyché d'un individu éprouvant tranquillité et confiance. Souvent traduit en français par apaisement ou soulagement, le terme revêt toutefois une connotation particulière au Japon.

La sécurité d'un système est quantifiable ; l'évaluation du sentiment de sécurité de ses utilisateurs, étant un aspect émotionnel, est en revanche plus ardue. A l'instar du sentiment de confiance, cet aspect émotionnel a été étudié dans plusieurs domaines potentiellement anxigènes tels que le nucléaire civil, la production de nourriture ou l'usage d'internet. Considérons *anshin* comme l'antonyme de l'anxiété *fuan* 不安 et distinguons quatre catégories émotionnelles. Tout d'abord, l'anxiété ignorante *muchi-gata fuan* 無知型不安 naît de la méconnaissance ou de l'incompréhension d'un système. L'anxiété active *nōdō-gata fuan* 能動型不安 apparaît au contraire lorsque l'utilisateur est au fait des risques d'un système. Le *anshin* ignorant *muchi-gata anschin* 無知型安心 découle quant à lui d'une certaine indifférence. Enfin, le *anshin* actif *nōdō-gata anschin* 能動型安心 émane d'une confiance grâce à une information adéquate et à un sentiment de maîtrise.

Le concept peut être évoqué à toutes les échelles de la conception urbaine, des passages piétons à la construction de nouveaux quartiers résidentiels sécurisés, tant contre le crime qu'envers les catastrophes naturelles. Toutefois, la promotion du *anshin* actif est devenue la source de campagnes d'informations relatives à la qualité de service des compagnies nippones de transport ferroviaire *tetsudō** 鉄道. Cet objectif du bien-être des passagers concerne d'un côté la sécurité physique, de l'autre la tranquillité d'esprit. Si les risques d'accidents et de crimes dépendent de la qualité du matériel et de la civilité de la clientèle, la sérénité dépend également du travail de l'opérateur sur les questions de confort, de ponctualité, de qualité architecturale de l'environnement, d'information en direct et de signalétique. De nombreux progrès ont permis une amélioration de la qualité du matériel, réduisant ainsi drastiquement le nombre et la gravité des accidents ferroviaires, réguliers jusqu'à l'après-guerre. L'attentat au gaz sarin dans le métro de Tokyo perpétré en 1995 et une certaine inefficacité de la gestion de crise ont néanmoins révélé de nouveaux risques quant à l'utilisation des transports publics au Japon, densément peuplés et donc potentielles cibles privilégiées de tels crimes. Le terme *anshin* est ensuite apparu de plus en plus régulièrement dans les principaux quotidiens nippons, notamment après la parution d'un rapport ministériel en 2001 mettant en perspective *anshin* et *anzen* avec la notion de qualité de vie *kuoriti ofu raifu* クオリティ・オブ・ライフ (de l'anglais *quality of life*) souvent abrégée QOL. Néanmoins, coûtant la vie à 107 personnes, l'accident ferroviaire d'Amagasaki survenu en 2005 écorne de nouveau l'image de la principale compagnie ferroviaire *Japan Railways*. Le déraillement a en effet été causé par plusieurs manquements matériels mais aussi par le *nikkin kyōiku* 日勤教育, technique managériale brutale et humiliante ayant induit le pilote à dépasser les limites de vitesse réglementaires pour rattraper son retard et ainsi éviter toute réprimande.

Le sentiment de sécurité et de bien-être des passagers a donc dû évoluer une nouvelle fois, avec notamment la conception universelle *bariafurī* (de l'anglais *barrier free*) バリアフリー. En l'an 2000 a été promulguée la loi de promotion à l'accès facile aux transports en commun pour les personnes à mobilité réduite au Japon, en partie liée au vieillissement de la population.

Sa mise en place progressive dans les réhabilitations et nouvelles constructions consiste principalement dans l'installation de surfaces podotactiles pour les déficients visuels, d'ascenseurs, d'escaliers roulants ou encore de toilettes dans les gares *eki** 駅 assurant un meilleur confort pour tous les voyageurs, valides ou non. Citons également l'introduction progressive des voitures à climatisation réduite *jaku reibō-sha* 弱冷房車 afin éviter l'inconfort de trop grandes différences de température, ou encore les voitures réservées aux femmes *josei sen.yō sharyō* 女性専用車両 aux heures de pointe les jours ouvrés pour pallier les problèmes récurrents d'attouchements non-consentis *chikan* 痴漢. De nombreuses barrières palières *hōmudoa* ホームドア (aphérèse de l'anglais *platform* et *door*) diminuant les risques d'accidents et de suicides sont installées, au même titre que les portillons d'accès automatiques *jidōkaisatsu* 自動改札 permettant quant à eux des accès et sorties bien plus fluides grâce aux cartes sans contact de type PASMO ou SUICA. L'environnement ferroviaire bénéficie généralement d'une grande propreté, évitant ainsi l'amorce d'un cercle vicieux de dégradation généralisée et accélérée par les utilisateurs.

Le Japon abrite les gares les plus fréquentées au monde, avec notamment la gare de Shinjuku qui accueillit 1,288 milliard de passagers en 2017. A titre de comparaison, la Gare de Paris-Nord et ses 270 millions de passagers la même année représente la fréquentation la plus importante en dehors de l'archipel nippon. Un tel volume de passagers nécessite non seulement une ingénierie et une planification de pointe, mais aussi de sérieuses études psychologiques. Au-delà de l'environnement physique, la maîtrise du transport ferroviaire au Japon a en effet été facilitée par un certain nombre de dispositifs. Les quais bondés des grandes métropoles nipponnes donnent une image chaotique, mais derrière cette première impression se dissimule une grande organisation et des flux sans heurts majeurs. Sous l'agitation se cachent des fonctions discrètes pour une modification du comportement des passagers sans qu'ils ne s'en rendent compte, par le biais d'installations lumineuses, sonores ou de signalétique adéquate. Les compagnies de transport japonaises font preuve d'une grande créativité dans ce domaine, reflétant une profonde considération des transports en commun dans l'archipel. Cette ingéniosité dans la manière imperceptible de mettre en œuvre ces dispositifs distingue les gares japonaises de leurs homologues étrangers. L'ensemble des navetteurs Japonais savent se comporter convenablement dans les espaces denses et déroutants des gares sans assistance, ce qui permet aux opérateurs ferroviaires de se concentrer sur des orientations psychologiques plus poussées.

Les heures de pointe au Japon peuvent s'avérer éprouvantes. Les trains bondés dépassent souvent le double de leur capacité, mettant parfois la santé des usagers à rude épreuve. Les temps de connexion peuvent s'avérer minces et passer d'un train à l'autre ne laisse parfois pas le droit à l'erreur. La circulation sur les quais peut s'avérer confuse, mais la position des portes d'accès des voitures est indiquée par de larges autocollants, permettant à la fois des files d'attentes ordonnées et d'éviter l'anxiété d'être le dernier à monter dans le train et ainsi risquer de voyager debout après être arrivé en premier. La sonnerie du train en partance était autrefois

ponctuée des coups de sifflet des employés de gare, induisant les usagers à se précipiter dans les escaliers, courir sur les quais jusqu'à heurter les autres passagers. Ils engendrent de nombreux accidents piétons notamment à proximité des piles de béton, réduisant parfois la largeur des quais à seulement un mètre, même dans les gares les plus fréquentées telles que Shinjuku ou Shibuya. De courtes musiques *hassha merodi* 発車メロディ ont alors été commandées par différents opérateurs ferroviaires. Elles durent de six à sept secondes, longueur conçue pour limiter la précipitation des passagers en considérant le temps nécessaire pour l'embarquement. Les mélodies sont distinctes dans la plupart des gares, permettant une meilleure identification de l'arrêt ainsi que la création d'une certaine identité, souvent liée à l'histoire du quartier. Elles représentent néanmoins une pollution sonore source de mécontentement des riverains. Un autre dispositif sonore est conçu pour éviter les groupements de personnes à l'origine de bousculades. De petits appareils émettant des tonalités haute fréquence désagréables sont stratégiquement placés dans les lieux nécessitant une circulation fluide. Ils ciblent notamment les jeunes et leur audition plus sensible, induisant une dispersion non consciente, leurs attroupements pouvant être source d'anxiété pour les personnes âgées.

L'ambiance lumineuse est également sujette aux expériences. Partant de l'idée que l'exposition à la lumière bleue a un effet apaisant, les opérateurs ferroviaires ont commencé à installer des panneaux à diodes bleues dès 2009. Ils sont situés de manière stratégique aux extrémités des quais, zones moins fréquentées desquelles la plupart des sauts de plate-forme ont lieu. Avec en moyenne un suicide par jour sur le réseau ferroviaire nippon, ces fins brutales causent de sérieux chocs psychologiques chez les conducteurs et les passagers, ainsi qu'un dysfonctionnement généralisé du réseau dont la famille du défunt sera par ailleurs tenue responsable. Ces installations ont révélé une certaine efficacité en regard de leur coût, bien moindre que l'installation des portes palières, jugées plus efficaces mais dont la mise en place dans les centaines de gares de Tokyo prendra plusieurs décennies et coûtera des centaines de milliards de yens. L'intensité et la couleur des sources lumineuses sont de manière générale étudiées de plus en plus finement, des rames de train jusqu'aux grandes galeries souterraines *chikagai** 地下街 jouxtant la plupart des gares. Les différents dispositifs abordés sont considérés par certains comme des manipulations comportementales mais ils demeurent pour les compagnies de transport en commun un moyen efficace de tenir leurs objectifs d'un *anshin* toujours plus efficient.

Pour en savoir plus :

- INUZUKA Hisashi 犬塚 史章, *Tetsudō ryokuyakuyusō sābisu ni okeru riyōsha no kanten ni motodzu ita anzen ni kansuru kenkyū*, 鉄道旅客輸送サービスにおける利用者の観点に基づいた安全に関する研究 (*Etude sur la sécurité basée sur le point de vue de l'utilisateur dans le service de transport ferroviaire de voyageurs*). Université de Tsukuba, Thèse de doctorat 筑波大学, 筑波大学, 2015
- KIKKAWA Toshiko 吉川肇子, SHIRATO Satoshi 白戸智, FUJII Satoshi 藤井 et TAKEMURA Kazuhisa 竹村和久, *Gijutsu-teki anzen to shakai-teki anshin* 技術的安全と社会的安心 (La

sécurité technologique et l'apaisement sociétal). Shakai gijutsu kenkyū ronbun-shū 社会技術研究論文集, 2003, vol.1, p.1-8.

• VSJ : “*baburu keizai* バブル経済” pp.42-45, “*chikagai* 地下街” pp.79-80, “*eki* 駅” pp.114-117, “*tetsudō* 鉄道” pp.492-495