

Femmes Actives Japon

Transports ferroviaires au Japon : un miracle reproductible ?

Lors d'un petit déjeuner organisé par [l'association Femmes Actives Japon](#), Hugues Chataing a présenté les caractéristiques du réseau japonais. En effet, vous êtes probablement frappés par la qualité, la sécurité et la régularité des transports ferroviaires au Japon alors que les lignes et les gares sont les plus fréquentées au monde se trouvent au Japon.

Quels sont les acteurs du secteur ferroviaire, pour quel modèle économique ? Comment maintient-on une telle qualité de service ? Comment les Japonais vont-ils gérer la vague des Jeux Olympiques ? Quels investissements pour demain ? Le système japonais saura-t-il (et a-t-il besoin) d'évoluer ? Enfin, le modèle est-il reproductible ? Voici quelques-unes des questions qui ont été posées à Hugues Chataing.

Hugues Chataing, directeur du bureau de Tokyo de JITEX

Hugues Chataing possède une expérience de 9 ans au Japon dans le domaine des transports. Après une formation d'ingénieur à l'École des Mines de Saint-Etienne et en langue et civilisation japonaises à l'INALCO (Paris), il a été chargé de mission auprès du Service pour la Science et la Technologie de l'Ambassade de France à Tokyo, dans les domaines des transports notamment. Spécialiste des benchmarks et des études stratégiques dans les transports et la mobilité, il dirige le bureau de Tokyo du cabinet de conseil JITEX.

Présentation générale des transports ferroviaires au Japon

Le réseau ferroviaire japonais est plus morcelé que le réseau français : il est exploité par 216 compagnies dont les 6 réseaux JR (une compagnie Japan Rail par région) et de 15 grandes compagnies ferroviaires privées.

Les compagnies JR

Au sein des 6 compagnies créés en 1987, seuls les compagnies JR Hokkaido et JR Shikoku sont restées des compagnies liées à une entité publique. Les autres compagnies sont aujourd'hui entrées en bourse et privées.

Suivant le modèle des compagnies privées, les gares JR ont installées de nombreux commerces dans leurs gares et les filiales ATRE et ECUTE ont développé une véritable expertise. Aujourd'hui le bilan de JR Kyushu parle de lui-même : moins de 50% de l'activité est liée à l'exploitation ferroviaire directe. Cette filiale a été la première à développer des trains touristiques de luxe comme Seven Star. « On vient à Kyushu pour prendre le train ! » explique Hugues.

Elles ont également un rôle très important au niveau urbain. Le projet de la nouvelle gare de la ligne Yamanote, Takanawa Gateway, est ainsi entièrement porté par JR East car ils s'effectuent sur les anciens terrains d'un dépôt.

Les compagnies de métro

Certains métros sont exploités en régie comme le métro d'Osaka ou les lignes Toei à Tokyo. D'autres sont des réseaux privés comme Tokyo Métro.

A lire également : [Cartes et tickets de transports à Tokyo](#)

Les compagnies ferroviaires privées

Les compagnies privées ont été créées au XIX^{ème} siècle par des opérateurs privés et sont très liées à des équipements touristiques. On peut citer Odakyu, Tokyu, Tobu... En général elles exploitent également les compagnies de bus locales et les compagnies de taxi. Le modèle « gare, réseau, train » est ainsi intégré et la gare remplace le centre-ville souvent inexistant au Japon. Elles rassemblent des commerces et des services, qui très souvent contribuent à la rentabilité de la ligne. Seibu a ainsi construit un stade de Base Ball au terminus d'une de ces lignes.

Quelques chiffres :

- Réseau de 27 000 km dont :
 - JR : 20 100 km
 - 16 compagnies majeures (dont Tokyo Metro) : 2 900 km
 - 8 régies publiques de métro : 365 km
- 9 777 gares (2011)
- 24,9 milliards passagers par an (2016)
- Part modal du rail dans les transports publics : 79 % (nombre passagers annuels)
- Part modal du rail dans les transports au Japon : 25,5 % (nombre passagers annuels)

Les compagnies publiques dans les régions

Certaines compagnies régionales ont été reprises par les collectivités publiques lorsqu'elles s'apprêtaient à fermer. Les collectivités exploitent aujourd'hui directement les lignes concernées en maîtrisant le matériel et le réseau.

Les différents réseaux sont ils interopérables ?

Du fait de son histoire et des différentes compagnies, le réseau est moins interopérable qu'en Europe où des normes communes ont été établies. Cependant moyennant quelques aménagements techniques, les trains peuvent circuler entre les réseaux. Par exemple, le train de luxe « Royal Express » qui circule entre Tokyo et Shimoda (compagnie Tokyu) est attendu cet été à Hokkaido.

Au niveau de la billettique, il est possible d'utiliser une carte Suica à Tokyo et à Kyoto. Comment cela fonctionne-t-il ?

Le système japonais de billetterie a été développé par Sony et est unique au Japon. En fait il existait déjà au temps des téléphones à clapet. La Compagnie JR east a imposé son protocole aux autres compagnies et ainsi presque tous les réseaux urbains sont interopérables, c'est à dire que même si les cartes des autres compagnies ont un autre nom, elles fonctionnent de la même façon : PASMO, SUICA, ICOCA...

A noter : pour sa carte, le réseau du métro de Sapporo n'a pas adopté cette technologie qui représente un coût important à mettre à jour pour un petit réseau.

Comment les prix des billets sont-ils fixés ?

Les tarifs de base sont fixés par le ministère et ils n'ont pas évolué depuis 20 ans. Par contre le montant des réservations est fixé par les compagnies.

Exemple d'un billet de shinkansen Nozomi Tokyo Kyoto :

Part fixe : 8,360 yens

Part de réservation : 4,960 yens en voiture non réservée – 5,810 yens en voiture réservée (place assise numérotée)

Pour aller plus loin : [10 conseils pour prendre le train au Japon](#)

Qu'est ce qui fait que les trains sont à l'heure au Japon ?

« En premier point, il faut noter que **le réseau ferroviaire japonais est en très bon état techniquement**. En France, pendant quelques années, la priorité a été donnée aux investissements dans le réseau des TGV et la maintenance des voies existantes était passée en second plan » explique Hugues et il ajoute « la discipline des clients et des salariés est un deuxième raison de cette ponctualité si appréciée au Japon. Avez-vous déjà vu des clients bloqués les portes du train au moment du départ ? Enfin, l'organisation est différente dans les centres de maintenance. Le conducteur part du dépôt avec le train et l'emmène en gare. En France, ce sont deux conducteurs différents qui font ces opérations. Le conducteur d'ailleurs a souvent été en gare auparavant puis contrôleur : il connaît bien la chaîne des métiers ferroviaires ».

En terme de trafic, la densité de la population de Tokyo contribue au succès du train. Le seul grain de sel au Japon vient des chutes sur les voies des salariés qui rentrent chez eux après avoir effectué un repas bien arrosé entre collègues. Pour éviter ces chutes, un grand plan d'installation de portes palières est en cours.

Pendant les jeux Olympiques, un afflux important de voyageurs est attendu. Quels sont les projets en cours ?

C'est un point délicat pour les organisateurs. En effet le réseau est déjà saturé aujourd'hui et il est impossible d'ajouter des rames. La préfecture a demandé aux entreprises japonaises de développer le télétravail afin d'alléger les flux. 4 ou 5 jours fériés ont été regroupés afin de créer un long week end au moment de la cérémonie d'ouverture.

A lire également : [Les jours fériés en 2020 au Japon](#)

Pour faciliter l'orientation des clients, un programme spécifique de signalétique a été déployé et de nouveaux panneaux ont été installés. Des travaux ont été réalisés dans certaines gares comme à Harajuku où un nouveau bâtiment sera ouvert le 21 mars ou à Shibuya. Enfin citons un grand programme de rénovation des toilettes.

Le Maglev circulera-t-il vraiment ?

Le maglev est un projet très ancien. Les études ont été démarrées dans les années 1960. Il a été porté par JNR avant la division en 6 entités et aujourd'hui il est porté par JR Central. Les investissements sont réalisés par JR Central, à l'exception des gares intermédiaires financées par la préfecture concernée.

Objectif de livraison : 2027 pour Nagoya