

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
DURBAN 2003**

**RAPPORT NATIONAL DU JAPON**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2**  
***Route et qualité de vie***

MIYATA Toshitaka

Directeur de service planification

Bureau de routes auprès du Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports

TOKUYAMA Hideo

Directeur de coordination de planification de routes

Service de recherche économique et d'étude/ recensement de la circulation

Bureau de routes auprès du Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports

OHNISHI Hirofumi

Coordinateur de recherche sur les routes

Service de routes de l'institut national pour la gestion du territoire et de l'infrastructure

Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports

MURAYAMA Kazuya

Directeur adjoint

Service de planification

Bureau de routes auprès du Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports

TADA Satoshi

Directeur adjoint du bureau de recherche économique et d'étude/recensement de la circulation

Bureau de routes auprès du Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports

## **Résumé**

Ce document concerne l'aménagement routier mis en oeuvre au Japon jusqu'à présent et les problèmes des routes tels que les embouteillages, la conservation de l'environnement et les accidents de voitures. Il traite également des politiques routières élaborées dans le prochain programme quinquennal d'aménagement routier qui débutera en 2003 et du système d'évaluation de l'administration routière au Japon.

Tout d'abord, le développement d'un réseau routier à grande échelle a commencé en 1954 pour aménager les routes, lorsque le premier programme d'aménagement routier a démarré (il est encore en cours à l'heure actuelle). Grâce à la mise en oeuvre de ce programme, le réseau de routes principales comprenant les autoroutes, les routes nationales et les routes départementales, a atteint un certain niveau d'efficacité pour relier les villes principales à travers le pays. Le réseau routier a ainsi joué un rôle important pour transporter les passagers et les marchandises et faciliter les activités sociales et économiques. Par contre, l'aménagement routier a entraîné des effets négatifs comme la congestion de la circulation, la dégradation de l'environnement, les accidents de voitures et la pauvreté du paysage routier. Bien que des mesures diverses aient été prises pour résoudre les problèmes relatifs à la route, ceux-ci demeurent toujours sérieux.

En outre, la politique routière du Japon est mise en oeuvre en se référant au prochain programme quinquennal qui est en cours d'élaboration. Quatre objectifs principaux sont définis dans ce programme : i) rétablir la vitalité économique grâce au renouvellement urbain et à la coopération communautaire, ii) renforcer la qualité de la vie, iii) assurer une meilleure sécurité de la vie, et iv) garantir la conservation de l'environnement. De plus, ce document se réfère à une réforme radicale du système administratif routier pour réaliser les quatre objectifs majeurs. Il traite aussi des réformes diverses à entreprendre telles qu'un nouveau système d'évaluation des projets axé sur leur efficacité, la mise en valeur systématique du réseau de route existant, l'amélioration du système de tarification des péages, le renforcement de la transparence et de la responsabilité du projet. Enfin, un système d'évaluation pour l'administration routière est discuté en profondeur dans ce document. Ces débats concernent les mesures, les projets routiers, les critères utilisés pour l'évaluation et la méthode d'évaluation elle-même.

### **1 Amélioration des routes avant le 1er programme quinquennal d'aménagement des routes**

#### **1.1 Avant l'époque moderne**

Dès que le système de gouvernement centralisé fut établi autrefois après la Réforme de Taika (645), un réseau national de routes publiques comprenant sept grandes routes telles que Tokaidô, Tôsando, Sanyodô et autres fut aménagé. Ces sept grandes routes sont devenues les prototypes des routes et voies pour les époques postérieures. Et les voies principales du chemin de fer ainsi que les grandes routes construites après l'ère Meiji suivent approximativement les mêmes tracés que les sept grandes routes.

La circulation pédestre et le transport des marchandises par chevaux ont joué le principal rôle avant la Restauration de Meiji en 1868. Les raisons pour lesquelles la circulation des véhicules à roues n'a pas été développée au Japon comme en Europe ou en Chine tenaient aux caractéristiques topographiques suivantes : le territoire est couvert de montagnes et il y a beaucoup de fleuves et de rivières. Par contre, le transport maritime a été très utilisé notamment pour le transport des marchandises en grande quantité. Ainsi, la circulation routière et la circulation maritime étaient toutes les deux complémentaires pour transporter les gens et les marchandises. Bien entendu, les routes ont été construites comme moyens de circulation des biens et des personnes. Mais, au milieu du 8ème siècle, un système de plantation au bord des sept grandes routes a été introduit pour la première fois au Japon. Cela s'appelle le chemin bordé d'arbres. "Ichirizuka ", c'est-à-dire les signaux routiers, sont également apparus depuis 16ème siècle. Ces grandes routes étaient en harmonie avec les paysages alentour et se mariaient avec eux. L'entretien des routes était effectué par les riverains. En effet, le peuple japonais de l'époque considérait que les routes étaient la propriété des communautés et appartenaient à tout le monde. Ainsi, les routes étaient non seulement un moyen de communication, mais aussi faisaient partie du paysage de la vie quotidienne du peuple.

## **1.2 Époque moderne – Après l'ère Meiji**

Après la Réforme de Meiji en 1868 lorsque la modernisation du Japon a commencé, le gouvernement a mis l'accent sur l'aménagement du chemin de fer et du transport maritime dans sa politique de développement du transport. Ainsi, la longueur de voies ferrées atteignait déjà 10.000 km en 1920 et dépassait 20.000 km en 1944, ce qui est presque l'équivalent au réseau de chemin de fer actuel. Ces lignes sont toujours en service, contribuant ainsi à la part importante du chemin de fer (27% en 1999) dans le transport des passagers au Japon par rapport aux pays étrangers. Par contre, on a moins développé l'aménagement des routes par rapport aux chemins de fer. Il a fallu encore attendre jusqu'à la reconstruction du territoire commencée après la fin de la Seconde Guerre Mondiale en 1945 pour qu'un vrai aménagement des routes soit mis en marche.

## **2 Aménagement des routes après le 1er programme quinquennal d'aménagement des routes**

### **2.1 Aménagement du réseau routier**

#### **2.1.1 Promotion de l'aménagement du réseau routier**

Suite à la fin de la Seconde Guerre Mondiale en 1945 et en vue de reconstruire l'économie et le territoire, l'une et l'autre dévastés, le gouvernement japonais a adopté un système de production prioritaire permettant de concentrer les ressources dans des industries clés, telles que les mines, l'énergie électrique, et l'acier, pour promouvoir l'industrialisation. Cependant, les équipements de transport du pays étaient extrêmement pauvres à l'époque, ce qui a empêché l'industrialisation. Pour faire face à ce problème, le gouvernement a mis en oeuvre en 1954 le 1er programme quinquennal d'aménagement des routes pour lancer une amélioration des routes à grande échelle. En 1958, un nouveau plan économique à long terme a été établi, suivi d'un plan national de développement global du territoire en 1961 comprenant l'aménagement des infrastructures sociales telles que les transports routiers et ferroviaires, les établissements de télécommunications et les équipements d'alimentation en énergie.

Le plan économique et le plan national de développement global ont été reconduits à plusieurs reprises afin de renforcer le développement économique et l'aménagement du territoire. En se basant sur ces deux plans, l'aménagement des routes a été poursuivi d'une manière stable jusqu'au présent 12ème plan quinquennal d'aménagement des routes (1998 – 2002), de telle sorte que le réseaux routier extrêmement limité au stade initial, s'est développé avec 7.800 km d'autoroutes, 54.000 km de routes nationales et 128.000 km de routes départementales. Les éléments principaux de promotion de cet aménagement stable étaient les suivants : un système de financement spécial auquel la taxe sur l'essence, créé en 1952 est attribué en 1953 pour l'aménagement des routes et un système de péage permettant d'aménager les routes avec les prêts définis par la loi sur les mesures spéciales pour l'aménagement des routes adoptée en 1952 et permettant l'amortissement grâce au revenu des péages.

Par conséquent, le réseau routier a été considérablement amélioré comme mentionné ci-dessus et le parc automobile comptant 920.000 unités en 1955 a considérablement augmenté, enregistrant 71,46 millions d'unité en 1999. Pendant la même période, le volume de transport de passagers est passé de 27,5 milliards de passagers-kilomètres en 1955 à 955,5 milliards de passagers-kilomètres tandis que le volume de transport de marchandises est passé de 9,5 milliards de tonne-kilomètres à 307,1 milliards de tonne-kilomètres.

Pendant la dernière moitié du 20ème siècle, le Japon a réussi sa reconstruction de l'après-guerre, accompagnée de progrès de l'industrialisation et du développement de l'économie. En 1999, le Japon est devenu la deuxième puissance économique du monde avec un produit intérieur brut qui a atteint environ 514 billions de Yens. Comme indiqué ci-dessus, le réseau de route principale aménagé pendant cette période a contribué à une énorme circulation des marchandises et des passagers causée par les activités économiques qui ont connu un développement rapide. En outre, le réseaux routier a permis à des gens d'accroître leurs zones de vie, en leur facilitant l'accès aux équipements au travail, à l'éducation, à la médecine et aux amusements si bien qu'ils bénéficient de services divers très urbains.

### **2.1.2 Situation actuelle et Problèmes**

Durant le processus du développement économique mentionné ci-dessus, on a observé dans les métropoles comme Tokyo, Osaka et d'autres grandes villes, l'hyper-urbanisation, c'est-à-dire que la population et les industries se concentrent trop sur les villes. Ceci a mis en évidence des problèmes sociaux sérieux tels que les embouteillages des routes, la congestion des transports ferroviaires, le manque de logements et la hausse de prix des terrains. Pour l'aménagement des routes, comme on a donné la priorité à l'aménagement du réseau des routes principales à l'échelle nationale, les autoroutes reliant les villes majeures ont été construites. Mais, le réseau transversal à l'intérieur des zones urbaines est en retard quant à l'aménagement. Comme les routes principales aménagées ont manqué de contrôle d'accès, des bâtiments ont été construits au long des ces routes et elles ont été utilisées comme les avenues des villes, perdant de plus en plus leur fonction de route principale.

## **2.2 Impacts négatifs de l'aménagement des routes**

### **2.2.1 Situation actuelle des problèmes d'embouteillage et Promotion des contre-mesures**

Le réseau routier au Japon a été amélioré comme indiqué à 2.1.1, mais, les travaux d'aménagement n'ont pas rattrapé la demande de la circulation routière. Par conséquent, les embouteillages sont devenus chroniques, en influençant ainsi la vie de la population et les activités industrielles. Par exemple, pendant les heures de pointe du matin et du soir, la vitesse moyenne des voitures est de 21km/h dans les métropoles et de 24km/h dans les villes régionales. La perte économique annuelle due aux embouteillages est estimée à 12 billions de Yens dans l'ensemble du Japon.

Afin de résoudre ce problème, le gouvernement a mis en oeuvre en 1998 le 3ème programme de mesures contre les embouteillages (1998-2002) pour poursuivre d'une manière globale les politiques suivantes : l'aménagement des périphériques et des routes de contournement, la séparation de grade entre les intersections et les passages à niveau, la gestion de la demande de circulation comprenant la promotion du parking terminal de correspondance pour le centre ville (Park and Ride), le transport efficace des marchandises et des mesures multiformes telles que l'amélioration des correspondances entre différents moyens de transport.

Ce programme a pour objectif d'éliminer 1.000 points d'embouteillage parmi 3.200 qui existent dans l'ensemble du Japon.

### **2.2.2 Problèmes de l'environnement et promotion des contre-mesures**

En 1998, le taux de réalisation des normes de qualité de l'environnement (NQE) pour le dioxyde de nitrogène et celui pour des particules de matières suspendues (PMS) étaient de 35,7% et de 12,4% respectivement à proximité des routes principales des métropoles comme Tokyo et Osaka. Ces valeurs très basses, révélaient ainsi les conditions très graves de la pollution de l'air. De plus, le taux de réalisation des NQE pour le bruit était de 37,4% en 1999, indiquant également une situation sérieuse dans les mêmes zones. Dans les zones dont les conditions d'environnement étaient extrêmement grave, plusieurs procès ont été faits par les riverains des autoroutes à grande circulation: procès contre la pollution du bruit sur la route nationale 43 (1976), procès contre la pollution de l'air de Nishi-Yodogawa(1978), procès contre la pollution de l'air de Kawasaki (1982) . Dans ces procès, les tribunaux étaient en faveur des demandeurs, leur verdict étant que les routes concernées avaient gêné la vie des riverains et causé des effets néfastes sur leur santé.

Pour poursuivre les mesures contre la pollution, le gouvernement a promulgué une loi de base sur les mesures contre la pollution en 1967, une loi sur le contrôle de la pollution de l'air et une loi sur la maîtrise du bruit en 1968. En outre, l'évaluation des impacts sur l'environnement poursuivie conformément aux décisions du conseil des ministres en 1984, a été effectuée selon la loi sur l'évaluation des impacts sur l'environnement promulguée en 1997. Se basant sur les différents organismes créés par ces lois, face aux problèmes de la pollution de l'air et du bruit causés par la circulation automobile, le gouvernement a poursuivi d'une manière générale les mesures suivantes : amélioration de la structure des véhicules, aménagement du réseau routier comprenant les périphériques et les routes de contournement, mesures pour la structure des routes telles que l'installation du revêtement à niveau sonore bas et du mur insonore et subvention accordée aux riverains pour l'insonorisation.

Depuis plusieurs années, le réchauffement de la Terre par l'effet de serre causé par l'émission de CO<sub>2</sub> et d'autres gaz est à l'ordre du jour. Le Japon est le quatrième pays du monde pour l'émission de CO<sub>2</sub>, émettant environ 5% du volume total de CO<sub>2</sub> dans le monde. Le secteur du transport correspond à environ 20% de l'émission de CO<sub>2</sub> du Japon et environ 90% du volume d'émission de ce secteur est produit par la circulation routière.

Une convention des Nations-Unis du cadre sur le changement climatique a été signée par de nombreux pays au "Sommet de la Terre" qui a eu lieu à Rio de Janeiro en 1992. La troisième conférence des parties à l'UNFCCC (COP3) organisée à Kyoto en 1997 a adopté le protocole de Kyoto définissant des objectifs de réduction en chiffres de l'émission de gaz pour prévenir l'effet de serre. Au Japon, la loi sur la promotion des mesures contre l'effet de serre a été promulguée en 1998 pour poursuivre des mesures systématiques contre l'effet de serre. Suivant la politique de base concernant les mesures contre l'effet de serre stipulée dans cette loi, différentes mesures sont prises. Dans le secteur de la circulation routière, on a pris les mesures suivantes : adoption de voitures écologiques, aménagement du réseau routier en vue de résoudre les problèmes d'embouteillage et réduction du volume de circulation automobile par la gestion de demande de circulation automobile (GDC) et autres. Malgré ces mesures, le volume d'émission de CO<sub>2</sub> s'est élevé à 1.225 millions de tonnes en 1999, augmentant de 9,0% par rapport à 1990. En outre, le volume d'émission de CO<sub>2</sub> dans le secteur du transport a augmenté de 23% en raison de la croissance du volume de la circulation routière.

En ce qui concerne la protection de l'environnement de la nature, depuis 1990, des projets de routes écologiques ont été mis en oeuvre, grâce à des techniques d'atténuation diverses. Depuis ces dernières années, on poursuit les projets de routes en tenant compte de la diversité des espèces comprenant les espèces habituelles et les espèces rares et les systèmes écologiques divers, en vue d'assurer la biodiversité.

### **2.2.3 Sécurité de la circulation routière**

#### **(1) Promotion des mesures de sécurité de la circulation**

Le nombre de décès par accident de voiture a augmenté avec le développement de la motorisation. Ayant atteint son niveau maximum de 16.765 en 1970, il a ensuite diminué de moitié pour passer à 8.466 en 1999. Cette baisse a été réalisée grâce à des mesures radicales comprenant la promotion de l'aménagement d'un réseau routier de qualité par l'aménagement de routes réservées aux voitures, de routes de contournement et de périphériques et la séparation des trottoirs en zone vélos et zone piétons pour améliorer la sécurité. Un autre facteur contribuant à cette baisse a été la mise en oeuvre efficace d'équipements de sécurité de la circulation tels que les trottoirs, les éclairages et les signaux destinés aux routes ayant un taux d'accidents mortels très élevé et nécessitant d'assurer la sécurité d'urgence, conformément à la loi sur les mesures d'urgence concernant les projets d'aménagement des équipements de sécurité de la circulation routière adoptée en 1966.

#### **(2) Situation actuelle et problèmes**

Après avoir enregistré en 1979 une baisse de moitié des décès par rapport à 1970, le nombre de décès par accident de voiture a recommencé à s'accroître. Depuis 1989, il a dépassé 10.000 chaque année et atteint un pic avec 11.451 en 1992. Ensuite, il a continué à baisser et s'est élevé à 8.747 en 2001, ce qui signifie un nombre inférieur à 9.000 par an, ce qu'on n'avait pas connu depuis 20 ans.

Par contre, le nombre d'accidents de la circulation routière augmentant depuis 1991, il s'est élevé à 947.169 en 2001, ce qui indique une situation alarmante. Les accidents de voitures de ces dernières années sont caractérisés par les points suivants : les accidents sur les routes principales se concentrent à des endroits et les décès des piétons causés par les voitures sont nombreux à proximité de domiciles notamment chez les personnes âgées. Par conséquent, des projets de "zones de la communauté" sont en cours d'une manière intensive. Ces projets consistent à aménager les routes des communautés pour que les piétons et les voitures puissent co-exister grâce à des mesures efficaces dans les lieux sujets à causer des accidents et à la restriction de la circulation automobile dans les zones résidentielles.

#### **2.2.4 Situation actuelle et problèmes**

Autrefois, les routes étaient non seulement des voies pour le transport des passagers et des marchandises, mais également des espaces de vie où les enfants jouaient et les gens se communiquaient. Cependant, le développement de routes réservées aux voitures a été poursuivi sans préserver cet espace de vie, pour répondre à la motorisation progressive. Par conséquent, les piétons, les trottoirs, les zones de plantation et autres espace disponibles pour les passagers et les riverains sont insuffisants. A cause du manque d'espace pour la circulation des bicyclettes, les trottoirs utilisables à la fois par les piétons et les bicyclettes ont été mis en place d'urgence. Mais, le problème de l'espace pour les bicyclette reste toujours sans issue. En outre, les poteaux supportant les fils électriques sont installés sur des trottoirs étroits, détruisant considérablement l'esthétique du paysage des villes gâchée par trop d'enseignes publicitaires disparates. Ainsi, le paysage des rues avec leurs zones de plantation et leurs trottoirs parfois dangereux à cause de vélos, présentent un aspect dégradant et il est donc nécessaire de créer un espace routier davantage orienté vers les êtres-humains.

#### **2.3 Opinion publique sur l'aménagement des routes**

Le Japon a poursuivi progressivement l'aménagement du réseau routier pendant la dernière décennie du 20ème siècle pour atteindre un certain niveau de son aménagement. Par contre, la prospérité économique de la dernière moitié des années 80 s'est effondrée au début des années 90. Pour faire face à la dépression économique, le gouvernement japonais a adopté la politique fiscale de Keynes permettant d'accroître les dépenses publiques durant les années 90. Le gouvernement a injecté des fonds dans les projets publics comprenant l'aménagement des routes. Cependant, le rétablissement de l'économie était lent de sorte que les dettes à long terme dues au gouvernement et aux collectivités locales se sont accumulées. En 2002, elles ont atteint 675 billions de Yens, correspondant à une somme environ 1,3 fois plus grande que le produit intérieur national du Japon. Par réaction à une telle terrible situation fiscale, les débats sont de plus en plus concentrés sur l'opinion selon laquelle l'investissement sur les travaux publics destiné à la reconstruction financière devrait être maîtrisé puisque les capitaux sociaux au Japon ont atteint un niveau adéquat.

Si on observe en détail les opinions sur l'aménagement des routes, il y a un grand écart entre le souhait des Japonais sur l'aménagement des routes et les aménagements réalisés. Les Japonais se demandent si des investissements adéquats sont faits dans les endroits où il faut. Par exemple, pour les périphériques dans les métropoles principales contribuant à l'amélioration de la productivité des industries japonaises et au rétablissement de la compétitivité internationale, leur aménagement ne progresse presque pas en raison du retard à atteindre un consensus social sur l'aménagement.

Dans les régions montagneuses, il y a des zones reculées qui n'ont pas de voie d'accès facile pour bénéficier suffisamment des services de base nécessaire à la vie quotidienne des habitants, tels que la médecine, l'assistance sociale, l'éducation et autres. Dans les zones urbaines, le niveau d'aménagement des routes demeure d'environ 50%. En outre, dans les zones résidentielles des villes, on demande de plus en plus l'amélioration des routes comme espace de la vie intégrant les trottoirs et accordant la priorité aux piétons et aux cyclistes.

Dans le passé, on a attaché de l'importance à la construction des routes sans tenir compte de leurs utilisateurs. Par conséquent, les routes n'ont pas suffisamment fait preuve de leur fonction, à cause des problèmes suivants : stationnement illégal, travaux de construction routier irréguliers et contrôle des signaux routiers inapproprié. Il est donc nécessaire de vérifier comment sont réellement utilisées les routes et de prendre les mesures appropriées pour poursuivre leur mise en valeur efficace dans le futur.

En plus, on doute de l'efficacité des travaux publics pour les raisons suivantes : les coûts des projets sont trop élevés, l'extension de la période initialement déterminée est considérablement prolongée et les plans des travaux ne peuvent pas être modifiés en fonction de l'évolution de la situation économique et sociale.

Les autorités administratives des routes n'ont pas assumé une responsabilité complète pour répondre à ces questions. Elles doivent écouter attentivement les critiques et les doutes publics pour réfléchir sur elles-mêmes.

D'autre part, le gouvernement a compté excessivement sur le système de péage pour l'aménagement des réseaux d'autoroutes. Ce système présuppose l'amortissement avec les revenus des péages pour financer la construction et l'amélioration du réseau d'autoroutes. Cependant, la confiance excessive dans le système de péage a abouti aujourd'hui à une impasse.

Les collectivités publiques actuelles chargées de la gestion des routes payantes gèrent toujours des autoroutes peu rentables dont la raison d'être est discutable. Alors, dans les milieux gouvernementaux, on se demande s'il est raisonnable et approprié que ces collectivités continuent le développement d'autoroutes peu rentables dans certaines régions dans le futur.

### **3 Aménagement des routes au Japon dans le futur**

#### **2.4 Programme à long terme**

L'aménagement des routes au Japon a été mis en œuvre conformément au programme quinquennal d'aménagement routier défini par la loi sur les mesures d'urgence. Ce programme comprend une variété de mesures concernant les routes. Il décide également les coûts et l'échelle (longueur et nombre de sites) pour les projets d'autoroutes réalisés par l'Entreprise Publique Japonaise des Autoroutes (l'agence du pays), les projets des routes nationales mis en œuvre par le gouvernement sous son propre contrôle, et les projets des routes nationales et des routes régionales subventionnés.

Les collectivités locales réalisent leurs propres projets sous leur responsabilité bien que ces projets ne soient pas compris dans le programme quinquennal d'aménagement routier.



Le programme quinquennal d'aménagement routier est élaboré par la Direction des routes auprès du Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports, selon la politique de base relative aux mesures pour l'aménagement routier proposée par le conseil du développement général des biens sociaux. Ensuite, ce programme doit être décidé par le conseil du cabinet.

Au cours du processus de l'élaboration du 12ème programme quinquennal d'aménagement routier (1988-2002), les opinions des experts, des connaisseurs et de nombreux utilisateurs de la route ont été entendues et reflétée dans ce programme conformément au système de participation publique.

A l'heure actuelle, la procédure d'élaboration du prochain programme d'aménagement routier à long terme commençant en 2003 est en cours. Jusqu'à présent, le gouvernement avait mis l'accent sur les coûts et les volumes des projets. Mais, en examinant les raisons de la nécessité de chaque projet public à long terme, il a adopté une orientation attachant plus d'importance aux effets des projets permettant à la population d'obtenir quelque chose de plus concret. Par conséquent, le prochain programme quinquennal sera établi selon cette orientation. Ainsi, ce programme pourra être modifié considérablement par rapport aux programmes précédents.

Ce programme quinquennal sera élaboré en tenant compte de la situation sociale et économique et de l'état du réseau routier comme l'indique ci-après :

○ au point de vue de la situation actuelle du climat économique et social au Japon, il faut reconnaître qu'ayant passé de l'époque de la reconstruction pour atteindre le niveau des pays occidentaux, le peuple japonais diversifie des demandes économiques dans sa vie quotidienne. Dans le contexte actuel d'une société atteinte par la progression de la baisse de natalité, il faut reconnaître que le Japon est en pleine maturité d'une façon globale et doit s'efforcer de construire une communauté capable de se maintenir au lieu de vouloir la croissance rapide.

○ au point de vue de la situation actuelle de l'aménagement des routes, il faut reconnaître qu'il est nécessaire d'évaluer le systèmes fiscal et légal qui a supporté l'aménagement du réseau routier. Comme un certain volume de routes a été déjà construit, il n'y a plus de besoin concernant le développement uniforme et quantitatif des routes au Japon. Mais, il reste encore de nombreux problèmes à résoudre comme l'embouteillage, la sécurité routière et l'environnement aux alentours des routes.

Dans ce programme, la planification concrète reflète également les points de vue suivants qui peuvent être la plaque tournant des décisions des administrations des routes:

. Au lieu d'insister sur "le développement quantitatif" des routes, il faut passer à "un nouvel investissement strictement sélectionné et à la mise en valeur efficace des équipements existants".

. Passer des "mesures destinées aux voitures" à celles accordant de l'importance aux piétons et aux cyclistes" dans les zones urbaines en promouvant la restriction de l'utilisation des voitures, les fonctions des routes locales et l'amélioration de l'environnement des bords de la route et du paysage la Terre.

- . Passer du "système de transport exclusivement par les voitures" à "la création d'un système de transport global et intermodal" prenant en considération le partage des rôles avec les chemins de fer et d'autres moyens de transport public.
- . Passer de "l'assistance au développement homogène et harmonieux dans l'ensemble du pays" au support du "développement régional personnalisé".
- . Passer du "système d'évaluation préalable visant à obtenir le volume de projet" à un "système d'évaluation mettant l'accent sur les résultats"
- . Passer à "l'adoption d'un système de tarification flexible "qui permet de modifier les tarifs en tenant compte de l'amélioration de l'environnement, de l'efficacité de la logistique et de la mobilité.

En se basant sur ces vues, il a été conclu que les problèmes majeurs à résoudre dans l'administration des routes étaient les 4 suivants :

- (1) Il faut dissiper l'insatisfaction du public à l'égard des investissements insuffisants pour les routes locales fréquentées par les piétons et les cyclistes et les routes suivantes : les périphériques destinés à éliminer l'embouteillage dans les zones urbaines et les routes d'accès aux infrastructures de la vie quotidienne qui sont encore insuffisantes dans les milieux ruraux.
- (2) Les autoroutes payantes construites avec les prêts remboursés avec les revenus du péage ne présentent plus d'avantages et ont atteint leurs limites, puisque les routes ordinaires sont arrivées à un certain niveau d'amélioration. Une méthode appropriée pour la gestion du risque dû au remboursement des dettes doit être établie. De plus, il y a beaucoup de points à améliorer dans le système de péage des autoroutes.
- (3) Il y a beaucoup de critiques publiques : le gouvernement n'a pas donné d'explications appropriées au public sur le délai trop long des travaux des projets de routes et la baisse de l'efficacité des entreprises publiques en générale. Dans ce contexte, le secteur routier doit prendre l'initiative pour dissiper les critiques et la méfiance publiques et améliorer la situation.
- (4) Le gouvernement doit faire plus d'efforts pour améliorer la situation dans laquelle les routes achevées ne sont pas mises en valeur d'une manière efficace, et il doit attacher plus d'importance sur l'utilisation maximale des routes en coopération avec le public et la police.

Visant à refléter ces points dans la politique routière, le prochain programme quinquennal est en cours d'élaboration. Nous présentons ci-après ses généralités à ce stade.

Le nouveau programme vise 4 objectifs principaux et comprend la réforme du système administratif des routes, constituant la précondition pour atteindre des objectifs. Le chapitre 4 aborde les quatre objectifs principaux à atteindre et le chapitre 5 concerne les réformes proposées pour le système d'administration des routes.

#### **4 Quatre objectifs principaux de mesure dans le nouveau programme quinquennal d'aménagement routier**

##### **2.5 Rétablissement de la vitalité économique grâce à la renaissance urbaine et à la coopération des communautés**

###### **(1) Assurer une mobilité flexible**

Pour utiliser au maximum les routes existantes et résoudre efficacement le problème d'embouteillage dans les zones urbaines, des mesures de gestion de la demande de la circulation (MGDC) seront prises : adoption du parking terminal de correspondance pour le centre ville, mesures contre le stationnement sur les routes, diffusion de l'échelonnage des heures de bureau. En outre, une subvention sera accordée pour la construction des intersections à multi-niveaux et la voie ferrée surlevée destinée à éliminer l'embouteillage aux passages à niveau.

Pour les mesures contre l'embouteillage comme les intersections à multi-niveaux, on introduira un système d'évaluation des données de l'embouteillage directement perçu par les voitures en marche afin de saisir l'état actuel de l'embouteillage.

Afin de faciliter le trajet des piétons et des cyclistes lors des correspondances entre les moyens de transport publics, on améliorera les correspondances entre les différents modes de transport. Cela comprendra la construction d'une place publique intégrée au bâtiment d'une station ou d'une gare de chemin de fer et la fourniture d'installations sans barrière en vue de convaincre les automobilistes d'utiliser les moyens de transports publics.

En outre, il est prévu de construire des monorails urbains, de nouveaux systèmes de transport et des tramways permettant d'alléger la congestion de la circulation routière. Il est aussi prévu d'aider les moyens de transports publics par la construction de voies réservées aux autobus.

Enfin, pour réduire le temps de restriction de la circulation routière dû aux travaux, on encouragera des travaux intensifs et concentrés et on limitera de plus en plus les zones des travaux d'excavation. En même temps, on posera une canalisation souterraine commune pour installer les fils électriques, les tuyauteries et autres.

###### **(2) Renaissance urbaine**

Les routes interurbaines qui bénéficient d'espaces publics précieuses, permettent les fonctions diverses comme la création d'un encadrement des villes, l'incitation à l'utilisation des terres aux bords des routes et l'amélioration de l'environnement urbain. Par conséquent, la priorité sera donnée au développement des périphériques formant l'encadrement des villes, et à l'aménagement des routes qui contribuent à la renaissance des centres de ville et au renouvellement des cités.

###### **(3) Création de communautés originales**

Pour créer des communautés originales, il est prévu de promouvoir une construction rationnelle des centres de ville comme noyau de la communauté et de vitaliser ces centres. En même temps, l'aménagement des routes sera effectué afin de favoriser la création d'une communauté mettant en valeur les spécificités locales. C'est-à-dire, on poursuivra le développement d'un centre commercial de correspondance permettant aux piétons et aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité et confort, créant une atmosphère de prospérité urbaine. Les programmes de renouvellement urbain seront aussi poursuivis en utilisant la méthodologie d'approche du développement extensif. Des efforts seront faits pour développer les "Relais routiers" (complexes comprenant les établissements de repos et des

centres commerciaux) construits à côté des autoroutes. Ils permettront de vitaliser les communautés locales. On aménagera aussi des routes créatives selon le plan élaboré par les collectivités locales (promenades de qualité).

#### (4) Construction d'un réseau routier reliant les différentes régions du territoire

Pour promouvoir l'échange entre les régions, renforcer la coopération dans les communautés pour la vie quotidienne, améliorer la circulation en affectant la logistique et le tourisme sur les autoroutes, résoudre le problème de l'embouteillage, réduire les accidents de voiture, diminuer la charge de l'environnement et enfin rationaliser la logistique, il est prévu de développer efficacement le réseau routier reliant les différentes régions du territoire.

#### (5) Soutien à la rationalisation de la logistique

En vue d'accroître la compétitivité internationale durant la mondialisation de l'économie globale, on poursuivra l'aménagement du réseau de routes principales et de routes d'accès aux ports et aux baies. Cela permettra de renforcer le réseau de logistique à grande échelle qui relie les différentes régions. Pour améliorer la logistique interurbaine, une rationalisation du chargement et du déchargement des camions sera mise en oeuvre.

#### (6) Mesures pour l'informatisation

On prendra les mesures suivantes pour la rationalisation de la gestion administrative : la sophistication du service de circulation routière grâce à l'utilisation de la technologie de système électrique de collecte de péage (ECP), la création d'industries relatives au système de transport intelligent (STI) et l'informatisation de la gestion des routes accompagnée de l'aménagement de la base de données. En outre, les activités de standardisation internationale seront poursuivies en assurant la compatibilité entre différents systèmes de transport intelligent à l'intérieur du pays et la conformité avec les normes internationales.

## **2.6 Amélioration de la qualité de vie**

### (1) Renaissance vers des routes sûres et agréables

On s'efforcera de faire renaître les routes de vie en intégrant l'espace des bords de la route et en donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes sur ces routes. Cela est afin d'éliminer la circulation des voitures et en vue de créer un espace communautaire favorable dans les zones urbaines pour y améliorer la qualité de vie. En outre, afin de créer une espace de promenade pour tout le monde, y compris les personnes âgées et les handicapés, il est prévu de prendre des mesures pour les routes sans barrières et l'utilisation de bicyclette.

### (2) Création de paysages urbains sans poteaux électriques

Pour embellir les paysages urbains, améliorer la protection contre l'incendie et assurer un espace de passage sûr et confortable, on donnera la priorité à la poursuite des travaux de pose souterraine des fils électriques pour les routes principales dans les zones urbaines. On poursuivra ce projet pareil pour les routes des quartiers commerciaux, des quartiers résidentiels à moyen échelle, et des sites historiques.

## **2.7 Maintien d'une vie sûre et sécurisante**

### (1) Maintien d'un cadre de vie sûr

Du point de vue international, le Japon connaît un taux d'accidents de voitures élevé, montrant les mauvaises conditions de sécurité de la circulation routière. Pour faire face à cette situation, on prendra les mesures suivantes : l'amélioration intensive des intersections aux endroits à haut risque sur les routes principales, la création des zones permettant de marcher en sécurité grâce à la limitation de la circulation en collaboration avec le service de circulation routière auprès de la police et des études psychologiques sur l'environnement de la circulation routière pour aider les conducteurs à éviter les accidents.

## (2)Précautions à prendre contre les désastres

Pour assurer la sécurité du cadre de vie quotidien public, des mesures prioritaires contre les désastres et les tremblements de terres seront prises pour le réseau routier nécessaire aux activités quotidiennes et aux secours d'urgence. En outre, on poursuivra le développement de la technologie pour rationaliser et sophistication la prévention des désastres routiers grâce aux informations techniques destinées à renforcer les mesures contre les désastres et permettant la gestion du risque.

## (3)Mesures pour la période de remplacement

Beaucoup de structures d'autoroutes existantes au Japon, qui ont été construites pendant l'époque de la croissance économique rapide de 1960 à 1990, approchent de la période de remplacement. Par conséquent, des mesures appropriées seront prises pour prolonger ces structures grâce au perfectionnement de la maintenance et de la gestion des routes, à partir de l'inspection jusqu'à la réparation, et pour minimiser les coûts du cycle de vie des nouvelles routes. Un bon système de gestion des actifs sera introduit pour effectuer la maintenance et la gestion des biens routiers d'une manière efficace tout en développant les techniques nécessaires.

## **4.4 Protection et création de l'environnement**

Pour améliorer l'environnement aux alentours des routes et préserver l'environnement de la Terre, des mesures seront prises dans le domaine de l'administration des routes pour l'écoulement régulier de la circulation routière par l'aménagement du réseau de routes principales et par l'ajustement et le contrôle de la circulation des automobiles en accord avec la restriction des gaz d'échappement dépendant de l'administration automobile.

Afin d'encourager la protection de l'environnement naturel, l'amélioration des routes sera effectuée avec une technique permettant de minimiser les modifications des espaces verts des routes et les changements topographiques à cause des travaux de construction.

Les mesures concrètes sont présentées dans les paragraphes suivants :

### (1)Amélioration de l'environnement aux alentours des routes

Pour réduire les émissions de PM et de NOx causées par les voitures en raison de l'écoulement régulier de la circulation routière, il est prévu d'aménager le réseau de routes principales, comprenant les périphériques et les route de contournement, de prendre les mesures contre les bouchons aux intersections et de réduire les travaux sur les routes.

En vue de gérer la demande de circulation routière et d'assurer l'écoulement régulier dû par ces ajustement et contrôles, un système de tarification de la route pour l'environnement sera introduit. La différence de tarifs des routes payantes sera utilisée pour inciter la circulation automobile concentrée dans les zones résidentielles à se diriger vers les zones non résidentielles, en vue d'améliorer l'environnement aux alentours des routes dans les quartiers résidentiels.

Ainsi, si on juge ces mesures effectives pour les routes payantes au point de vue environnemental, on adopte un système de tarification flexible et varié au lieu de la tarification fixe. Le système de tarification de la route pour l'environnement planifié est une expérimentation social impliquant les citoyens et le secteurs public et grâce à laquelle, la politique sur la gestion de la demande de la circulation routière sera poursuivie.

Pour encourager l'utilisation des voitures à basse émission, il est prévu d'installer des équipements d'alimentation en essence pour les voitures à basse émission et de promouvoir le développement de ces voitures en même temps qu'on assure le développement et la promotion des voitures utilisant des batteries électriques.

Afin de réduire le bruit causé par les voitures, on prendra les mesures suivantes : construction de revêtements à haute performance permettant de réduire le bruit, installation de murs d'insonorisation, mise en place des zones d'amortissement, subventions accordées aux riverains pour les travaux d'insonorisation selon la loi sur les alentours des routes.

Enfin, pour appliquer les nouvelles technologies contribuant à l'amélioration de l'environnement aux alentours des routes, des essais au site seront effectués pour expérimenter les techniques d'épuration de l'air permettant d'éliminer Nox et les particules de matières suspendues.

## (2) Protection de l'environnement de la Terre

Pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> produites par les voitures et prévenir l'effet de serre de la Terre, il est prévu de prendre les mesures suivantes : amélioration du réseau des routes principales, écoulement régulier de la circulation automobile, gestion de la demande de circulation automobile, et promotion de l'utilisation courante des voitures écologiques.

Afin de maîtriser la production des déchets de construction et d'encourager leur recyclage pour créer une communauté à recycler, on poursuivra d'une manière exhaustive, le contrôle de la production des sous-produits par les travaux routiers et leur réutilisation.

## (3) Création et protection de l'environnement naturel

Pour aménager les routes en tenant compte de l'environnement naturel et des paysages, les mesures suivantes seront prises : routes avec les espaces verts permettant la création d'espaces routiers agrémentés de verdure de qualité, adoption d'une méthode minimisant les bouleversements topographique et l'impact sur le système écologique, enfin création de biotopes grâce aux plantations sur les côtés des routes.

## (4) Mise en oeuvre efficace des mesures de protection environnementale

Afin de mettre en valeur les résultats obtenus grâce aux mesures de gestion de la demande de circulation automobile, des dispositions efficaces correspondant à la réalité de chaque région seront prises systématiquement. En outre, en vérifiant périodiquement les effets de ces dispositions grâce aux stations permanentes de surveillance de la pollution de l'air, elles devront être modifiées régulièrement. De plus, pour chaque stade de la mise en oeuvre de ces dispositions, on essaiera de créer un meilleur climat social pour gagner la confiance des citoyens.

## **5 Réformes dans le système administratif routier**

Pour atteindre les objectifs des quatre mesures routières mentionnées dans le paragraphe 4.4 ci-dessus, le système d'administration routière sera réformé selon les méthodes suivantes.

### **2.8 Sélection, mise en oeuvre intensive et services efficaces et rapides**

Afin d'utiliser efficacement les ressources financières limitées et disponibles pour l'aménagement des routes et de faire progresser les projets routiers d'une manière active et efficace, on devra veiller dans le système d'administration routière, au choix des mesures et des projets permettant la meilleure mise en valeur. A cette fin, il est prévu d'adopter un processus de mise en oeuvre d'un projet basé sur les indices des résultats, de faire une évaluation exhaustive du projet, d'exécuter un aménagement routier intensif selon les priorités, d'assurer la gestion d'avancement du projet et de réduire les coûts.

#### **(1) Évaluation des mesures conformément aux indices de résultats**

Les mesures prises devront être évaluées conformément aux indices d'issues. Chaque année, l'analyse et l'évaluation des issues seront effectuées selon ces indices et leurs résultats seront publiés. On tiendra compte de ces résultats lors de l'établissement du projet de budget par le gouvernement.

#### **(2) Évaluation des projets**

L'évaluation du projet devra être faite strictement et systématiquement à partir de l'approbation d'un nouveau projet jusqu'à son achèvement, en vue d'une mise en oeuvre plus efficace et performante. En outre, les résultats de tous les projets devront être publiés et connus du public par l'intermédiaire de l'internet ou d'autres moyens de communication. On poursuivra l'amélioration sur les méthodes d'évaluation comprenant l'analyse du coût et du profit pour estimer les résultats des projets.

Le chapitre 6 aborde les détails sur l'évaluation du projet.

#### **(3) Exécution concentrée des projets de routes prioritaires**

Pour répondre à la société moderne caractérisée par la baisse de la natalité, le vieillissement de la population et la réduction de la population active, des projets de routes prioritaires devront être exécutés. Ces routes seront aménagées rapidement mais en nombre limité correspondant au minimum nécessaire dans une société mûre, avec pour objectif un délai d'achèvement de 15 ans.

#### **(4) Introduction des règlements locaux**

Afin de poursuivre l'aménagement et la gestion de routes s'adaptant aux spécificités de chaque région, de fournir rapidement des services routiers de qualité, on modifiera les standards de la structure uniforme des routes nationales et on adoptera une structure routière plus flexible.

#### (5) Gestion d'avancement systématique et complète des projets routiers

Avec pour but de poursuivre les projets d'aménagement routier d'une manière plus efficace, la gestion d'avancement systématique et complète des projets sera effectuée de la manière suivante : on introduira la conception de gestion d'avancement chronométrique et on vérifiera chaque année l'état d'avancement selon les objectifs présentés initialement pour les 5ans à venir.

#### (6) Mise en oeuvre active des expérimentations sociales

Si une politique nouvelle est adoptée ou un projet de travaux publics est mis en oeuvre, une réduction du tarif pourra être introduite dans les routes payantes pour les considérations environnementales ou un centre commercial pourra être construit dans les quartiers commerçants. Avant l'application d'une nouvelle politique du gouvernement susceptible d'avoir un grand impact social, les expérimentations sociales devront être poursuivies activement pendant des périodes déterminées et dans des lieux limités avec la participation des citoyens.

#### (7) Développement des technologies nouvelles et réduction de l'ensemble des coûts

Pour répondre aux besoins des utilisateurs routiers, un programme de technologie routière commençant en 2003 sera établi. Il permettra de promouvoir le développement d'une technologie applicable dans les délais les plus brefs. En outre, en échangeant continuellement des informations non seulement avec le secteur de la construction, mais aussi avec d'autres secteurs industriels et universitaires, on poursuivra un développement technologique correspondant aux exigences de performance définies par les normes techniques pour la construction des routes en même temps qu'on réalisera une réduction générale des coûts du cycle de vie des équipements routiers.

### **2.9 Mise en valeur efficace des routes existantes**

Le gouvernement a attaché de l'importance à la construction des routes, en négligeant la mise en valeur efficace des routes achevées. Par conséquent, les Japonais disent très souvent que "les routes ne sont pas utilisées correctement" ou que "les routes n'ont pas suffisamment fait la preuve de leur fonctions" .

Afin de mettre en valeur toutes les routes existantes, les mesures suivantes devront être prises :

#### (1) Adoption d'un système de tarification variée et flexible pour les routes payantes

Un système de tarification variée et flexible répondant aux divers besoins des utilisateurs sera introduit pour encourager les conducteurs à passer des routes normales aux routes payantes grâce à la réduction des péages. Cela permettra ainsi une utilisation efficace des routes. Ce système sera élaboré en se basant sur les expérimentations sociales pour définir les mesures suivantes : amélioration de l'environnement aux alentours des routes, diminution des embouteillages et mesures de sécurité de la route.

(Voir le paragraphe 4.4.(1) ci-dessus).



(2) Encouragement à la diffusion du système électrique de collecte de péage

Afin d'améliorer le confort des utilisateurs, de diminuer les embouteillages aux péages et de rendre l'environnement meilleur, un système électrique de collecte global du péage permettant de traverser le péage sans arrêter la voiture ni payer en espèces, sera introduit en collaboration avec l'administration routière et celle de la circulation automobile.

(3) Élimination du stationnement illégal sur les routes

Pour arriver à l'élimination du stationnement illégal sur les routes et assurer une circulation régulière et sûre, des actions globales partiront sur l'aménagement de stationnement à courte durée pour le chargement et le déchargement, sur l'indication claire des zones de "stationnement interdit" grâce à la peinture en couleur sur le revêtement du sol et sur le renforcement du contrôle et de la vulgarisation par les commissions de sécurité locales.

(4) Rationalisation radicale des travaux routiers

Pour réduire le délai de restriction de la circulation routière accompagnant les travaux publics, les mesures suivantes seront prises : gestion exhaustive des dates d'exécution des travaux routiers, limitation des zones d'excavation, mise en œuvre simultanée de travaux intensifs et de restrictions d'excavation, aménagement de la canalisation souterraine commune, etc.

(5) Promotion de l'informatisation des routes

Afin d'utiliser utilement le réseau routier existant et d'assurer une circulation routière sûre et régulière, on poursuivra une rationalisation routière permettant de fournir en temps réel des données sur la circulation automobile, telles que les informations sur les embouteillages et les restrictions grâce au système d'information et de télécommunication de voitures (SITV). On gèrera aussi l'administration routière en utilisant la technologie informatique.

### **5.3 Renforcement de la transparence et de la responsabilité des projets**

Pour gagner la confiance du public envers l'administration routière, il est nécessaire pour le gouvernement d'assurer la transparence, l'objectivité et l'impartialité de la procédure administrative. Pour faire progresser les projets routiers d'une manière rationnelle et efficace, il sera utile de s'inspirer positivement des opinions des citoyens sur l'administration routière, car ils sont les principaux utilisateurs des routes. En conséquence, le gouvernement devra s'engager à prendre les mesures suivantes :

(1) Partenariat entre les communautés locales et l'administrateur des routes

1 Introduction du processus de planification routière avec la participation des citoyens au stade de la conception

Pour assurer la transparence et l'impartialité de la procédure de décision du plan, le processus de planification routière avec la participation des citoyens comme troisième personne, sera introduit afin de permettre la communication bi-latérale entre les administrateurs des routes et les citoyens intéressés au stade initial de la conception, en tenant compte de l'approche de communication efficace au point de vue chronologique.

2 Adoption du système de participation des citoyens dans la gestion routière

En vue de développer une gestion routière répondant aux besoins locaux, il est prévu de promouvoir une méthode de gestion routière avec la participation des citoyens (Gestion de la performance routière), permettant d'élaborer le plan de gestion, d'établir les objectifs des services routiers et d'évaluer les résultats.

(2) Renforcement de la responsabilité

## 1 Renforcement de la responsabilité et divulgation complète des informations

Pour renforcer la responsabilité de l'administration routière vis-à-vis du peuple japonais, les activités de relations publiques concernant l'administration routière devront être renforcées. La divulgation des informations devra être plus systématique et les résultats de l'évaluation des mesures prises avec les indices des issues devront être publiés sur le site Internet (Site routier IR).

Le contenu du site Internet pour le Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports, les directions régionales et les bureaux locaux sera élargi et mis à jour pour améliorer la divulgation des informations et le service des utilisateurs par l'Internet.

### Activités de communication avec les utilisateurs routiers

Pour évaluer l'importance et l'urgence des mesures ainsi que leurs effets positifs, en vue de fournir des services meilleurs, les activités de communication seront déployées pour écouter attentivement l'opinion publique grâce à la mise en place d'un bureau chargé d'enquêter sur le niveau de satisfaction des utilisateurs (enquête CS), de traiter les plaintes et de fournir des conseils.

## 5.4 Réforme du système existant

### (1) Utilisation d'un fonds réservé exclusivement aux projets routiers

Le fonds réservé exclusivement aux projets routiers est basé sur le principe que les bénéficiaires doivent se charger des coûts de l'aménagement routier. Ce sont donc les automobilistes, les principaux utilisateurs des routes et des autoroutes, qui sont tenus de prendre en charge les coûts de l'aménagement routier. Si ce fonds n'est pas affecté à des services utiles pour les utilisateurs, il sera difficile d'obtenir leur compréhension, puisqu'ils prennent en charge les coûts de l'amélioration routière.

Dans le passé, le fonds réservé exclusivement à la construction routière a été utilisé pour financer d'autres projets que ceux des routes, tels que les projets d'amélioration de l'environnement aux alentours des routes, les projets de redéveloppement des zones urbaines et les projets de construction des intersections à multi-niveaux contribuant aux services automobilistes. Dorénavant, se basant sur le principe de la prise en charge par les bénéficiaires, le fonds réservé sera prioritairement utilisé pour les projets de contrôle de la pollution de l'environnement aux alentours des routes et pour ceux de renouvellement urbains comprenant les équipements de points de bifurcation de voie tels que les intersections à multi-niveaux et les correspondances entre des moyens de transport différents. En outre, ce fonds sera amélioré en vue de son utilisation à de nouveaux usages.

### (2) Réformes du système de routes payantes

Concernant les quatre entreprises publiques s'occupant des routes, dont l'Entreprise Publique Japonaise des Autoroutes, leur nouvelle structure et les exigences de rentabilité ont été le centre des débats au cours des réunions récentes de la commission de privatisation de quatre entreprises responsables des routes. En tenant compte des opinions de cette commission, il est prévu de mener des études concrètes sur les méthodes futures de l'aménagement et de la tarification des autoroutes.

Quant au système de routes payantes, on devra d'abord limiter leur opération. Pour assurer la rentabilité de ces routes, il faudra vérifier plus rigoureusement les exigences pour réduire radicalement les coûts, rationaliser les projets par l'investissement prioritaire et enfin améliorer la transparence des projets grâce à la divulgation des informations au public.

### (3)Partage des rôles entre l'Etat et les régions

Le gouvernement sera responsable de la gestion et de l'amélioration du réseau de routes principale à grande échelle ce qui ne peut pas être réalisé par les collectivités locales d'une manière appropriée et efficace. D'un point de vue globale, l'assistance de l'Etat sera accordée aux collectivités locales pour que l'ensemble du réseau national axé sur le réseau de routes principales fonctionne efficacement. Par conséquent, un partage équitable des rôles sera fait entre l'Etat et les régions.

### (4)Introduction de l'initiative de la finance privée (IFP)

On a créé les plans IFP permettant de mettre en valeur l'initiative privée pour l'aménagement routier. Selon ces plans, on mènera des études comprenant la portée, les exigences, les procédures des projets appropriés pour leur mise en ouvre. Ces plans ont été appliqués aux plans d'aménagement du stationnement dans le passé. Pour les plans IFP, on mènera des études sur l'étendue, les conditions et la procédure des plans correspondants pour concrétiser les projets..

## **6Évaluation des projets routiers et des mesures prises**

### **2.10 Systèmes d'évaluation**

Les système d'évaluation peuvent être sommairement divisés en deux groupes : (1)Évaluation de projets concernant chaque projet d'autoroute et (2) évaluation des mesures faisant l'objet des dispositions pour les embouteillages et la sécurité routière. En 2002, la loi sur l'évaluation administrative a été adoptée pour que le gouvernement soit tenu d'évaluer toutes les mesures prises par les administrations. Dans le secteur routier, une commission des directives sur l'évaluation des investissements routiers a été déjà créée au niveau de la direction de routes pour s'engager à estimer chaque projet routier.

L'évaluation des projets est classifiée en trois catégories selon les étapes de l'exécution du projet.

La première évaluation concerne celle d'un nouveau projet pour estimer l'impact de ce projet avant son approbation. On fera notamment des analyses sur les coûts et les profits pour mesurer les conséquences économiques du projet du point de vue quantitatif. Ces analyses sont destinées au choix d'un projet plus efficace en évitant la sélection d'un projet dont le rapport entre les coûts et les profits est inférieur à 1 : 5 (coûts/profits), c'est-à-dire les coûts ne doivent pas dépasser le cinquième des profits prévus. Tenant compte de la qualité du service de transport, les facteurs additionnels ont été évalués selon la classe de routes si le projet routier peut contribuer à satisfaire aux exigences de concurrence des régions ou aider à garantir un cadre de vie favorable. Ce système d'évaluation a été expérimenté en 1996 pour estimer de nouveaux projets routiers s'ils devraient être approuvés. Ensuite, il a été adopté véritablement en 1998.

La deuxième évaluation traite de la réévaluation d'un projet dont les travaux de construction réels n'ont pas encore démarré jusqu'à 5 ans après le lancement du projet, dont les travaux de construction ne sont pas encore achevés 10 ans après son lancement. D'après les résultats de cette réévaluation, si le projet est jugé insatisfaisant, il sera examiné par la commission de surveillance de l'évaluation de projet créée pour chaque agence de mise en oeuvre. Si sa conclusion après l'examen est en faveur de la suppression du projet, ce dernier sera arrêté. Ce système de réévaluation a été introduit réellement en 1998.

La troisième évaluation se réfère à celle postérieure effectuée après que le projet est achevé. Si le projet n'a pas donné ni profit ni les résultats attendus après cette évaluation postérieure, on l'améliorera ou en inventera des expédients pour obtenir des résultats. L'évaluation postérieure déterminera si le projet concerné donne les effets prévus, quels sont ses impacts sur l'environnement et quels sont les changements de situation économique et sociale affectés par ce projet. Le système de réévaluation a été expérimenté en 1999. Ensuite, il a été adopté en 2001 pour les routes nationales exécutées par le gouvernement.

Pour l'évaluation des mesures prises, 18 indices objectifs comme "la perte du temps due aux embouteillages", "le taux des installations sans barrières", "le nombre de décès par accident de voiture", "la réduction des émissions de CO2 par les voitures", "le niveau de satisfaction des utilisateurs", sont utilisés pour atteindre les objectifs quantitatives pour la publication officielle. Les valeurs réelles pour les indices objectifs de l'évaluation sont mesurées et définies chaque année et un rapport des résultats de l'administration routière sera publié officiellement. L'évaluation des mesures a débuté avec le 11ème programme quinquennal d'aménagement des routes adopté en 1993. Depuis 2000, le niveau de réalisation des objectifs a été mesuré pour l'analyse de la performance du projet. En 2003, le système intégral associant l'évaluation des mesures avec l'évaluation des projets individuels sera introduit pour la première fois dans le secteur routier, pour que les résultats d'évaluation soient reflétés dans les processus de demande de budget, de planification et d'exécution des projets.

Le système d'évaluation et ses résultats seront publiés sur le site Internet de la direction des routes auprès du Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports : <http://www.milt.go.jp/road/ir>

## **2.11 Système de mise en oeuvre de l'évaluation des projets routier**

Afin d'effectuer l'évaluation économique et sociale des projets mentionnée dans la section 6.1 ci-dessus, il faut des techniques spécifiques telles que la mesure des terrains, l'exploration géologique, la conception des routes et la prévision du volume de circulation routière. Les procédures et les manuels d'évaluation des projets routiers utilisant ces techniques ont été élaborés par le laboratoire pour la gestion du territoire et de l'infrastructure auprès du Ministère du Territoire, de l'Infrastructure et des Transports et un institut de recherche des travaux publics indépendant. Ces procédures et manuels d'évaluation sont utilisés par les bureaux d'autoroutes nationales et aussi par les collectivités locales en charge des travaux sur le site.

L'évaluation des impacts sur l'environnement pour les projets routiers nécessite non seulement des techniques d'évaluation de l'air, du bruit, des vibrations et de la qualité de l'eau mais aussi des connaissances en biologie, écologie et paysage. Des manuels d'évaluation de l'environnement appliquant ces techniques ont été également édités par le Ministère et le laboratoire national.

Les processus d'évaluation des projets routiers sont effectués en principe par le personnel technique appartenant aux agences de mise en oeuvre. En effet, la plupart des tâches d'évaluation sont sous-contractées par des sociétés consultantes.

Comme indiqué ci-dessus, on effectue l'évaluation économique, sociale et environnementale des projets routiers. Dès que les résultats de l'évaluation indiquent sa faisabilité, une décision est prise pour élaborer la planification du projet et le mettre en oeuvre.