

Jean-Pierre Robin: «Paris-Lyon et Tokyo-Kyoto au banc d'essai des trains à très grande vitesse»

CHRONIQUE - Ponctualité, qualité de service, prix... tout oppose la SNCF et Japan Rail.

Par **Jean-Pierre Robin**

Publié le 8 décembre 2019 à 19:05, mis à jour le 8 décembre 2019 à 19:05



Côté ponctualité, les retards du Shinkansen se mesurent en secondes... MAXPPP/Kyodo/MAXPPP

Le trajet est comparable. 466 kilomètres séparent le centre-ville de Paris et celui de Lyon, l'ex-capitale des Gaules. Tokyo et Kyoto sont distants de 513 kilomètres. Des trains à grande vitesse relient les quatre cités. Le Shinkansen - littéralement «nouvelle ligne interurbaine» - fut inauguré en 1964 à l'occasion des Jeux olympiques, et notre TGV en 1981.

La rapidité des parcours est identique compte tenu des distances: 1 h 57 minutes en France dans le meilleur des cas et 2 h 20 au Japon. Mais là s'arrête la comparaison. Pour le reste - ponctualité, qualité du service, accessibilité,

confort, décor, mode de fixation des prix -, tout sépare la compagnie Japan Rail, privatisée en 1987, de la SNCF, entreprise publique ouverte à la concurrence en janvier 2020.

On commencera par le Shinkansen, car tout y est plus simple pour l'utilisateur, fût-il étranger: les indications sont traduites en anglais et la signalétique très efficace. Une fois dans la gigantesque gare de Tokyo, de grands panneaux lumineux au fond blanc affichent en grosses lettres noires «Shinkansen» (ils sont regroupés dans une zone spéciale). On trouve aisément le quai, dont le numéro est inscrit sur le billet, et on s'en souvient d'autant mieux que c'est toujours le même (voie 15).

Voilà une facilité qui n'existe pas à Paris, où il y a trois lieux pour prendre le TGV conduisant à Lyon. Paris-Gare de Lyon, avec ses deux halls, A et B, distants de 300 mètres, et Paris-Bercy, situé à un kilomètre et demi. Le voyageur ignore la voie, aucune n'est affectée à une destination. La SNCF met en outre un point d'honneur à ne jamais préciser le numéro plus de vingt minutes à l'avance. Une fois le chiffre apparu sur le panneau électronique, une nuée de gens partent en courant vers le quai salvateur.

Émerveillement la première fois de découvrir les sièges tous orientés dans le sens de la marche; mais quatre personnes voulant faire la conversation les inverseront, d'un simple appui sur une pédale.

Ce genre de bousculade, il faut l'éviter à tout prix à Tokyo compte tenu de la densité de la foule! Des escalators et des ascenseurs partout, jamais en panne, et nous voilà arrivés devant la porte du wagon pour Kyoto. Nous n'avons pas réservé, car cinq wagons de la rame sont «*non reserved*». On entre très vite dans le train qui est de plain-pied avec le quai. Émerveillement la première fois de découvrir les sièges tous orientés dans le sens de la marche ; mais quatre personnes voulant faire la conversation les inverseront, d'un simple appui sur une pédale.

Autre étonnement, la sensation d'espace malgré les cinq rangées de sièges (en seconde classe). Les wagons sont un peu plus larges qu'en France (3,21 m) et le bleu des sièges, le design très zen, ajoutent à la luminosité. Quant aux toilettes, quatre par wagon, elles sont d'une propreté japonaise, unique au monde. Ultime détail, sur le panneau électronique apparaît la ville où le train va s'arrêter et un signal indique le côté - droite ou gauche - pour sortir. Ce n'est pas un gadget: cela contribue à accélérer la sortie des voyageurs. En moins d'une minute et demie, le train peut repartir.

On a beau avoir effectué le Tokyo-Kyoto une douzaine de fois, on reste ébahi par le confort, par la politesse du contrôleur, qui fait une courbette chaque fois qu'il entre et sort, et son efficacité

Car il doit s'arrêter souvent, parfois à huit reprises, pour desservir les villes d'un parcours très urbanisé. On a beau avoir effectué le Tokyo-Kyoto une douzaine de fois, on reste ébahi par le confort, par la politesse du contrôleur, qui fait une courbette chaque fois qu'il entre et sort, et son efficacité: jamais plus d'un contrôle, il a noté la destination de chaque passager sur son siège. En prime on aura vu, à trois quarts d'heure de Tokyo, le mont Fuji.

Tarification flexible

En France aussi les paysages du Paris-Lyon sont d'une beauté à couper le souffle, nous rappelant combien le pays est rural. Ce bonheur visuel est bien le seul. Le passager du TGV aura dû braver l'inconfort des escaliers pour accéder à sa place, la sensation de claustrophobie que procurent les duplex (deux étages), la rareté et la saleté des toilettes toujours défectueuses, le décor criard des compartiments.

Mieux vaut partir la veille pour les professionnels soucieux de leur rendez-vous à Lyon

Quant à la ponctualité, les retards du Shinkansen se mesurent en secondes (six en moyenne, sur les 119 Tokyo-Kyoto quotidiens) quand 7,8 % des TGV de la SNCF ont été annulés en 2018 et 17,8 % sont arrivés en retard, selon le rapport de l'Autorité de la qualité de service des transports. Mieux vaut partir la veille pour les professionnels soucieux de leur rendez-vous à Lyon.

Reste la question des tarifs. Le Shinkansen a la réputation d'être cher. Il en coûte 13.320 yens (111 euros) pour une place non réservée en seconde. Ce prix est unique toute l'année, quelle que soit l'heure, il n'y a aucun tarif réduit, à l'exception des touristes étrangers qui peuvent bénéficier du JR Pass (tarif forfaitaire à la semaine permettant de voyager sur toutes les lignes).

La tarification SNCF, gérée par intelligence artificielle, est d'une telle opacité que l'Insee, chargé de calculer l'indice national des prix, a renoncé à traiter le problème.

C'est l'inverse sur le TGV Paris-Lyon: le tarif de base est de 97 euros en heure de pointe et en seconde (même coût au kilomètre que Tokyo-Kyoto), à quoi s'ajoutent des centaines de prix différents, selon la date de réservation, l'heure du trajet et la dizaine de cartes de réduction possibles. C'est la fameuse «tarification flexible», calquée sur les compagnies aériennes, mais aux antipodes d'un service public national. Notons que les abonnements mensuels sont chers (673,90 euros sur Paris-Lyon), qu'il faut réserver sa place et acquitter 1,50 euro à chaque fois. La tarification SNCF, gérée par intelligence artificielle, est d'une telle opacité que l'Insee, chargé de calculer l'indice national des prix, a renoncé à traiter le problème.

L'ineffable Guillaume Pepy, seize ans durant à la tête de la SNCF, qui s'est récemment rendu au Japon avec Anne Hidalgo, maire de Paris, n'y a rien vu, rien observé, rien compris. Inutile de s'étendre sur les fermetures récurrentes des gares parisiennes pour «incident technique» ni sur les grèves devenues emblématiques. On ne tire pas sur une ambulance, fût-elle à grande vitesse.