

La vie au Japon

Division de l'Information et des Affaires Culturelles,
Ministère des Affaires Étrangères du Japon.

TRANSPORTS

I. Transports terrestres

Le réseau japonais de transports terrestres est l'un des plus denses du monde. Il comprend 20.482 km. de chemins de fer nationalisés, 7.428,6 km. de chemins de fer exploités par des compagnies privées et 3.573.168 camions, cars et autres véhicules à moteur (statistiques du 31 mars 1961). Le Japon, au surplus, est un archipel, d'où l'importance des transports par voie d'eau. La concurrence entre les transports par terre, par mer et par air s'avive de jour en jour.

Volume du trafic assuré
par les divers moyens de transport en 1959

Passagers

Transporteurs	Passagers transportés (en millions)	Passagers-km. (en milliards)
S.N.C.J.*.....	5,124	1,240
Chemins de fer privés.....	7,275	600
Cars.....	6,291	440
Avions.....	1	7
Paquebots.....	101	9
Total	18,792	2,296

Frêt

Transporteurs	Tonnes transportées (en millions)	Tonnes-km. (en milliards)
S.N.C.J.*	195	536
Chemins de fer privés.....	42	9
Transports routiers	1,156	208
Caboteurs 54	466
Chalands...	... 53	149
Tatal	1,502	1,368

* Société Nationale des Chemins de Fer Japonais.

1. Chemins de fer

L'entrée en service du premier chemin de fer remonte à 1872, année de la mise en service de la section Shimbashi (Tokio) Yokohama (29 km.). Les chemins de fer, au début, étaient tous propriété du Gouvernement. Cependant, à la suite de difficultés financières, ce dernier a encouragé la construction de chemins de fer privés. A une certaine époque, les chemins de fer privés



**L' Express de luxe "Kodama", signifiant écho, qui relie
Tokio à Osaka en six heures et demie.**

l'emportèrent sur les chemins de fer de l'Etat, en termes de réseau et de volume de trafic.

En 1906, cependant, le Gouvernement a racheté les principales compagnies privées, prenant ainsi en mains la gestion des principales lignes japonaises.

Les quatre îles principales qui constituent le Japon possèdent aujourd'hui un réseau ferré extrêmement dense. Il n'est pas, au Japon, une seule ville importante que l'on ne puisse atteindre par le train. Compte tenu du terrain montagneux, le réseau ferroviaire japonais est des plus modernes et ne le cède en rien, sur ce plan, aux réseaux européens. Le matériel roulant a été décimé durant la deuxième guerre mondiale, mais il a été rapidement renouvelé.

En 1949, les chemins de fer gouvernementaux, financés jusqu'alors par un compte spécial du budget national, furent réorganisés et dotés du statut de régie nationale; en application de la loi sur les chemins de fer nationaux japonais de 1948, la Société Nationale des Chemins de Fer Japonais fut créée et placée sous le contrôle du Ministère des Transports.

En 1960, les chemins de fer nationaux japonais disposaient de l'infrastructure suivante : 3,974 locomotives à vapeur, 794 locomotives à traction électrique, 245 locomotives d'autres types (y compris des diesel), 11,412 wagons de voyageurs, 4,534 voitures électriques, 2,200 auto-rails diesel, et 118,729 wagons de marchandises. 448.390 cheminots utilisaient ce matériel sur un réseau de 12,710 miles (20,482 km.) de grandes lignes ou lignes secondaires. Le réseau s'électrifie rapidement et la production de locomotives à vapeur pour le marché intérieur a complètement cessé.

Sur ces grandes lignes, la S.N.C.J. met en circulation un certain nombre de grands express à nombre de places limitées, desservant en un temps record les principales villes. C'est ainsi que le voyage de Tokio à Osaka (550 km.) peut se faire en moins de sept heures. Nombre d'autres rapides sont dotés de wagons-restaurants modernes et de wagons-lits pour les voyages à longue distance.

Honshu (l'île principale) a été reliée avant-guerre à Kyushu (l'île méridionale) par un tunnel sous-marin, et l'on étudie actuellement la construction de tunnels sous-marins pour relier Honshu à Hokkaido (île septentrionale) et Honshu à Shikoku, située au Sud de Honshu.

La S.N.C.J. possède également du matériel varié pour le transport du fret : wagons-aquarium pour transporter le poisson vivant, wagons à bestiaux, wagons réfrigérés. Elle dispose également d'un service "grande vitesse" pour les marchandises.

Vingt-six pour cent des chemins de fer du Japon sont entre les mains de compagnies privées (140), d'importance variable, qui alimentent les grandes lignes de la S.N.C.J. Les lignes privées se sont trouvées mieux placées lors de la reconstruction des installations endommagées par suite de la guerre, car elles fonctionnaient à une échelle plus réduite que la S.N.C.J.

2. Automobiles

Il y a aujourd'hui 5 fois plus de véhicules de tourisme, camions et cars en service au Japon qu'avant-guerre. En mars 1961, on comptait 3,573,168 automobiles déclarées. Comparé à la population, le nombre de véhicules motorisés représente au Japon à peu près 2% du parc

des Etats-Unis, et 24% des parcs français et britannique. La raison principale en est le développement précoce d'un réseau ferroviaire national et l'existence d'un service de trains ponctuel et parfait.

Le réseau routier (routes nationales et départementales) compte 146.348 km. (90.936 miles), dont 11.445 km. (7.111 miles) seulement de routes pavées. Dans le cadre d'un nouveau plan quinquennal, 63% des routes nationales de la catégorie A et 25% des routes nationales de la catégorie B seront pavées d'ici fin 1963. Actuellement, 44% seulement des routes de la catégorie A et 18% des routes de la catégorie B sont pavées.

L'on envisage également de terminer, d'ici fin 1963, la première autoroute du Japon, longue de 115 miles (188 km.), entre Komaki, préfecture de Aichi, et Nishinomiya, préfecture de Hyogo.

Les services de cars sont gérés par la S.N.C.J., les autorités locales et des sociétés privées. La Nippon Tsuun (Transports Express du Japon) avec d'autres grandes compagnies assurent le transport des marchandises, cependant que les chemins de fer privés disposent de services de cars et de camionnage pour assurer les correspondances avec leurs trains. Les cars à longue distance connaissent une vogue croissante, tant pour les excursions par groupes que pour le tourisme. L'on compte environ 52,180 cars privés, transportant près de 500 millions de passagers mensuellement.

3. Métros, etc.

En 1927, à Tokio, se produisit un événement historique : l'inauguration de la première ligne de métro pour voyageurs au Japon. Depuis lors, malgré une pause pendant la guerre, le réseau s'est étendu régulièrement. Au total, 65 km. de lignes de métro fonctionnent à Tokio, Osaka et Nagoya, et la construction de nouvelles lignes est en progrès, en particulier une extension de 42 km. à Tokio.

Un projet de métro aérien, monorail à type chevauchant, relayant l'aérodrome international de Tokio au centre de la ville a été approuvé par le Gouvernement ; on pense l'inaugurer en 1964 au moment où s'ouvriraient les Jeux Olympiques.

II. Transports maritimes

La marine marchande est un atout essentiel à la vie d'un pays insulaire. Avant la guerre, le Japon était un des premiers pays maritimes du monde : il figurait au troisième rang, après les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. La marine marchande japonaise comptait, à ce moment-là, 6.094.000 tonnes brutes ; elle transportait 63% des importations nationales et 73% des exportations.

La flotte marchande ne comptait plus, au lendemain de la guerre, que 1.300.000 tonnes brutes. Elle se composait, en 1945, de navires soustraits aux destructions de la guerre, dont la moitié avaient été construits dans la hâte, en présence d'une grave pénurie de matériel.

Sous l'effet d'un vigoureux programme de construction navale, le tonnage de la marine marchande japonaise était remonté, en juin 1960, à 6,931,436 tonnes brutes. Les chantiers navals se sont simultanément révélés une importante source de rentrée de devises, appoint précieux pour



Une station du métro à Tokio.

la balance des paiements internationaux.

Le Japon assurait, jusqu'à avril 1952, 23 départs mensuels de navires marchands, représentant 500.000 tonnes; en février 1959, les départs sont passés à 79,5 par mois, représentant 1.750.000 tonnes brutes. C'est sur la ligne de New-York et sur la ligne indo-pakistanaise que le volume du commerce est le plus important.

Avant la guerre, le Japon, à l'image des autres pays insulaires tels que la Grande-Bretagne, faisait appel à la marine marchande pour la plus grosse partie de ses transports intérieurs. Aujourd'hui il n'en est plus ainsi: le rail transporte en effet 39% du frêt et la marine marchande 34% seulement, ce qui contribue à surcharger les chemins de fer. Il est donc essentiel, pour le Japon, d'améliorer la qualité de ses caboteurs et d'aménager les installations des petits ports, pour décongestionner le réseau ferroviaire.

Au cours des sept dernières années, le Japon est passé en tête pour la construction navale. Les chantiers japonais ont établi, en 1957, un nouveau record, avec 2.350.000 tonnes brutes de production, en termes de navires. Les coûts de production y sont relativement inférieurs et environ 62% des navires construits résultent de commandes placées par des compagnies étrangères.

Bénéficiant du récent bond de la demande en pétroliers, le Japon a reçu jusqu'ici de l'étranger des commandes portant sur 15 pétroliers de la catégorie 65.000 tonnes.

III. Transports aériens

Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, le Japon s'est vu interdire toute activité dans le domaine de l'aviation (aviation civile comprise). En 1952, ces restrictions ont été levées,

à la suite de l'entrée en vigueur du Traité de Paix. Les progrès tangibles enregistrés en matière de transport aérien sont, dans une grande mesure, dus au relèvement économique du Japon après la guerre et au surcroît d'intérêt manifesté par l'opinion publique pour ce mode de transport relativement récent. La voie aérienne fait une concurrence croissante aux transports terrestres.

Une loi promulguée en août 1952 a créé la Compagnie Air-Japon, partiellement subventionnée. Air-Japon (Japan Air Lines-J.A.L.) a inauguré son réseau international sur le trajet Tokio-San Francisco le 2 février 1954. Le deuxième service international, en direction d'Okinawa, est entré en opération le 5 février et, en septembre de la même année, ont débuté des services hebdomadaires circulaires sur ces deux routes. En février 1955, ce fut le tour de Hong Kong avec prolongement sur Bangkok en octobre 1956 et sur Singapour en mai 1957. Vinrent ensuite Seattle et Los Angeles en 1959. Un service irrégulier relie le Japon au Brésil. En juillet 1959, eurent lieu respectivement les vols inauguraux en direction de Los Angeles et de Seattle. Depuis juillet de la même année, un service régulier relie le Japon à Formose. Enfin, le service reliant Tokio à Copenhague, Londres et Paris) par le pôle Nord a été inauguré en 1961.

Aux côtés de J.A.L., une trentaine de sociétés privées opèrent dans le domaine des transports aériens. J.A.L. et la Compagnie PANJAPON (All Nippon Airways) se partagent pratiquement le réseau intérieur.

