

**XXIIIème CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
PARIS 2007**

**JAPON - RAPPORT NATIONAL**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2**

**DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET MONDIALISATION :  
LES ROUTES MAILLON DE LA CHAÎNE  
DES TRANSPORTS**

Atsushi FUKASAWA  
Road Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Japan  
fukasawa-a29n@mlit.go.jp

# LE TRANSPORT DURABLE AU JAPON

## RESUME

Au Japon, tout en devant faire face à divers problèmes liés au retard pris dans le développement d'un réseau d'autoroute complet, nous avons fait des efforts pour développer un réseau de transport durable. En pratique, cela signifie que, dans les zones urbaines, nous essayons de maîtriser la demande de transport à l'aide des transports collectifs, et que nous essayons de développer les infrastructures routières dans les zones rurales afin de combler l'écart qui peut exister entre ces zones et les zones urbaines en terme d'accès aux infrastructures de transport. De plus, pour renforcer notre compétitivité au plan international, nous nous efforçons de mettre en place un réseau de distribution, au Japon et à l'étranger, qui puisse lier les différents modes de transport aériens, maritimes et terrestres. En mettant en application ces mesures de manière intégrée, nous visons à développer un réseau de transport durable.

## 1. INTRODUCTION

Le Japon, à travers l'augmentation de la mobilité de ses biens et de ses personnes, a connu d'importantes améliorations de son mode de vie et du niveau de son économie. Parmi ces développements, en réponse aux changements de la structure sociale du pays, des routes furent construites jusqu'à devenir, dans leur forme actuelle, la solution de mobilité la plus pratique et la plus fondamentale à l'équilibre social du pays.

En 1956, la mission Watkins vint des Etats-Unis pour conduire une étude sur la construction de la première autoroute japonaise. Sa conclusion fut la suivante : « Les routes japonaises sont dans un état de délabrement extrême. Aucune nation industrialisée n'a comme le Japon négligé son réseau routier ». Depuis la venue de cette mission, dans les cinquante dernières années, la situation des routes au Japon s'est considérablement améliorée, soutenant notamment en cela la forte croissance économique du pays.

Par exemple, deux tiers des 14 000 km initialement prévus de construction de routes sont actuellement en service. Ces routes sont l'un des fondements des activités économiques du pays. Elles soutiennent son activité journalière intense, telle la distribution de services de porte à porte, ou celle des supérettes.

D'un autre côté, les routes au Japon doivent aujourd'hui faire face à divers problèmes, tel la congestion urbaine, l'insécurité routière, la pollution aux alentours des voies, et, plus important encore, l'accroissement des émissions de CO<sub>2</sub> dues aux rejets des automobiles.

Par ailleurs, il est aujourd'hui nécessaire de construire un réseau routier encore plus efficace qu'auparavant afin d'adapter le territoire aux modifications de la structure régionale de son économie, et aux changements structuraux que connaît le pays, tel la baisse de la fécondité, le vieillissement de la population, particulièrement dans les zones rurales, et la diversification des besoins de déplacement.

Dans le même temps, la croissance économique des pays asiatiques voisins du Japon est toujours aussi soutenue. En Chine, par exemple, des autoroutes de haute qualité sont actuellement construites autour des villes (rocares) à un rythme très élevé. La construction de six rocares périphériques autour de Beijing est quasiment déjà terminée,

et une portion supplémentaire de 30 km, visant à faciliter l'accès au port Yangkou, est en cours d'achèvement à Shanghai. En Corée, l'aéroport international de Incheon a pour vocation de devenir un hub asiatique pouvant être utilisé 24 heures sur 24. Des progrès sont donc réalisés dans chacun de ces pays visant à construire des infrastructures pouvant faciliter et soutenir le développement économique. Dans ces circonstances, si le Japon néglige les investissements dans ses infrastructures domestiques, sa compétitivité internationale, en terme de productivité industrielle, pourrait en être notablement affectée.

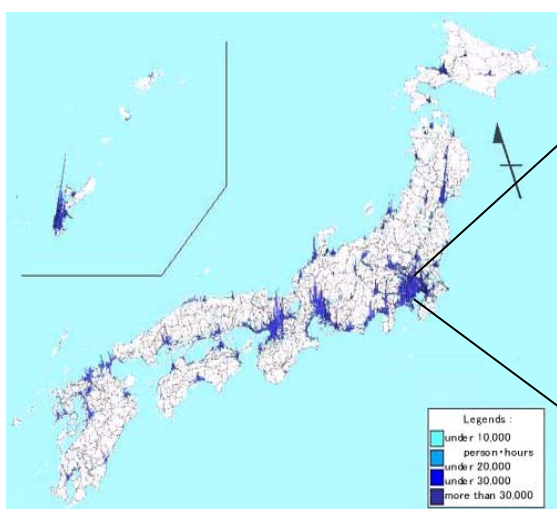
Dans ce chapitre, nous présenterons les efforts consentis en matière de transport durable, afin d'exposer les problèmes en jeu et d'explicitier la direction des futures politiques des transports routiers.

## 2. AMELIORER LA QUALITE DU TRANSPORT URBAIN

### 2.1. La congestion urbaine

La construction des routes, qui s'est concentrée sur le développement de radiales liant les villes et les régions par le biais d'autoroutes, a négligé le développement de rocades autour des villes. C'est pourquoi, étant donné le volume considérable de trafic existant à l'intérieur des villes, des phénomènes de congestion très importants ont vu le jour. Par exemple, aux heures de pointe, la vitesse moyenne des déplacements dans le centre de Tokyo est de 17,5 km/heure. C'est une vitesse plus basse que celle d'un coureur de marathon.

La perte de temps associée à ce phénomène de congestion est en 2005 de l'ordre de 3,81 billions d'heures, ce qui, converti en unité monétaire, représente un montant d'à peu près 12 trillions de yen. La plupart de ces pertes ont lieu dans les zones urbaines, et en particulier (40% du total) dans les trois grandes mégalopoles de Tokyo, Osaka, et Nagoya. Au total, la congestion urbaine représente 60 % de la congestion sur l'ensemble du territoire.



**Figure 1 - Représentation géographique 3-D des pertes de temps dues à la congestion des transports au Japon**



**Figure 2 - Les nœuds de congestion les plus importants de la région de Tokyo**

En plus de cela, un grand nombre de zones urbaines n'ont pas encore atteint les niveaux standard environnementaux en terme d'émission de SPM et de NO<sub>x</sub> aux abords des

routes. Les jugements des procès qui sont intentés aux exploitants des routes pour non respect des normes environnementales sont par voie de conséquence toujours très sévères à leur encontre.

Afin de faire face à ces problèmes, le Japon met en place certaines mesures visant à contrôler la demande de transport et de mobilité, et à coordonner les différents modes de transport en commun, tout en augmentant la capacité de transport, afin d'améliorer la qualité du transport urbain.

## 2.2. Mesures visant à augmenter la capacité de transport

### (1) Construction de rocales (périphériques)

Les routes urbaines au Japon ne sont toujours pas appropriées aux structures territoriales, aussi bien en terme de qualité que de quantité. La construction de rocales, situées en villes et dont le but est de disperser le trafic urbain, est en retard par rapport aux situations que l'on peut voir en Europe et aux Etats-Unis. C'est pourquoi la priorité première est la construction de ces rocales dans les villes les plus importantes, aussi bien pour élargir les routes existantes que pour construire des routes de contournement.

La construction de trois rocales, au sein d'un réseau de trois rocales et neuf routes radiales, dans la zone urbaine de Tokyo, où vivent 34 millions d'habitants, a été engagée. Cependant, actuellement, 35 % des travaux de construction seulement ont été achevés. Lorsqu'une portion de 7 km de la rocade la plus intérieure de ces rocales de Tokyo, la Oji route, ouvrit ses portes en 2002, en détournant le trafic des routes principales vers les routes secondaires, elle permit la réduction de la congestion sur les autoroutes de Tokyo de l'ordre de 10 %, et la réduction du nombre de décès lié aux accidents de la route de l'ordre de 30 %, atteignant ainsi des résultats très satisfaisants. Actuellement, en plus de la rocade centrale circulaire, la construction de la rocade extérieure de Tokyo et celle de d'une autoroute interurbaine qui lierait les villes les plus importantes de cette zone urbaine sont aussi engagées. Dans les dix prochaines années, nous espérons achever 90 % des projets de constructions de rocales périphériques urbaines.



Figure 3 - Trois rocales périphériques (*Ring Roads*) de la zone métropolitaine de Tokyo

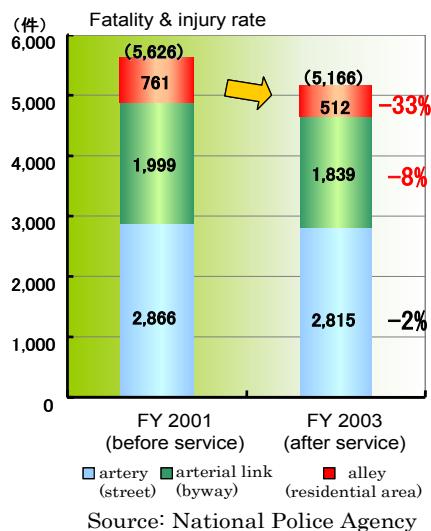


Figure 4 - Baisse du nombre des accidents dans les zones résidentielles dues aux aménagements de la route centrale circulaire Oji (Central Circular Ohji Route).

Parce que la construction des rocades urbaines au Japon a commencé après l'urbanisation des territoires, il a été très difficile d'obtenir l'acceptabilité du public vis-à-vis de ces projets. Par exemple, alors que les plans d'aménagement de la rocade extérieure de Tokyo furent décidés en 1966, c'est-à-dire il y a quarante ans de cela, du fait de la vive opposition des résidents locaux, trente ans plus tard, aucun progrès n'avait été fait dans la réalisation de cette infrastructure. A l'heure actuelle, les procédures de concertation sont en cours de révision, et aussi bien l'Etat que la ville de Tokyo ont renouvelé leurs plans d'aménagement en mettant l'accent sur la transparence, l'objectivité et l'équité des procédures, via un mécanisme d'implication du public, afin de fournir des explications détaillées aux résidents locaux sur les tenants et aboutissants des projets.



Figure 5 - La rocade extérieure de Tokyo (plan)

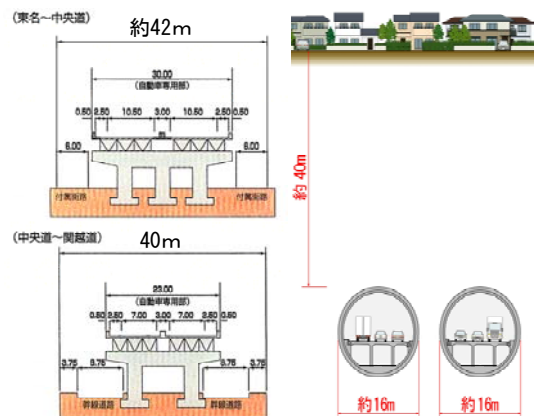


Figure 6 - Révision du plan d'autoroute

(2) Le programme de mesures contre la congestion

Afin de mettre en application des mesures efficaces contre la congestion, il est nécessaire que les institutions prenant les décisions de ces mesures aient une bonne compréhension de l'état de la congestion, fondée sur des données fiables. C'est dans cette perspective que le Japon a en 1987 formulé un programme de mesures visant à faire face aux différents types de congestion existants.

Dans la pratique, en se fondant sur des données obtenues au moyen de diverses méthodes, les endroits où la congestion est particulièrement importante ont été identifiés comme étant des « points majeurs de congestion », et des mesures contre chacun de ces points ont été proposées au sein d'un conseil d'élaboration des mesures contre la congestion constitué d'individualités émanant de différents organismes. L'information émanant de ce conseil est rendue publique à travers le programme de mesures contre la congestion.

Dans le passé, pour localiser les points de congestion, des enquêtes locales étaient réalisées à chaque intersection de routes. Aujourd'hui, grâce à la nouvelle technologie ITS, les données, dont l'utilisation est partagée avec la police, sont obtenues via des véhicules témoins équipés de technologies GPS ou VICS. Ainsi, le traitement des points de congestion devient de plus en plus efficace.

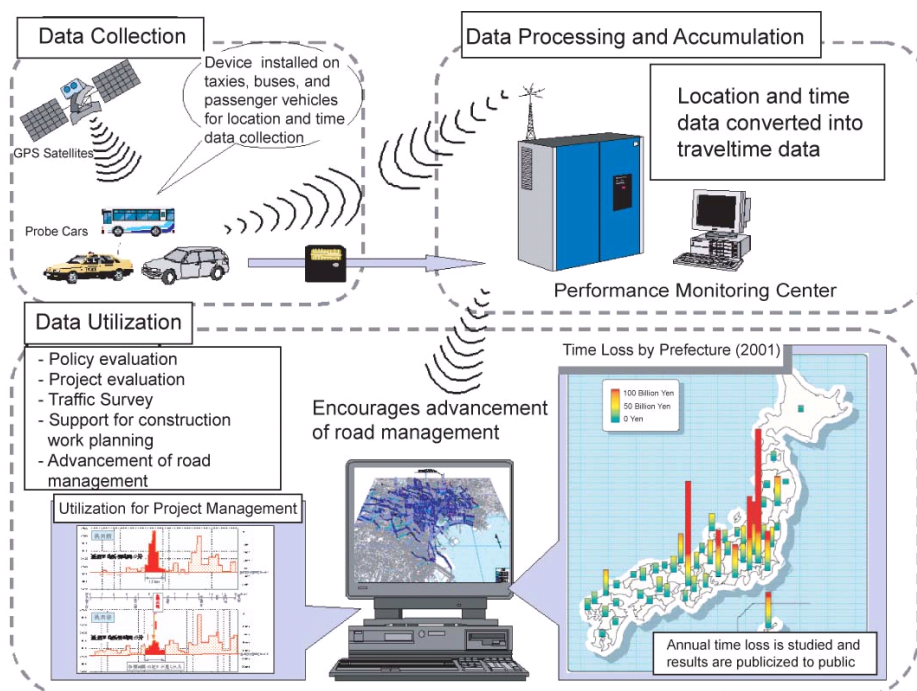


Figure 7 - Les méthodes de collecte de données via véhicules témoins

Afin de mieux lutter contre la congestion, plus de 15 millions de voitures ont été équipées du système embarqué VICS, et plus de 1,3 millions ont été équipées du système ETC. Le système ETC a d'ailleurs totalement éliminé les points de congestion au niveau des guichets de paiement des autoroutes.

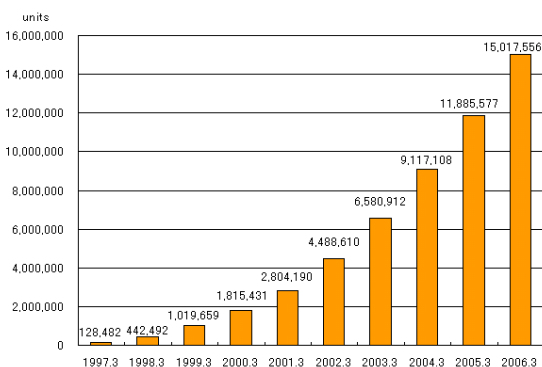


Figure 8 - Nombre de voitures équipées du système VICS



Figure 9 - Guichets ETC sur autoroutes

### 2.3. Mesures concernant la gestion de la demande de transport

Tout en augmentant la capacité de transport, nous engageons des moyens visant à contrôler la demande de transport. Depuis l'année 1994, nous nous efforçons de contrôler la demande de transport dans les villes en implémentant des mesures TDM pour faciliter le transport en ville, et en introduisant des programmes « park and ride » et « flex time » permettant un meilleur lissage du trafic hors pic de fréquentation.

De plus, en 1999, nous avons conduit dans les principales zones urbaines des mesures conjointes d'extension de la capacité de transport et d'ajustement de la demande. Nous avons aussi mis en oeuvre un programme de mesures visant à l'amélioration du transport urbain. Aujourd'hui, 23 villes ont formulé des plans d'action, et les représentants de l'Etat, des préfectures et des villes, conjointement avec les membres des commissions de sécurité municipales et préfectorales se réunissent pour proposer et mettre en application des mesures concrètes de mise en application de ces plans.

### 2.4. La coordination avec les transports publics

Afin d'atteindre les objectifs de transport durable, il est extrêmement important pour les villes de promouvoir la coordination des transports publics, ainsi que d'allouer au transport routier sa place appropriée. C'est dans cette perspective que le Japon utilise les ressources des budgets routiers pour promouvoir les transports en commun.

Les efforts de coordination incluent le transport par bus, qui est le mode de transport en commun entretenant le lien le plus étroit avec le transport routier. C'est dans cette perspective que nous engageons des mesures telle la création de voies prioritaires sur les routes.

Nous avons aussi au cours de l'année 2005, dans le cadre des ressources du budget routier, soutenu l'établissement d'un système national de bus sur autoroutes. Cette initiative améliorera la qualité du transport interurbain par bus et, dans le même temps, permettra un calcul plus précis des temps de parcours sur autoroute, et de leur fiabilité, grâce à l'installation de systèmes d'information à bord des bus.

Enfin, nous accélérons aujourd'hui la mise en application de mesures visant à éliminer les traversées de passages à niveau. Au Japon, il y a à peu près 700 passages à niveau au sein des 23 districts de la zone de Tokyo, ce qui est 80 fois plus qu'à Londres. Parmi ces passages à niveau, certains sont fermés plus de 40 minutes par heure, donnant l'impression qu'ils sont toujours fermés. Par ailleurs, il reste dans les zones rurales environ 600 passages à niveaux inoccupés, causant ainsi une congestion supplémentaire.

C'est pourquoi nous souhaitons utiliser le budget routier pour éliminer ces traversées de passage à niveau, améliorant ainsi le niveau du réseau ferroviaire.

### 2.5. Efforts pour développer des stratégies globales de transport

Jusqu'à présent, nous avons proposé des mesures contre la congestion en considérant la capacité et la demande de transport uniquement en zones urbaines. Mais à l'avenir, afin d'atteindre les objectifs de transport durable que nous nous sommes fixés, il sera nécessaire de développer des stratégies globales de transport. En pratique, cela veut dire prendre en compte la taille de la ville, sa structure et ses caractéristiques, et étudier

globalement les systèmes de transport, en proposant des politiques visant à déterminer les rôles respectifs du transport routier et des transport en commun selon les zones géographiques (zones où le transport routier doit être rendu plus aisé, zones où les transports en commun ont vocation à être le mode de transport le plus utilisé).

A cette fin, nous allons organiser en 2007 une conférence sur les stratégies globales de transport, à la fois urbains et régionaux, à laquelle participeront des représentants de l'exploitation des routes, des planificateurs urbains, des membres de la commission de sécurité et des représentants des organisations de transport en commun, afin de proposer et de mettre en application des mesures fortes visant à répondre à la variété des problèmes de transport auxquels sont confrontées les villes.

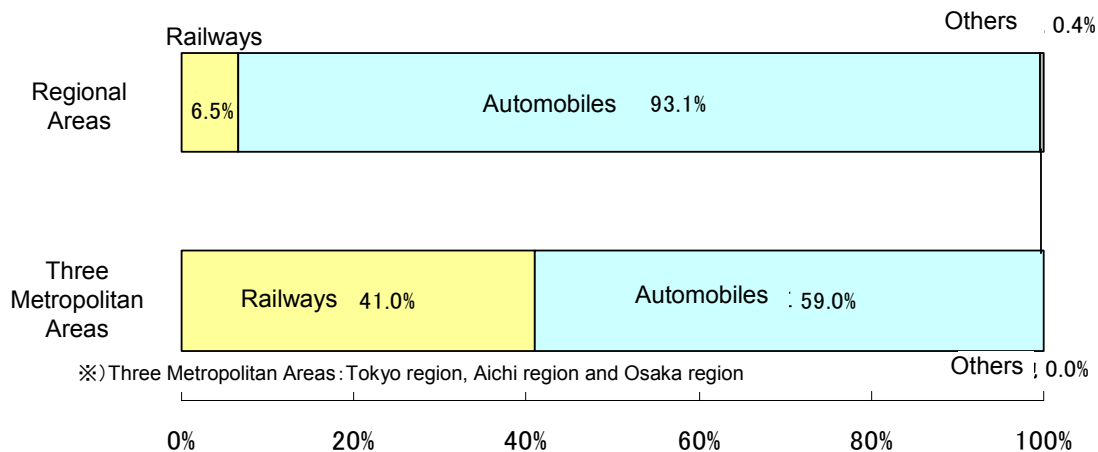
En prenant cet ensemble de mesures, nous souhaitons atteindre l'objectif de réduction de 8 millions de tonnes par an de CO<sub>2</sub> en 2010.

### **3. LES SYSTEMES ROUTIERS REGIONAUX**

3.1. Une divergence croissante entre les situations des zones urbaines et des zones rurales. Vieillesse de la population, fécondité en baisse et infrastructures.

Le taux de construction des autoroutes nationales au Japon est de l'ordre de 70 %, ce qui reflète une certaine réussite du processus de construction. Cependant, en observant plus en détails les différentes régions impliquées par ces constructions, on s'aperçoit qu'il existe une grande différence entre les zones urbaines et les zones rurales. Alors que dans les zones rurales, plus de 90 % des déplacements de personnes dépendent de l'automobile, dans des régions comme celles de Hokkaido ou de Shikoku, éloignées des grandes villes, il y a toujours des endroits situés à plus de 90 minutes de la plus proche autoroute, laissant ainsi ces régions en dessous du minimum requis d'offre d'infrastructure.





**Figure 10 - Comparaison du transport de passagers dans les zones urbaines et rurales.**

En conséquence, les différences de niveau de vie entre personnes vivant dans un même pays, que ce soit en terme d'accès aux soins, à l'éducation secondaire ou aux loisirs, commencent à s'accroître. C'est pourquoi les zones éloignées des villes voient leur population décroître, le taux de natalité s'effondrer et le vieillissement de leur population s'accélérer. Il est de plus, dans certaines de ces zones, aujourd'hui difficile de maintenir les liens sociaux entre les différentes catégories de population.

Dans le même temps, d'autres régions sont autosuffisantes, car elles utilisent leurs caractéristiques spécifiques, et en particulier la préservation de leurs paysages, pour attirer de nombreux touristes. Elles peuvent aussi utiliser les spécificités de leur localisation, et notamment de leur accessibilité vers l'Asie, pour inciter des entreprises à y implanter des usines. Il est extrêmement important de soutenir l'effort de ces régions en y développant des infrastructures de transport adéquates.

Dans ces circonstances, nous soutenons un programme de construction d'un réseau routier de qualité qui contribuerait à améliorer l'accès aux routes et le niveau de vie des populations concernées, tout en protégeant et utilisant de manière parcimonieuse le patrimoine géographique et culturel du pays.

### 3.2. L'amélioration des autoroutes par une nouvelle approche de la construction

Pendant les cinquante ans d'existence de la société nationale d'autoroutes japonaises créée en 1956, le financement des autoroutes nationales a été réalisé en empruntant des sommes plus tard remboursées via le prélèvement de péages sur les utilisateurs de l'autoroute. Cette méthode de construction et de financement était soutenue par la Japan Highway Public Corporation.

Le cabinet du Premier Ministre a décidé en décembre 2001, dans le cadre d'un plan de rationalisation et de réorganisation des entreprises publiques, de privatiser la Japan Highway Public Corporation. Un argument en faveur de cette privatisation a été que les constructions futures de routes étaient majoritairement des constructions de routes situées dans des zones de faible trafic, et dont la rentabilité ne serait que très difficilement assurée.

Entre temps, en décembre 2002, il fut décidé « de mettre en place de nouveaux projets, directement contrôlés et financés par l'administration centrale et le gouvernement, ayant

pour objectif de construire des routes nécessaires, compléments du service fourni par les nouvelles entreprises privées ».

Il y aura donc deux schémas de construction des autoroutes dans le futur : d'une part, le système de financement via péages hérité de l'ancienne Japan Highway Public Corporation, et, d'autre part, le nouveau schéma de construction via contrôle direct de l'administration centrale, financé par taxation.

L'introduction de ce système de construction direct a rendu possible la construction, via le prélèvement de taxes nationales et régionales, d'autoroutes nationales situées dans des régions qui ne sont pas adaptées à des objectifs de rentabilité fondés sur la collecte de péages, mais qui ont une importance réelle en termes d'aménagement du territoire. Dans le futur, la construction des autoroutes nationales sera fondée sur une combinaison appropriée des mécanismes de financement via péages par les entreprises privatisées, et via la nouvelle approche de construction menée par l'administration centrale et le gouvernement. Cette combinaison tentera de minimiser la contribution du public au financement, tout en conduisant les opérations de construction de manière efficace et rapide.

#### **4. STRATEGIES GLOBALES DE LOGISTIQUE**

##### **4.1. La distribution internationale du Japon**

Les liens économiques existant entre le Japon et l'Asie de l'Est se sont ces derniers temps approfondis, emmenés notamment par le développement de l'économie chinoise. Dans le passé, les Etats-Unis étaient le premier partenaire commercial du Japon, mais en 2004, les échanges avec Chine ont dépassé ceux avec Etats-Unis. Le total des échanges avec la Chine en 2005 s'élevait à 25,0 trillions de yens, alors que le total des échanges avec les Etats-Unis atteignait 21,9 trillions de yens, et que le total des échanges avec les pays de l'ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) atteignait quant à lui 16,4 trillions de yens.

Dans le futur, les relations commerciales, ainsi que l'interdépendance, entre le Japon et le reste de l'Asie continueront à croître.

Dans une perspective de distribution internationale horizontale des activités, il y aura une grande variété des modes d'organisation de la production. Par exemple, une entreprise pourra exporter une partie substantielle de ses activités d'assemblage en Chine, tout en produisant le produit final au Japon. De manière alternative, les semi conducteurs pourront être produits au Japon alors que toutes les autres pièces seront produites en Chine, et que l'assemblage final se fera aussi en Chine. Nous analysons cette situation à l'aide du concept de supply chain management, à une échelle globale, qui considère le marché asiatique, le Japon inclus, comme une seule entité, en ayant pour objectif d'allouer la production et la vente des différents produits aux endroits les plus adéquats, en éliminant au mieux les excès de stock.

Dans ces circonstances, les plus importantes mesures récentes visent à soutenir la compétitivité internationale du Japon, en particulier car la distribution asiatique devient pour le Japon une distribution quasi domestique. Il est donc extrêmement important de rendre la distribution japonaise plus efficace, plus rapide, plus souple et moins chère.

Le gouvernement japonais, par le biais du cabinet du Premier Ministre, a pris en novembre 2005 une décision visant à développer un réseau de distribution global (2005 à 2009) incluant une grande variété de mesures. Afin de raffermir la compétitivité internationale, il a appelé à l'établissement d'un réseau de distribution au Japon et à l'étranger qui lierait organiquement les transports par air, mer et les transports terrestres.

#### 4.2. Construire l'ossature d'un réseau de distribution international

Ces dernières années, les exportations et les importations japonaises en conteneurs aux normes internationales ont grandement augmenté (ce qui peut aussi se voir comme une tendance mondiale), et le rôle des semi-remorques pour transporter les conteneurs maritimes (de 44,1 tonnes et 4,1 m de hauteur quand ils sont chargés) est devenu très important. Cependant, il existe encore des routes maritimes où le trafic est contraint à cause de l'existence de tunnels ou de ponts dont la hauteur est trop basse. Il en résulte des temps de parcours allongés par les détours effectués, et des surcoûts. C'est pourquoi ce problème est un problème majeur en terme de compétitivité internationale.

Afin de faire face à cette nouvelle situation, le bureau des routes du Ministère des transports et des infrastructures a annoncé la création d'un réseau international de distribution en juin 2006. Afin de réaliser un réseau de routes de transport où les véhicules transportant des conteneurs aux normes internationales puissent passer sans rupture de charge, les segments de routes actuellement en service où des obstacles existent seront déterminés, puis éliminés.

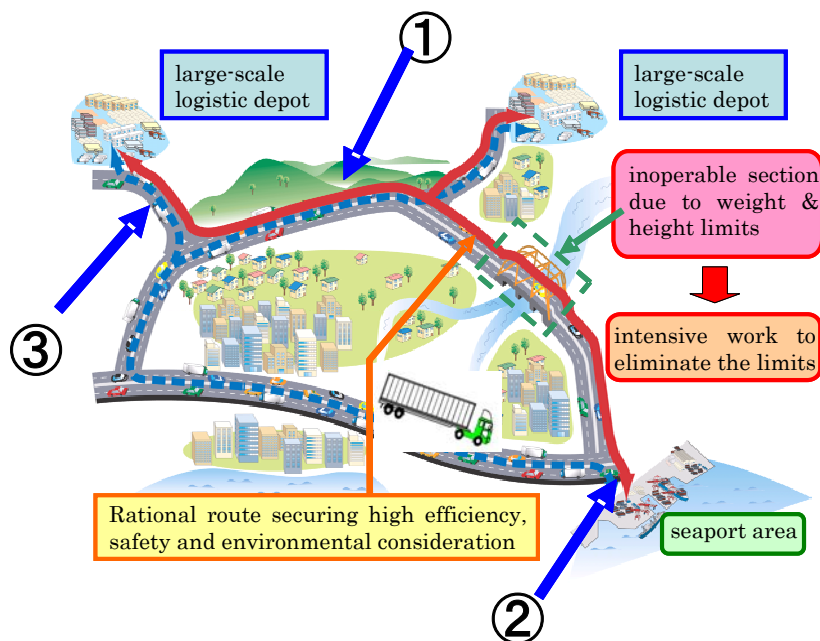


Figure 11 - Schématisation d'un réseau de distribution international

La réalisation d'un réseau international de distribution a commencé par la sélection d'environ 29 000 km d'ossature routière du réseau, à partir des routes et autoroutes actuellement en service où il sera possible, dans la perspective de la construction d'un réseau efficace de distribution, pour les véhicules transportant des conteneurs aux normes internationales, de passer. En pratique, ce réseau sera construit à partir de trois éléments : (1) les routes nationales, les rocades et les autoroutes (2) les routes permettant

l'accès, à partir d'une route de catégorie (1), aux ports etc. ; et (3) les routes permettant l'accès, à partir d'une route de catégorie (1), aux centres de distribution.

Le réseau inclut actuellement environ 560 km (47 sections) de routes comprenant des obstacles physiques, tel des ponts nécessitant d'être renforcés en prévision du passage de véhicules transportant des conteneurs aux normes internationales. Des mesures urgentes (renforcement des ponts ou construction de voies de contournement) sont à l'étude pour résoudre rapidement le problème de ces sections.

**Table 1 - Longueur du réseau international de distribution**

Classification		Total Length	Sections where there are obstacles to the passage of international containers	
			Sections	Length
Length in Service	National and Urban Expressway	approx. 8,200km	-	-
	National Highways	approx. 19,000km	33	approx. 510km
	Local Roads	approx. 1,500km	14	approx. 50km
Planned Improvement Section Length		approx. 5,200km	-	approx. 560km
Total		approx. 34,000km	-	-

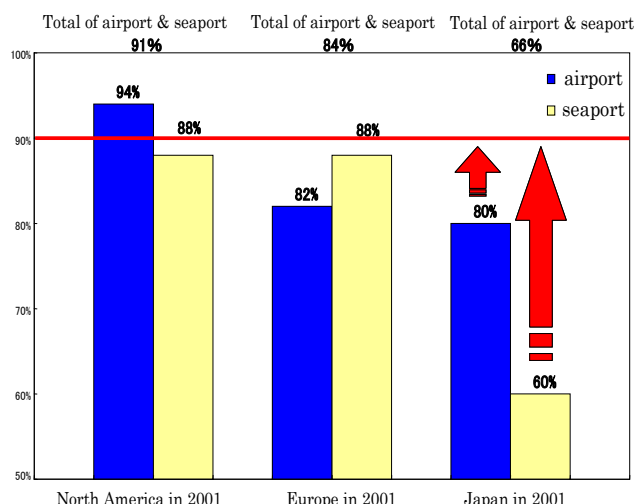
De plus, nous souhaitons dans les très grands ports (Tokyo, Yokohama, Nagoya, Yokkaichi, Osaka, et Kobe) éliminer en cinq ans les sections où existent des obstacles au passage des conteneurs internationaux, en concentrant la construction des sections sur les endroits où existent ces obstacles.

Qui plus est, en nous fondant sur la continuité des besoins de distribution, nous coopérons avec certains organismes afin de permettre l'augmentation du nombre de routes sur lesquelles les véhicules transportant des conteneurs aux normes internationales peuvent passer à grande vitesse et dans des conditions de transport standardisées. Dans le futur, nous envisageons de réaliser un réseau international de distribution d'à peu près 34 000 km de routes, dont 29 000 km de routes et autoroutes existantes, le reste étant composé de rocade (dont la construction est prévue) dans les trois grandes zones urbaines du pays.

#### 4.3. L'amélioration de l'accès par la route aux ports et aéroports

En plus des mesures mentionnées au préalable visant à améliorer l'efficacité du réseau de distribution et sa compétitivité internationale, nous continuons à promouvoir l'adoption de mesures visant à rendre inférieure à 10 minutes l'accessibilité aux ports et aéroports par autoroute.

Les sections routières permettant l'accès aux ports et aéroports via autoroute sont extrêmement importantes en terme de conception d'une stratégie de distribution. Cependant, seuls 66 % des ports et aéroports japonais sont accessibles en moins de 10 minutes à partir d'une autoroute, alors que ce taux atteint 80 % voir 90 % aux Etats-Unis et en Europe (pour l'année 2005). Notons que c'est déjà là une amélioration sensible par rapport à l'année 1997 où ce taux était de 30 % au Japon. L'objectif du plan appelé Social Capital Facilities Emphasis Plan est que ce taux atteigne 68 % en 2007. Nous continuerons ensuite à mettre en application les mesures nécessaires pour qu'il atteigne à moyen terme le seuil des 90 %, rendant la situation japonaise comparable à celle des situations américaines et européennes.



Note

Subject airport: Japan/ class 1 and class 2 airport where an international regular flight is available  
Europe & North America/ airport where an international regular flight is available

Subject seaport: Japan/ the primary seaport or a specific primary seaport where the annual handling freight amount exceeds 10 million tons or the annual amount of international freight which is handled exceeds 5 million tons

(excluding any specifications as an international container sea line, international ferry line and domestic sea line available for international freights)

Europe/seaport where annual handling freight amount exceeds 10 million tons

North America/ where annual handling freight amount exceeds 10 million tons or the annual amount of international freight which is handled exceeds 5 million tons

**Figure 12 - L'accessibilité aux ports et aéroports via le réseau d'autoroutes**

Dans certains endroits, les aménagements autour des infrastructures sont rendus difficiles par les situations locales. Dans ces endroits aussi, à l'aide de mesures plus souples, tel l'ajustement des modes de signalisation, l'accessibilité aux ports et aéroports peut être sensiblement amélioré.

#### 4.4. Mettre en place un système de péages souple grâce aux guichets de paiement automatique (Smart IC)

Tout en développant un réseau international de distribution et en améliorant l'accès aux ports et aéroports, nous étudions comment rendre les autoroutes et routes nationales plus accessibles aux véhicules de transport de marchandises.

Les guichets de paiement (IC), telles qu'ils sont à l'heure actuelle implantés sur le territoire, rendent l'usage des autoroutes difficiles. La raison pour laquelle ces guichets sont distants l'un de l'autre de 10 km (contre 5km en moyenne en Europe et aux Etats-Unis) est que, pour réduire les coûts de collecte des péages (coûts de main d'œuvre), les guichets IC ont été construits sur les autoroutes japonaises en forme de « trompette », afin de concentrer la collecte des péages à certains endroits. Il en a résulté des coûts additionnels de gestion de ces infrastructures.

Afin de faire face à ce problème, des guichets de paiement automatique (Smart IC) sont construits afin de réduire les coûts de gestion et de construction. Nous travaillons parallèlement à cela à l'amélioration de l'accès aux autoroutes en construisant de nouveaux guichets de paiement. En août 2006, on comptait des guichets Smart IC connectant des SA et PA dans 31 localisations. Il s'agit là d'un test en fonction des résultats duquel cette initiative sera étendue à l'ensemble du territoire à partir de l'année prochaine. Nous espérons que tous ces efforts aboutiront à une amélioration de l'accès aux autoroutes et à un transport plus rapide des biens et des personnes.

Par ailleurs, en octobre 2005, les quatre entreprises publiques en charge de la construction et de l'exploitation des autoroutes ont été privatisées, et, en Novembre 2004, des remises sur les péages (en temps ou km roulés) ont été progressivement introduites, permettant de répercuter les baisses de coût de collecte sur les usagers.

Nous développons à l'heure actuelle un programme pilote proposant une variété de gammes de péages rendant plus souple leur utilisation. Nous pensons que ces efforts permettront un meilleur usage des autoroutes par les véhicules de transport de marchandise, contribuant ainsi à alléger le fardeau pesant sur l'environnement causé par ce type de transport.

## 5. CONCLUSION

Le Japon a pour objectif de mettre en place un développement équilibré de ses territoires. Afin d'atteindre cet objectif dans un contexte de dispersion des constructions sur des territoires nationaux à structure axiale, la construction anticipée de routes comme élément fondamental de ces infrastructures a été encouragée. Des efforts considérables ont été consentis, tant du point de vue du développement économique que de celui de la protection des territoires.

Cependant, récemment, des problèmes comme la baisse du taux de natalité, le vieillissement de la population ou le réchauffement climatique sont apparus, face auxquels nul n'avait été jusqu'à présent confronté. Ces problèmes requièrent pour les résoudre des efforts importants en matière de coordination de la construction routière et en matière d'aménagement du territoire.

Le territoire japonais, long et étroit, s'étend du nord au sud. Des montagnes couvrent les régions centrales. Ainsi, les différences entre les régions en matière d'accessibilité aux transports sont encore très importantes.

Dans ces circonstances, des mesures de transport globales sont nécessaires pour utiliser efficacement les avantages des différents modes de transport (et non seulement ceux du transport routier), notamment afin de résoudre le problème chronique de la congestion routière dans les villes.

En même temps, le réseau routier est encore incomplet dans les zones rurales, et les différences d'accessibilité entre différentes zones s'accroissent. Il sera donc dans le futur important de promouvoir une diversité d'approches quant à la construction de nouvelles routes, et de résoudre les problèmes de disparités régionales des richesses et des conditions de vie.

Par ailleurs, afin de soutenir le futur développement de l'économie japonaise, il sera indispensable de réaliser aussi rapidement que possible un réseau international de distribution adapté aux normes internationales, en prenant en compte en particulier les besoins de l'industrie en matière de construction de routes.

En promouvant ces politiques de transport, nous souhaitons développer un système de transports durable, adapté aux caractéristiques régionales de notre pays, à un moment où celui-ci connaît des changements majeurs dans sa structure sociale.