

A 250 KILOMÈTRES-HEURE AU PIED DU MONT FUJI

Les ingénieurs japonais ont récemment inauguré, au stade expérimental, le train le plus rapide du monde, puisqu'il atteint, en service normal, une vitesse de 250 kilomètres à l'heure. Notre collaborateur André Blanchet, qui se trouvait en visite au Japon au moment où la ligne nouvelle a été présentée à la presse, relate ici ses impressions à bord du " superexpress " japonais.

Par ANDRÉ BLANCHET, Le Monde, 12 septembre 1963

N'allons-nous pas, sur cette irrésistible lancée, percuter de plein fouet le mont Fuji et, tel un dard, nous ficher à la base de son cône toujours encapuchonné de neige ? Frayeur ou griserie, ce ne saurait être qu'une illusion, puisque notre trajectoire, nous ne l'ignorons pas, s'interrompt bien en deçà du volcan sacré des Japonais, encore distant de plusieurs dizaines de kilomètres. Oubliant la voie, et comme délesté de la pesanteur, on se surprend à s'identifier d'instinct à un projectile. De l'obus, notre magnifique train bleu et ivoire n'a pas seulement le profil : lorsqu'il nous catapulte à 250 kilomètres à l'heure dans l'orifice d'un tunnel de 1 300 mètres et en rejaillit au grand jour après une perforation de moins de vingt secondes, quiconque se tient comme nous dans la cabine de conduite ne saurait comparer ce vertigineux entraînement qu'à celui de l'obus dans l'âme du canon. Mais il faut précisément les tunnels - il y en a onze sur les 30 kilomètres de la section d'essais - pour nous rendre perceptible la vitesse du convoi, qui équivaut à celle d'un quadriréacteur Boeing à l'instant du décollage. D'une part, en effet, la voie surplombe de plusieurs mètres la campagne environnante, ce qui fait, comme pour le passager d'un avion, défiler plus lentement le paysage. D'autre part, l'excellente qualité de la suspension des trains japonais se dément d'autant moins dans celui-ci, même à une vitesse presque double des "pointes" du Mistral ou du Sud-Express, qu'on le fait rouler non sur la voie étroite du réseau national, mais sur la première voie à écartement " normal " construite au Japon (tout le reste du réseau est à voie étroite). Le seul inconfort dû à la vitesse, c'est précisément à l'orée des tunnels qu'on en fait l'expérience : d'abord sous la forme d'une très légère gifle, puis par l'obturation des oreilles après quelques secondes. C'est la baisse brutale de la pression atmosphérique qui est responsable de ce phénomène, ressenti également lors du croisement de deux trains. Allait-il falloir donner aux voyageurs, comme à bord d'un avion, des bonbons à sucer ? En fait, les ingénieurs des J.N.R. - la S.N.C.F. japonaise - ont déjà remédié largement à cet inconvénient, qu'ils espèrent éliminer complètement en réalisant l'étanchéité totale des voitures, à l'instar justement des carlingues d'avion...

Train ou avion ?

Belle occasion de constater que la technique ferroviaire s'apparente de plus en plus à celle de l'aéronautique. N'est-ce pas, d'ailleurs, l'avion que la ligne vise à concurrencer ? De même que sur Paris-Bruxelles le Trans-Europ-Express rend illusoire l'avantage de l'avion, de même les rapides de la future ligne du Tokaïdo, se succédant d'heure en heure, transporteront le voyageur du centre de Tokyo au centre d'Osaka dans le même temps, sensiblement, qu'il lui faut aujourd'hui par voie aérienne, compte tenu des

interminables trajets de la ville à l'aérodrome : trois heures. Soit, pour la même distance exactement que Paris-Lyon, une heure de moins que le Mistral, et une moyenne horaire de 171 kilomètres.

Pour desservir quatre Japonais sur dix

Si, pour réaliser de telles vitesses commerciales, on devait nécessairement disposer d'une voie aménagée spécialement et libre de tout autre trafic encore fallait-il que son trafic à elle justifiait les énormes investissements requis par la construction d'une ligne de plus de 500 kilomètres comprenant, entre autres ouvrages d'art, trois tunnels de plus de 5 kilomètres, dont un de 8 kilomètres à lui seul. Pour réunir les conditions requises de rentabilité, il ne pouvait y avoir que le Japon et, dans ce pays de près de cent millions d'âmes, que la ligne desservant 40 % de sa population totale : Tokyo - Osaka, traditionnellement dénommée " ligne du Tokaïdo ". Ce serait déjà beaucoup, pour une telle ligne, que d'avoir à transporter les seuls voyageurs échangés par ses deux terminus, Tokyo à un bout avec ses dix millions et demi d'habitants, et à l'autre bout cette autre énorme agglomération que Robert Guillain présenta naguère aux lecteurs du Monde comme " la rivale de Tokyo " : Osaka On n'a pas le droit de prétendre savoir ce qu'est une foule si l'on ne s'est laissé submerger, aux heures d'affluence, par les torrents humains qui s'engouffrent dans les gares centrales de Tokyo et d'Osaka, expérience quelque peu effrayante à vrai dire. Chaque jour un million de Japonais - au lieu de trois cent mille Français à la gare Saint-Lazare - foulent ainsi les quais de celle de Tokyo, où les déversent et les absorbent quelque deux mille trains. Sans doute ceux-ci desservent-ils surtout le Grand Tokyo et font-ils même office de métro à l'intérieur de la capitale : mais vient-on flâner le soir dans cette gare, on constate qu'il en part pour Osaka un train de wagons-lits chaque dix minutes. Dans un indicateur de poche, où ne figurent que rapides et express, n'ai-je pas dénombré trente-sept relations quotidiennes entre les deux grandes métropoles ? Mais cette ligne du Tokaïdo dessert en outre, au passage, des villes aussi considérables que Yokohama, Nagoya et Kyoto, célèbres à divers titres. Comme s'élaborent, de surcroît, le long de ses 556 kilomètres actuels, 70 % de la production industrielle du Japon, on concevra qu'une ligne supportant un quart de tout le trafic du réseau national ait à charrier quotidiennement 240 à 260 trains.

Soixante-deux rapides et express par jour

Tantôt juchée sur pilotis de béton, tantôt en remblai, tantôt en tunnel (sur 65 kilomètres de son parcours), la nouvelle ligne a dû se frayer une trouée à travers la région la plus densément peuplée du Japon et jusqu'au cœur d'agglomérations tentaculaires comme Tokyo, Osaka, Yokohama, etc. Par tronçons de quelques centaines de mètres on voit actuellement sa plate-forme aérienne emmêler ses superstructures de béton avec les chantiers multiples qui ambitionnent de remanier la capitale nipponne de fond en comble - sous terre, au sol et en l'air - à temps pour les Olympiades de 1964. Que tant, de travaux, et à tant de niveaux différents - voies ferrées, autoroutes, métro et même monorail, - réussissent à être menés concurremment en plein centre d'une grande ville, cela fournit au visiteur étranger un sujet permanent de perplexité et il va sans dire, d'admiration. Du côté d'Osaka, c'est en rase campagne que l'on aperçoit, tantôt s'accompagnant, tantôt s'enchevêtrant, les deux harmonieux rubans de la future voie ferrée et d'une autoroute en construction, car l'établissement de la nouvelle ligne du Tokaïdo n'a pas fait apparaître moins indispensable la liaison Tokyo-Osaka par

autoroute. Son exploitation, en outre, obéira à des règles très particulières. C'est ainsi que les 62 rapides et express qui, dès 1965, la parcourront quotidiennement dans chaque sens, les premiers en trois heures, les autres en quatre heures, ne rouleront pas la nuit, la clientèle des wagons-lits continuant à emprunter l'ancienne ligne pour avoir le temps de dormir en route. Ainsi la voie sera-t-elle laissée libre pour les trains de marchandises qui, eux, ne circuleront que de nuit, couvrant le trajet en cinq heures et demie, soit à 94 kilomètres de moyenne.

Formule de l'avenir ?

Grâce à ces méthodes rationnelles d'exploitation, notamment en jouant de la vitesse des trains et de la régularité de leur espacement, les ingénieurs des J.N.R. comptent tripler la capacité de la ligne actuelle. Commencés le 20 avril 1959, les travaux devraient être terminés au début de 1964. même si tout ne progresse pas aussi vite que le tunnel de 8 kilomètres, creusé en trois ans exactement. Ce qu'il semble plus difficile de prédire, c'est le coût total d'une entreprise en laquelle ses détracteurs dénoncent une folle aventure, affirmant qu'il atteint d'ores et déjà le double des deux cents milliards de yen prévus initialement (environ trois milliards de francs). En mai dernier, une rallonge de quatre-vingts milliards de yen était sollicitée par les J.N.R., ce qui amenait la Diète et la presse à s'emparer du " scandale ". Il faut dire qu'il se trouve aussi des sceptiques pour ne pas croire à l'avenir - ni même à la réalisation effective - d'une initiative de même nature, lancée également au Japon, mais par une société privée : un monorail de 13 kilomètres qui, dès septembre 1964, soit seize mois après le premier coup de pioche, relierait un des quartiers centraux de Tokyo à l'aérodrome de Hanéda. D'une capacité quotidienne de 130.000 à 270.000 voyageurs, il ferait faire à ceux-ci en treize minutes un trajet qui, aux heures d'affluence, exige actuellement près d'une heure dans le fouillis de la circulation automobile. Quel que soit le sort de ces deux entreprises pleines d'audace, il sera intéressant pour tous les planificateurs du monde entier de se demander si la solution au problème des transports de masse dans les grandes concentrations urbaines et dans les régions hautement industrialisées ne devra pas s'inspirer de formules comme celle de la nouvelle ligne du Tokaïdo et du monorail de Hanéda. Ne serait-ce pas finalement une chance, pour le pays qui les finance, de n'être pas encore appauvri ni asphyxié par la prolifération des voitures particulières, lui qui, tout en en fabriquant plus d'un million par an, a la sagesse de n'en pas encombrer son sol national et d'en exporter la plus grande partie ? C'est du moins ce qui permet au Japon de mener de front, et à la plus vive allure, le creusement de dizaines de kilomètres de métro pour Tokyo, la pose du monorail de desserte de l'aérodrome, la construction de l'autoroute Tokyo-Osaka et celle de la nouvelle ligne électrifiée du Tokaïdo.