

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966 - 1967

Enregistré à la Présidence du Sénat le 7 février 1967.
Rattaché, pour ordre, au procès-verbal de la séance du 21 décembre 1966.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
à la suite de la mission relative aux transports intérieurs, à la
pêche maritime et à la construction navale, effectuée au Japon
par une délégation de cette Commission, du 17 septembre au
3 octobre 1966,

Par MM. Joseph BEAUJANNOT, Auguste BILLIEMAZ, Amédée
BOUQUEREL, Marcel BRÉGÈGÈRE, Jean ERRECART,
Eugène JAMAIN et Modeste LEGOUEZ,

Sénateurs.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Boufoux, secrétaires ; Louis André, Emile Aubert, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Hailgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Torbio, Henri Tournan, Raoul Vadepied, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Introduction	4
II. — Compte rendu sommaire du voyage	5
III. — Extrême-Orient ou Extrême-Occident	10
IV. — Regards sur l'économie japonaise	14
A. — Quelques chiffres caractéristiques	14
B. — Les structures économiques	15
1° Les grandes entreprises	15
2° Les petites et moyennes entreprises	17
3° La situation des salariés	18
V. — Les transports intérieurs	20
A. — Aperçu général	20
B. — Les chemins de fer	22
C. — Les routes et la circulation automobile	33
D. — Les liaisons aériennes intérieures	40
VI. — La pêche maritime	45
1° Détail des prises	45
2° La flotte	46
3° Main-d'œuvre et entreprises de pêche	47
4° Traitement des produits de la mer	47
5° Commercialisation	48
6° Situation des pêcheurs	49
VII. — Les constructions navales	51
A. — Activité des chantiers en 1965	51
B. — La main-d'œuvre	53
C. — Projets de modernisation	54
D. — Le Japon face à ses concurrents européens	55
VIII. — Conclusion	62

COMPOSITION DE LA DELEGATION

MM. JOSEPH BEAUJANNOT, Secrétaire du Bureau de la Commission,
Sénateur de Loir-et-Cher.

AUGUSTE-FRANÇOIS BILLIEMAZ, Sénateur de l'Ain.

AMÉDÉE BOUQUEREL, Sénateur de l'Oise.

MARCEL BRÉGÈRE, Sénateur de la Dordogne.

JEAN ERRECART, Sénateur des Basses-Pyrénées.

EUGÈNE JAMAIN, Sénateur du Cher.

MODESTE LEGOUÉZ, Sénateur de l'Eure.

La délégation était accompagnée par M. PIERRE LE MAROIS,
Administrateur des Services du Sénat.

INTRODUCTION

Il est à peine besoin de souligner l'intérêt que présentait pour le Sénat, et en particulier pour sa Commission des Affaires économiques et du Plan, l'envoi d'une mission d'information au Japon.

Nul n'ignore, en effet, la place éminente qu'occupe ce pays parmi les grandes nations industrielles et l'intérêt des techniques mises en œuvre dans tous les domaines par ce peuple dynamique dont le relèvement comme celui de nos voisins allemands après la dernière guerre est un des faits les plus surprenants de notre époque.

Dans l'impossibilité où nous étions d'étudier l'ensemble de l'économie japonaise pendant notre court séjour, nous avons limité l'objet de notre mission aux secteurs des transports, de la construction navale et des pêches, domaines dans lesquels les Nippons se sont fait plus spécialement connaître par leur technologie et la hardiesse de leurs conceptions.

Il nous a semblé, de plus, intéressant d'examiner les conditions dans lesquelles est assurée au Japon la coordination ou simplement la croissance concomitante des différents modes de transport au moment où le chemin de fer fait un effort particulier de modernisation et de rénovation tandis que le trafic automobile se développe à un rythme exceptionnellement rapide.

Par ailleurs, il nous a paru nécessaire, en dépit de l'objet volontairement limité de notre étude, de donner dans ce rapport quelques renseignements concernant la structure de l'économie japonaise.

Qu'il nous soit permis, en terminant cette courte introduction, de remercier les personnalités japonaises et françaises qui nous ont permis, par leurs connaissances et leur amabilité, d'exécuter notre mission dans les conditions les plus agréables et les plus intéressantes et d'en tirer le maximum d'enseignements.

II. — COMPTE RENDU SOMMAIRE DU VOYAGE

Samedi 18 septembre 1966.

La délégation sénatoriale, qui avait quitté le Palais du Luxembourg à 15 h 30, était saluée à son arrivée à l'aéroport d'Orly par MM. Kagawa, premier secrétaire d'ambassade, représentant M. l'Ambassadeur du Japon, et Watanabe, Directeur des services des Japan Air Lines en France.

Après avoir été reçus par ces personnalités au salon d'honneur de la Compagnie aérienne japonaise, les Sénateurs s'envolaient en direction de Hambourg, Anchorage et Tokio.

Dimanche 19 septembre 1966.

A leur atterrissage à 19 h 30 sur l'aérodrome de Tokio, MM. les Sénateurs étaient accueillis par un représentant de M. le Ministre des Affaires étrangères du Japon ainsi que par MM. André Brunet et Alain Cornaille, respectivement premier secrétaire et attaché à l'Ambassade de France, et M. Jean Monnin, attaché à la mission commerciale.

Lundi 19 septembre 1966.

La délégation se rendait dans la matinée au Ministère des Transports où, après avoir été saluée par M. le Conseiller Suzuki, secrétaire du Ministre, elle avait un échange de vues avec les hauts fonctionnaires responsables des communications, en particulier, MM. Ryozo Masukawa, Directeur des chemins de fer, Ryozo Harazama, Directeur des routes, et Takéo Hori, Directeur de l'aviation civile.

MM. les Sénateurs étaient ensuite reçus au Palais de la Diète par M. Yuzo Shigemune, Président de la Chambre des Conseillers, qu'accompagnaient notamment MM. Masafumi Yoneda, Président de la sous-commission des Affaires générales, et Shiro Kuichi, Président du groupe parlementaire d'amitié Japon—France.

Après le déjeuner qui leur était offert par M. le Président de la Chambre des Conseillers, les parlementaires français se rendaient à la Direction des services commerciaux français où ils prenaient un premier contact avec notre Conseiller commercial M. Henri Lombard, et son adjoint M. Padovani.

Les Sénateurs étaient reçus ensuite par M. Louis de Guiringaud, Ambassadeur de France, qui leur faisait un exposé général sur la situation politique et économique du Japon et les rapports de ce pays avec la France.

Mardi 20 septembre 1966.

Les Sénateurs visitaient dans la matinée l'une des principales gares de Tokio, la station de Shinjuku, où ils pouvaient se rendre compte des incroyables conditions d'entassement des voyageurs dans les wagons aux heures de pointe.

Ils se rendaient ensuite par le train à Kunitachi où ils étaient reçus à l'Institut technique national des chemins de fer par le Directeur, M. Tadashi Matsudaira et le Sous-Directeur, M. Kenshiro Kunitatsu.

Après avoir déjeuné à cet Institut, la délégation visitait, dans l'après-midi, à Tokio, le poste de contrôle de la nouvelle ligne Tokaido.

Mercredi 21 septembre 1966.

Les Sénateurs se rendaient dans la matinée au Ministère de la Construction où ils avaient un long échange de vues avec les hauts fonctionnaires responsables des investissements routiers, en particulier MM. Kenjiro Minowa et Saburo Yoshikane, respectivement Directeur et Sous-Directeur du bureau des routes.

A l'issue de ces entretiens, la délégation était reçue par M. Hashimoto, Ministre de la Construction.

Après le déjeuner auquel ils avaient été conviés par M. et Mme Henri Lombard, les parlementaires se rendaient à la Société des autoroutes de Tokio, où ils conféraient avec les dirigeants de cet organisme, notamment MM. Tatsuro Hagiwara, Vice-Président, et Katsumaro Fujimoto, Directeur exécutif.

Les Sénateurs parcouraient ensuite une partie du réseau express de la capitale japonaise, le plus souvent établi en superstructure.

Dans la soirée, la délégation était invitée, à l'Ambassade de France, à une réception au cours de laquelle furent présentés des modèles de haute couture créés par M. Guy Laroche.

Jeudi 22 septembre 1966.

Les Sénateurs se rendaient, tout d'abord, au Ministère de l'Agriculture où ils avaient un échange de vues avec M. Takashi Hisamune, Directeur de l'Agence des pêches, avant d'être reçus par M. le Ministre de l'Agriculture.

L'après-midi était consacrée à la visite du chantier naval de la Compagnie Nippon Kokan à Tsurumi, près de Yokohama, où la délégation était reçue par MM. Takeshi Akasaka, Président de la Société, et Hiroshi Asanuma, Directeur du chantier.

Vendredi 23 septembre 1966.

Après une courte visite des entrepôts de la Société de transport « Nippon Express », sous la conduite de son Directeur exécutif M. Takayoshi Sawamura, la délégation se rendait au grand magasin Mitsukoshi où était inaugurée une exposition consacrée à Napoléon.

Après avoir été les hôtes à déjeuner de M. Iwanami, Directeur de ce grand magasin, les Sénateurs quittaient Tokio par avion pour Osaka, utilisant pour ce déplacement un appareil tri-réacteur « Boeing 727 » des Japan Air Lines.

Ils atterrissaient à l'aéroport d'Osaka à 17 h 45.

Samedi 24 et dimanche 25 septembre 1966.

La délégation utilisait ces deux journées à la visite des monuments célèbres de la région, notamment le temple Todaiji et son grand bouddha à Nara et le Pavillon d'Or de Kyoto.

Elle rentrait le dimanche après-midi à Osaka par l'autoroute récemment ouverte entre cette ville et Kyoto.

Lundi 26 septembre 1966.

La délégation décollait d'Osaka à 8 h 15 dans un avion de construction française Nord 262, acquis par la Compagnie Japan Domestic Air-Lines, la plus importante des sociétés privées exploitant les lignes aériennes intérieures au Japon.

Elle atterrissait une heure plus tard à Tokushima dans l'île de Sikoku d'où elle gagnait par la route, en longeant la mer intérieure, le port de Takamatsu.

De retour à Osaka à 14 h 50, les Sénateurs étaient reçus dans les bureaux des Japan Domestic Airways par M. Yana Gisawa, Directeur régional de la compagnie, et avaient avec lui et plusieurs de ses collaborateurs un échange de vues sur l'activité de la compagnie, le rôle des transports aériens intérieurs au Japon et, en particulier, sur l'opinion des techniciens et des usagers concernant le Nord 262.

Mardi 27 septembre 1966.

La matinée était consacrée à la visite de la gare de marchandises d'Umeda aménagée pour le transport par chemin de fer de « containers » d'un poids unitaire de 6 tonnes.

Après le déjeuner qui lui était offert par M. Travers, Consul général de France à Kobé, la délégation quittait Osaka à 16 h. 30 pour Nagoïa par le super-express « Hikari », empuntant la nouvelle ligne Tokaïdo et arrivait dans cette dernière ville à 17 h 36.

Mercredi 28 septembre 1966.

Les sénateurs se rendaient dans la matinée à l'usine automobile de la Compagnie Toyota où, après avoir visité les ateliers et les chaînes de montage, ils étaient retenus à déjeuner par MM. Fukio Nakagawa, Président de la Société, et Taizo Ishida, Président du Conseil de direction.

Ils étaient reçus dans l'après-midi par M. Kiyoshi, Maire de Nagoïa, avec lequel ils avaient un long entretien sur le mode de désignation et le rôle des élus locaux au Japon.

La délégation quittait ensuite Nagoïa par le train à 17 h 08 et arrivait à Tokio à 19 h 10.

Jeudi 29 septembre 1966.

La délégation avait, au cours de la matinée, un long entretien avec M. Renzo Taguchi, Président de la firme Ishikawajima Harima Heavy Industries, et ses principaux collaborateurs, conversation facilitée par la parfaite connaissance de notre langue de M. Yoshida, Sous-Directeur technique.

Au cours de l'après-midi, tandis que M. Beaujannot donnait à l'hôtel New-Japan une conférence de presse, et que MM. Bregegere, Jamain et Legouez participaient à l'inauguration d'une exposition aéronautique française, MM. Billiemaz, Bouquerel et Errecart se rendaient à Yokohama où ils visitaient, sous la conduite de M. Kano, l'un des plus importants chantiers navals de la Société I. H. I. Ils pouvaient en particulier y voir, à la fois le *Tokio Maru*, le plus important pétrolier du monde en service avec 151.000 tonnes de port en lourd, et l'*Idemitsu Maru*, le plus grand navire à cette époque en construction, d'une capacité de 209.000 tonnes.

Vendredi 30 septembre 1966.

Les parlementaires se rendaient à Kurihama où ils visitaient une des usines de traitement du poisson de la société de pêches Nichiro Gyogyo, sous la conduite de M. Ikenaga, Directeur des installations terrestres.

Après le déjeuner, la délégation poursuivait sa route jusqu'au port de pêche de Misaki où des explications lui étaient données sur la manutention des poissons et l'activité des chalutiers japonais.

Samedi 1^{er}, dimanche 2 octobre 1966.

Les parlementaires se rendaient, au cours de ces deux journées, dans les montagnes d'Hakone au pied du mont Fuji et visitait le centre de Kamakura où se dresse l'une des plus fameuses et des plus importantes statues de Bouddha existant au monde.

Lundi 3 octobre 1966.

La délégation sénatoriale quittait Tokio à 10 h 30.

III. — EXTREME-ORIENT OU EXTREME-OCCIDENT

Le voyageur venu d'Occident, après avoir parcouru la moitié du monde, éprouve en arrivant à Tokio une certaine désillusion en y retrouvant les mêmes constructions, les mêmes éclairages, les mêmes automobiles, enfin la même agitation que dans cette Europe qu'il a précisément quittée pour aller à la recherche d'un certain exotisme.

En dépit, en effet, de quelques ouvrages d'économie ou de rares relations de voyage, le public européen et en particulier les Français, quand ils n'ignorent pas tout du Japon, se font de ce pays une image assez abstraite teintée généralement de poésie qui prend sa source dans les romans de Pierre Loti ou de Claude Farrère, écrivains qui n'ont fait sur ce point que donner un vernis de modernisme aux relations de Marco-Polo et des premiers missionnaires catholiques.

Ainsi désillusionné, notre voyageur passant d'un extrême à l'autre et cédant à la facilité, en viendra sans doute à penser que le Japonais pris au jeu de l'imitation s'est mué en occidental et a fait de son pays un prolongement de l'Amérique et de l'Europe.

Aucun d'entre nous, il faut bien le dire, n'a échappé à cette réaction et l'on ne peut contester, d'ailleurs, que le Japon se différencie profondément des pays voisins au point de vue géographique, ethnique, économique et politique.

Il n'est pas inutile de rappeler, tout d'abord, que le Japon est un archipel séparé de l'Asie coréenne et chinoise par 5 à 800 km de mer, car nous verrons que cet isolement a joué un rôle considérable dans la formation et la vie de cette Nation.

Ce groupe d'îles jouit d'un climat que l'on peut qualifier dans l'ensemble de « tempéré humide », malgré les différences sensibles dues à son étendue en latitude entre l'île de Kiushiu, au Sud, et celle de Hokkaido, au Nord. L'Européen retrouvera donc là-bas, suivant les saisons, les grosses pluies d'été, le crachin breton ou même la neige, et les longs printemps et automnes qui s'opposent à l'âpreté des vents et aux sautes brutales de température de l'Asie continentale.

Un relief tourmenté mais modéré exclut, par ailleurs, toute monotonie et les paysages infiniment variés restent à l'échelle humaine : nouveau contraste avec les plateaux et les plaines « toujours recommencés » de la Chine.

Les migrations ethniques, qui restent mal connues, ont accentué encore cette originalité nipponne car il semble bien que le peuplement actuel de l'Archipel provienne d'Indonésie ou d'Océanie, un certain mélange de sang avec les anciens occupants Aïnos d'origine sibérienne ayant sans doute contribué à donner aux Japonais un teint plus clair que celui des autres branches raciales d'Asie.

Mais, quelle que soit l'influence des éléments que nous venons brièvement d'évoquer, c'est surtout dans l'histoire et spécialement dans celle du dernier siècle qu'il faut chercher la raison dominante de cette « occidentalité » si surprenante des Nippons d'aujourd'hui.

En effet, lorsque l'Empereur Meiji décida, en 1867, d'ouvrir son pays aux techniques modernes, c'est en Europe qu'il envoya directement des missions composées d'hommes politiques, d'ingénieurs et de militaires. Ces voyageurs curieux et infatigables rapportèrent chez eux, avec nos machines et nos vêtements, notre conception des rapports entre les nations et, comme l'a très bien souligné M. Auguste Angles, Directeur de l'Institut franco-japonais, « lorsque le Japon nouveau opéra sa fulgurante entrée sur la scène internationale, il adopta en Asie une attitude analogue à celle des colonisateurs ».

Cette orientation occidentale connut bien une éclipse après la guerre de 1914 où le Japon tenta de fédérer sous son aile la « Grande Asie Orientale » mais la capitulation de 1945 et dix ans d'occupation américaine allaient mettre fin à cette phase asiatique et accentuer encore la ressemblance de cette nation avec les pays « blancs » en l'étendant du plan politique à celui des mœurs et en développant à l'extrême ses liens économiques avec les grandes nations industrielles du monde.

Le Japon est ainsi devenu en quelques années sans bouleversement visible une nation démocratique où l'empereur ne joue plus qu'un rôle représentatif et symbolique, tandis que l'exécutif appartient à un Premier Ministre élu par la Diète composée de deux Chambres. Quant à la solidité de ces institutions, les conversations que nous avons pu avoir au cours de notre séjour nous donnent à penser qu'en dépit de leur caractère récent, elles sont déjà profon-

dément implantées. En effet, l'opinion publique, qui ne jouait pratiquement aucun rôle avant 1940, se manifeste activement et la presse est plus développée et plus lue que nulle part ailleurs au monde.

La polarisation du commerce extérieur à laquelle nous avons fait allusion a connu son maximum en 1961 où le pourcentage des échanges était tombé avec la Chine continentale à 1 %, et avec le Sud-Est asiatique à 18 %, tandis que 60 % environ des tractations se faisaient avec l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

En dépit de l'évolution nouvelle qui se manifeste depuis quelques années vers une reprise des échanges avec la Chine et le monde communiste, cette orientation a eu de profondes répercussions sur l'habillement, le mode d'alimentation et, partant, sur le développement physique de la population. La quasi-totalité des hommes et la majorité des femmes ont abandonné, du moins pendant la journée, le costume national ; la consommation du pain, de la viande, du lait a plus qu'il triplé en vingt ans et cet apport de produits riches en protéines et en calcium a modifié sensiblement la morphologie de la jeune génération, au point qu'on a pu constater ces dernières années un accroissement de 1 centimètre par an de la taille des élèves de quatrième !

Pour compléter ce tableau, disons que le Japonais a été marqué comme nous, pour le meilleur et pour le pire, par le développement du cinéma, de la télévision, du transistor, de l'automobile et du téléphone et que le comportement des jeunes a beaucoup d'analogie avec celui de nos générations d'après guerre.

Ces apparences nous auraient amenés sans doute à conclure à une occidentalisation à peu près complète du Japon si maints aspects du comportement des individus, des relations sociales et même de la structure économique du pays ne laissaient apparaître à chaque instant de profondes différences entre notre mentalité et notre façon de réagir et celle de nos interlocuteurs.

Les Japonais ont emprunté tout d'abord à l'Asie les fondements de ses principes moraux, ses goûts artistiques et son écriture. Civilisés par la Chine comme la Gaule par les Romains, ils ont connu, aux premiers siècles de notre ère, l'émerveillement de nos sauvages ancêtres mis brusquement au contact de la civilisation la plus raffinée du monde et cette première révélation, complétée par « l'évangélisation » bouddhiste, a marqué leur pays d'une

empreinte profonde. Tout ce que le Japon peut offrir comme monuments à l'admiration de ses visiteurs, il le doit à la Chine et l'écriture « figurative » qui est plus qu'un moyen de transcription, une façon de raisonner et de sentir, lui a été apportée par les mandarins avec le goût des longues études, des formules compliquées et d'une certaine dissimulation souriante. En effet, comme ses voisins orientaux, le Japonais ne se livre pas aisément et son impassibilité est à la fois une méthode et une habitude.

Par ailleurs, les vellétés d'indépendance ou d'individualisme qui agitent une certaine jeunesse ne peuvent dissimuler que la masse est profondément disciplinée et possède même une mentalité collective. Le Japonais évite dans toute la mesure du possible de prendre une décision isolément. Avant de répondre à la question la plus anodine, il consulte ses collaborateurs car il ne se sent pas le droit d'agir par lui-même et de risquer ainsi de perdre la face ou de la faire perdre à ceux qui l'entourent. Ceci explique que les décisions aient presque toujours un caractère collégial.

Enfin, si le Japonais se donne à l'extérieur toutes les apparences de l'occidental, il retrouve le plus souvent chez lui, avec son kimono, la solide et traditionnelle organisation familiale.

Que retenir de ce double aspect du Japon qualifié tour à tour de sentinelle avancée de l'Occident et de Grande-Bretagne de l'Asie, sinon que ce pays est sans doute l'un des plus originaux du monde et qu'il est vain de vouloir le définir ou même le comparer avec une autre nation.

En dépit de son dynamisme commercial et des relations qu'il a nouées ainsi avec toutes les nations, le Japonais reste donc dans le monde un « isolé », on peut même dire « un cas ».

IV. — REGARDS SUR L'ÉCONOMIE JAPONAISE

A. — Quelques chiffres caractéristiques.

Superficie de l'archipel nippon : 369.661 kilomètres carrés.

Dont terres arables : 16 % (soit une surface équivalente à celle de notre bassin aquitain).

Population : 98 millions d'habitants.

Densité : 268 (France 87).

Densité par rapport à la terre arable : 1.700 (France 200).

Natalité : 17,6 %.

Excédent des naissances : 10,7 %.

Population active : 47.950.000.

Dont femmes : 40 % (France 27,6 %).

Répartition des travailleurs :

	Japon 1965	France 1965
	(En pourcentages.)	
Secteur primaire	26,7	20,4
Secteur secondaire	31,1	36,9
Secteur tertiaire :		
Administration	3	10
Commerce et autres.....	39,1	32,7

(En milliards de francs.)

Produit national brut..... 386,8 461,4

(En francs.)

Revenu national par tête..... 3.101 7.088

Sur le plan de la production, le Japon occupe le premier rang dans le monde pour la construction navale, la pêche maritime (en valeur des produits), la rayonne et l'industrie photographique et les transistors, le deuxième pour les fibres synthétiques et la télévision, le troisième pour l'acier et il se situe dans les cinq plus grands producteurs de ciment, d'engrais, de papier, de cotonnades et d'aluminium.

B. — Les structures économiques.

L'originalité dont nous avons déjà parlé se retrouve dans les structures économiques marquées par un décalage très net entre l'ouverture délibérée aux techniques de l'Occident et une imperméabilité quasi-totale à nos formules et à nos méthodes. Nous y retrouverons donc curieusement associés les schémas les plus modernes et les plus archaïques.

Maintenu à l'écart et dans l'ignorance des grands bouleversements économiques et politiques qui marquèrent le XIX^e siècle occidental, le Japon est entré dans la civilisation moderne avec sa solide organisation féodale et ce furent tout naturellement les seigneurs d'hier, entourés de leurs vassaux, qui devinrent les patrons des grandes entreprises surgies du sol nippon après 1870.

Ainsi se développèrent jusqu'à la veille de la dernière guerre ces énormes ententes économiques dénommées Zaibatsu, dont les plus connues étaient, et restent encore, les groupes Mitsui et Mitsubishi.

1° *Les Zaibatsu et les grandes entreprises.*

Malgré l'action entreprise par les Américains en 1945 pour briser ces associations rendues responsables de la politique belliqueuse du Japon, celles-ci, en raison même du caractère indéfinissable de leurs liens où la parenté, l'amitié, la discipline ou simplement l'habitude tiennent plus de place que les engagements formels et écrits, se reconstituèrent rapidement sous une forme, il est vrai, moins rigide et moins contraignante que par le passé.

Il ne faudrait pas, d'ailleurs, commettre l'erreur de voir dans ces Zaibatsu des sortes de « trust » analogues à Dupont de Nemours, Philips ou Unilever. En effet, en dehors de la nature particulière de leurs liens internes, ces « ententes » cherchent à s'implanter dans toutes les branches de l'activité économique et n'ont donc pas cette spécialisation qui caractérise les géants de l'industrie américaine ou européenne. De plus, les sociétés de crédit, banques ou assurances, en représentent sinon la pièce maîtresse, du moins l'élément moteur essentiel. C'est d'ailleurs autour de ces banques « mères » que ces groupes se sont spontanément recréés, non seulement en

raison de la participation de ces établissements au capital des sociétés apparentées, mais encore du fait de la politique de crédit préférentiel pratiquée en faveur des membres du « clan ».

Cependant, malgré leur importance et leur développement continu, les « Zaibatsu », dont les trois principaux sont aujourd'hui Mitsui, Mitsubishi et Sumimoto, ne dominent vraiment de façon décisive que l'industrie lourde (62 % des mines, 76 % des industries métallurgiques et 65 % de la fabrication des machines) tandis que de grandes entreprises indépendantes se développent dans les secteurs nouveaux tels que l'électronique et la photographie.

De plus, les « Zaibatsu » doivent maintenir leur cohésion sans cesse menacée et s'y emploient en utilisant des moyens classiques ou d'autres moins orthodoxes. Nous rangerons parmi les premiers, le cumul — par un petit état-major de dirigeants — des postes d'administrateurs dans les conseils des sociétés affiliées et la création de filiales communes et, parmi les seconds, la mise sur pied de comités de coordination confidentiels ou même secrets.

Examinée maintenant du point de vue général de l'économie japonaise, l'existence des « Zaibatsu » présente, certes, des avantages importants en raison de leur dynamisme et de l'effort de rationalisation et de regroupement qu'il entraîne et favorise. Mais la lutte sans merci qui oppose chacun de ses groupes conduit, en revanche, à une duplication des efforts très souvent dommageable empêchant tout effort de concentration à l'échelle nationale dans un pays où peu d'entreprises ont encore atteint la taille jugée optimum. Cet affrontement entraîne de plus un gonflement des investissements qui fut sans doute en grande partie responsable de la « surchauffe » de l'économie constatée en 1964.

Par ailleurs, les participations croisées qui maintiennent la cohésion des sociétés ont l'inconvénient d'en écarter les actionnaires individuels en engendrant un système clos où les entreprises s'appartiennent les unes aux autres.

Pour remédier à cette situation, le Gouvernement japonais qui s'était jusqu'ici cantonné dans la plus stricte neutralité économique est sorti de sa réserve en créant, notamment, une Commission pour la régularisation de la concurrence chargée, sous l'égide du très puissant Miti (Ministère de l'Industrie et du Commerce international), d'harmoniser les investissements et de recréer un système concurrentiel traditionnel.

En conclusion de ce chapitre, nous pensons utile de préciser que les entreprises (employant plus de 200 personnes), utilisent plus de 30 % de la main-d'œuvre et assurent un peu plus de la moitié des ventes d'articles manufacturés, c'est-à-dire qu'elles n'occupent pas encore la même place que, par exemple, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne. Mais il convient aussitôt de corriger cette vue globale en indiquant que ces grandes sociétés jouent un rôle beaucoup plus important et, en fait, déterminant dans les secteurs moteurs de l'économie comme la sidérurgie, la chimie, le pétrole, l'appareillage électrique ou les transports et qu'elles dominant de loin les entreprises mineures sur le plan des capitaux mis en œuvre et des profits réalisés.

2° *Les petites et moyennes entreprises.*

Bien qu'il soit difficile et quelque peu artificiel de déterminer la frontière entre les grandes entreprises et les autres, nous allons voir qu'il est indispensable, pour comprendre l'économie du Japon, de faire ressortir la différence fondamentale entre ces deux secteurs à la fois étrangers et complémentaires.

Dans son remarquable livre consacré au miracle économique japonais, M. Hubert Brochier, parlant plus spécialement des petites entreprises « domestiques », a exposé avec beaucoup de compétence les raisons de la survie d'un secteur retardataire encore important dans un capitalisme aussi évolué.

Nous passerons rapidement sur une catégorie d'entreprises dont l'activité consiste essentiellement à fabriquer des biens de consommation à caractère traditionnel, tels que tatamis, ombrelles en bambou, lanternes en papier, laques, jades, etc. Il s'agit, en effet, d'un genre d'artisanat à structure le plus souvent familiale pour lequel les notions de rentabilité et de productivité sont assez indifférentes et qui fonctionne en quelque sorte en vase clos en dépit, il faut cependant l'indiquer, du nombre important de travailleurs qu'il emploie.

Mais à côté de ce domaine hérité du passé, un grand nombre de petites entreprises se sont orientées vers des fabrications modernes et c'est là que l'on rencontre ce secteur complémentaire de la sous-traitance dont l'importance au moins quantitative confère à l'économie japonaise son caractère vraiment unique.

Si le rôle des sous-traitants varie selon leurs activités, on peut dire que la quasi-totalité des entreprises y ont recours et nous avons pu nous rendre compte par nous-mêmes qu'ils jouaient un rôle très important dans la construction navale. Sans entrer dans les détails, disons que les sous-traitants sont, pour la plupart, des fabricants de pièces détachées travaillant pour une (50 % des cas) ou plusieurs grandes sociétés ou encore pour d'autres sous-traitants.

Ces catégories d'entreprises dont l'indépendance est fort variable jouent dans l'économie nipponne le rôle peu enviable de tampon et supportent tous les risques de la concurrence et des fluctuations économiques.

En effet, l'existence même de ce secteur où l'on ne retrouve ni les hauts salaires, ni les garanties d'emploi, ni les facilités de crédit, ni même les avantages fiscaux propres aux grandes entreprises, permet à ces dernières de faire l'économie de coûteux investissements et de se fournir au meilleur compte en pièces détachées ou produits demi-finis sur le marché intérieur. Une telle répartition des charges et des profits dans les fabrications explique en grande partie la compétitivité des produits japonais sur le marché mondial, mais il est peu probable que le maintien de cette inégalité de traitement puisse se perpétuer longtemps en raison du développement des grandes affaires, du regroupement progressif des petites et moyennes entreprises et des pressions syndicales.

3° *La situation des salariés.*

On retrouve dans le domaine social la même division, décidément fondamentale au Japon, entre les salariés des grandes sociétés et ceux des petites entreprises. Ce véritable clivage se situe, sur le plan des rémunérations puisque les gains des travailleurs des grandes entreprises sont encore — toutes indemnités comprises — supérieurs de 30 à 60 % à ceux des autres ouvriers. Une deuxième caractéristique de la rémunération des personnels est que celle-ci augmente, en fonction de l'ancienneté.

Autre particularité : la stabilité de l'emploi est la règle à peu près partout et plus de 90 % des travailleurs nippons restent toute leur vie au service du même employeur.

Enfin, en ce qui concerne les charges sociales, point sur lequel nous serons amenés à revenir, la charge patronale moyenne ne représente encore que 13 à 15 % des salaires, c'est-à-dire qu'elle reste très inférieure à celle que supportent les employeurs occidentaux.

*

* *

De cette analyse, on peut donc déduire que les Japonais n'ont pu hisser leur pays au niveau des premières puissance industrielles du monde qu'en acceptant des conditions de vie et de travail particulièrement sévères.

Bien des choses resteraient encore à dire pour donner une idée, même incomplète, de cette économie si particulière. Sans prétendre donc épuiser le sujet, nous nous contenterons de souligner encore en terminant trois points importants : le taux élevé de l'épargne, qui atteint 21 % contre 10 % par exemple aux Pays-Bas, le niveau très important des investissements : 37 % du produit national brut contre 16 % en Europe. Enfin, le rôle déterminant que jouent dans les échanges extérieurs et intérieurs les sociétés commerciales d'un type unique au monde, dénommées « shosha », qui contrôlaient, en 1964, 70 % de l'activité des maisons de commerce et environ 80 % des exportations et importations.

Ces indications nous permettent de constater que le Japon, tout en assimilant de manière remarquable les techniques occidentales, a utilisé, pour leur mise en œuvre, un cadre, des formules et des méthodes en tout point originales. Il reste à savoir si les modifications qui se produisent actuellement, en particulier dans la structure de la population active, permettront à un tel système d'assurer la poursuite de l'expansion dans la stabilité et sans heurts sociaux majeurs.

V. — LES TRANSPORTS INTERIEURS

A. — Aperçu général.

Les transports sont généralement considérés aujourd'hui comme le principal des goulots d'étranglement de l'expansion économique japonaise et leur situation est souvent même qualifiée de « dramatique ».

En effet, malgré l'incontestable facilité que représente pour le pays le caractère portuaire de la plupart des centres industriels et leur possibilité de communiquer ainsi par voie maritime, le développement du trafic entre les villes et à l'intérieur des agglomérations a entraîné une saturation à peu près complète des voies de communication terrestres, saturation que l'accroissement rapide du nombre des automobiles privées est venu encore aggraver.

1° *Le transport des personnes.*

Le tableau suivant donne un aperçu du volume du trafic par mode de transport pour les années 1963 et 1964.

	1963	1964	POURCENTAGE en 1964.
	(En milliards de passagers-kilomètre.)		
Chemins de fer.....	227,4	241,8 (1)	68
Autobus et automobiles.....	89,4	107,9	30,3
Aviation intérieure.....	2,3	2,7	0,8
Cabotage maritime.....	3	3,1	0,9

(1) En 1965 : 255,6.

Ainsi, plus de trois voyageurs japonais sur quatre empruntent le chemin de fer et, en dépit de l'accroissement rapide du transport routier, la position du rail, lui-même en progrès sensible chaque année, reste largement prédominante et le sera sans doute encore longtemps.

La situation est donc, dans ce domaine, très différente de celle qui existe dans les autres grands pays industriels et, en particulier, en France où le rail n'assure guère que 20 % des transports de personnes.

Une telle différence s'explique en partie, nous le verrons, par l'insuffisance de l'infrastructure routière mais surtout par le niveau encore très bas des revenus individuels incompatible avec l'achat et l'utilisation de véhicules de tourisme par de larges couches de la population. On constate, d'ailleurs, que la route joue effectivement un rôle plus important dans une région relativement riche comme celle de Tokyo où, suivant les renseignements qui nous ont été fournis, sa part approcherait 50 %.

2° *Le transport des marchandises.*

Voici résumé en quelques chiffres comment se présente et a évolué le trafic de marchandises de 1962 à 1964.

	CHEMINS DE FER	CAMIONS	CABOTAGE maritime.
	(En milliards de tonnes/kilomètre.)		
1962	57,2	32,4	71,9
1963	60,1	42	78,8
1964	59,9	47,2	77,1
1965	56,7	»	»

Contrairement à ce que nous avons constaté pour les voyageurs, la structure du transport des marchandises ne diffère pas notablement de ce qu'elle est en Occident du moins si l'on met à part le volume naturellement très élevé du cabotage maritime.

Par ailleurs, comme en France et chez ses voisins, on observe un accroissement très rapide de l'activité des camions dont la participation au trafic total a atteint, en 1965, 26 % contre 31 % pour le rail.

De façon générale, le transport routier l'emporte à courte et moyenne distance mais la longueur du trajet effectué par les marchandises sur route tend à s'accroître. Le kilométrage au-dessus duquel le rail l'emporte est ainsi passé, entre 1960 et 1965, de 162 à 210 kilomètres.

B. — Les chemins de fer.

Dès les premières années de son ouverture à la civilisation industrielle moderne, le Japon se préoccupa de construire un réseau ferroviaire et les Nippons, toujours soucieux de faire appel aux ingénieurs les plus expérimentés, se tournèrent dans ce but vers les Anglais considérés avec raison à l'époque comme les meilleurs techniciens en la matière.

Cependant, si justifié qu'ait été ce choix, il eut l'inconvénient de doter le Japon d'un réseau à voie métrique (1,067 m), conforme à ceux qui étaient construits alors par les Britanniques dans leurs colonies. Comme nous le verrons plus loin, seule la ligne du « New Tokaido » possède donc une voie normale à l'écartement de 1,44 m.

Quoi qu'il en soit, le réseau dont la première ligne inaugurée en 1872 reliait Tokyo à Yokohama se développa rapidement dans tout le pays, mais sans plan d'ensemble, l'exploitation étant assurée par un nombre très élevé de petites compagnies.

Ce manque de coordination entraîna de telles difficultés financières que l'Etat japonais fut amené, dès 1906, à racheter une partie importante des sociétés. Enfin après 40 ans d'exploitation directe par le Gouvernement furent fondées en 1949 les « Japan National Railways » qui exploitent aujourd'hui l'ossature ferroviaire essentielle avec un personnel dont l'effectif atteignait en 1964 : 461.931 employés.

1° *L'infrastructure.*

Le développement total du réseau ferré atteignait, à la fin de 1964, 28.000 kilomètres dont 20.900 pour les J. N. R. et 7.100 kilomètres pour les compagnies privées.

Depuis 1935, le kilométrage des voies exploitées par la Compagnie Nationale s'est accru de 3.600 kilomètres tandis que celui des autres sociétés s'est réduit de 2.300 kilomètres.

Le taux d'électrification est d'environ 35 % mais assez paradoxalement, ce sont les compagnies privées qui sont les mieux équipées dans ce domaine avec 6.000 kilomètres de voies électrifiées tandis que les J. N. R. n'en possèdent pas plus de 4.200 (dont 3.129 en courant continu). Il est vrai qu'il s'agit surtout dans ce premier cas de lignes de banlieue.

2° Le trafic.

a) Les voyageurs.

En raison de l'importance et de la densité considérables de la population, le trafic de voyageurs atteint un total qui n'est approché par aucun réseau ferroviaire dans le monde surtout si on le rapporte à la longueur des voies. Évalué en millions de passagers et de voyageurs/kilomètre, il se présentait comme suit en 1965 :

		PASSAGERS	PASSAGERS/KILOMETRE
		(En millions.)	(En millions.)
J. N. R.	Abonnés	4.679	78.680
	Autres	2.043	95.334
Compagnies privées.	Abonnés	5.602	54.023
	Autres	3.483	27.605
Total	Abonnés	10.281	132.703
	Autres	5.526	122.939
Grand total		15.807	255.642

Pour permettre d'apprécier ces chiffres, nous pensons utile d'établir une courte comparaison avec les résultats de la S. N. C. F. pour la même année 1965.

	LONGUEUR du réseau (1).	VOYAGEURS	VOYAGEURS kilomètre.
	(En kilomètres.)	(En millions.)	
S. N. C. F.	29.220	620	38.200
Chemins de fer du Japon..	23.000	15.807	255.642

(1) Ouvert au trafic « voyageurs ».

On constate, à la lecture de ces tableaux, que le nombre des usagers du chemin de fer est incomparablement plus élevé au Japon qu'en France : soit 25 fois plus en voyageurs et 7 fois plus en voyageurs/kilomètre.

Mais la différence est plus frappante encore si l'on considère le nombre de voyageurs transportés par kilomètre de voie car on trouve alors au Japon le chiffre de 564.000 contre 21.393 dans notre pays.

Bien que le parc de wagons soit environ deux fois plus important que le nôtre, on conçoit qu'un tel taux d'utilisation du réseau ferré se traduise par une densité d'occupation des voitures à peine croyable, spécialement sur les lignes de banlieue utilisées par près de deux voyageurs sur trois.

Notre délégation a pu d'ailleurs assister au spectacle vraiment extraordinaire de cet entassement des banlieusards dans les trains à la gare de Shinzuku, l'une des cinq stations de banlieue de Tokyo, à une heure de pointe.

D'après les renseignements qui nous ont été fournis, une telle gare est utilisée chaque jour par 1.250.000 voyageurs dont 400.000 entre sept heures trente et neuf heures trente. Sur certaines lignes, les convois se succèdent toutes les deux minutes et le nombre de trains desservant quotidiennement la station ou la traversant atteint 1.900.

A l'arrivée des trains, les voyageurs rangés sur le quai en longues files d'attente perpendiculaires aux voies sont poussés dans les wagons par des employés préposés à cet effet. Les portes ne se referment que lorsque la limite de compressibilité humaine est atteinte. On arrive ainsi, paraît-il, à mettre jusqu'à 400 personnes dans des wagons prévus pour 140 (assisés et debout).

Il est permis de se demander comment les choses évolueront dans l'avenir, le nombre des passagers s'accroissant de 8 % en moyenne par an.

Quant à la répartition du trafic, nous avons noté que les chemins de fer assurent 61 % des déplacements des banlieusards de la région de Tokyo, la Compagnie nationale et les sociétés privées participant sensiblement à égalité à ces transports. Toujours pour la seule banlieue de la capitale, le nombre des voyageurs empruntant le train est estimé à 8.500.000 par jour dont 70 % d'ouvriers et d'étudiants. 60 % de ces déplacements s'effectuent aux deux heures de pointe du matin et du soir.

b) Les marchandises.

Si l'activité ferroviaire japonaise apparaît exceptionnelle dans le domaine des voyageurs, il n'en est pas de même pour les marchandises où les chiffres atteints en 1965 sont beaucoup moins remarquables, ainsi qu'il ressort du tableau comparatif suivant :

	TONNES	TONNES/ kilomètre
	(millions).	(milliards).
Chemins de fer nippons	243,4	56,7
S. N. C. F.	238,7	64,5

Par ailleurs, le rôle joué en la matière par les compagnies privées est presque insignifiant avec moins d'un milliard de tonnes/kilomètre.

Cette évocation du problème du fret nous conduit à dire un mot de l'effort considérable qui est aujourd'hui entrepris par les chemins de fer nationaux pour développer le trafic par « containers » (1).

Notre délégation a eu, en effet, l'occasion de visiter la station d'Osaka-Umeta, principale des 12 gares actuellement équipées pour la manipulation de ces énormes caisses métalliques dont le poids total en charge peut atteindre 6 tonnes.

Les « containers », apportés généralement par camion, à raison de deux par véhicule, sont aisément transbordés en moins d'une minute grâce à de puissants moyens de levage sur des wagons plats de 30 tonnes de charge utile.

Le trafic, pour lequel cent gares nouvelles sont en cours d'équipement, se développe rapidement et le nombre des « containers », qui atteignait 10.000 au moment de notre départ, devrait maintenant être de l'ordre de 14.000.

Les expéditions effectuées selon cette formule bénéficient du régime de tarification le plus favorable.

Les dirigeants des chemins de fer espèrent ainsi amener ou ramener au « rail » une clientèle séduite, notamment, par la rapidité d'acheminement des marchandises par route. La durée du

(1) Ce trafic aurait représenté en 1966 40 % du transport ferroviaire de marchandises.

transport de Tokyo à Osaka en régime super accéléré peut, en effet, être ramenée (de ville à ville) de 19 heures à 11 heures contre 18 heures par la route et 36 heures par mer.

3° *Le régime de tarification.*

a) Tarifs de transport de voyageurs.

Deux éléments les caractérisent : leur bas niveau et leur valeur dégressive.

Ils se calculent en effet comme suit :

Kilomètre en seconde classe :

En-dessous de 400 km.....	5 centimes.
Au-delà de 400 km	2,5 centimes.

Kilomètre en première classe :

En-dessous de 400 km	9 centimes.
Au-delà de 400 km	4,5 centimes.

En fait, les choses sont quelque peu différentes car les prix s'établissent par tranche de distance avec un minimum [de 40 yens (1) en première classe et 20 yens en deuxième classe] à percevoir pour un parcours inférieur ou égal à 5 kilomètres.

Quoi qu'il en soit, ces tarifs sont nettement inférieurs à ceux pratiqués dans la plupart des pays européens et, en particulier, en France : première classe : 15 centimes ; deuxième classe : 10 centimes, non compris la prise en charge de 1 à 1,5 centimes.

Bien entendu, en dehors de ces tarifs valables pour les omnibus ou les express ordinaires, des suppléments souvent importants vont jusqu'à doubler le prix du billet lorsque le voyageur utilise un rapide ou un super rapide.

En revanche, des réductions substantielles sont consenties aux étudiants : 80 à 90 %, et aux ouvriers : 50 à 76 %, sous forme de cartes d'abonnement.

En conséquence, le rendement du voyageur/kilomètre est extrêmement faible, n'atteignant que 1,99 yen contre 7,20 aux États-Unis, 5,13 en Grande-Bretagne, 4,67 en France et 3,75 en Italie.

(1) 1 yen = 1 centime 37.

b) Tarification « marchandises ».

Il n'est pas question d'exposer ici dans leur ensemble les différents tarifs appliqués aux marchandises suivant leur nature, leur volume ou leur encombrement.

Nous pouvons cependant indiquer qu'il existe quatre catégories de services allant de l'équivalent du détail au wagon complet et au container, ce dernier bénéficiant du tarif le plus bas.

4° *Situation financière des chemins de fer nationaux.*

a) Le bilan de 1965.

Le bilan des J. N. R. se présente comme suit pour l'exercice fiscal 1965 :

	En millions de francs.
Dépenses	10.372
Dont personnel	4.247
Recettes	8.687
Dont voyageurs	5.647
Dont marchandises	2.715
Excédent des dépenses	1.685

Ce déficit relativement important résulte, pour la plus grande partie, d'un alourdissement des charges d'intérêt et des dépenses de personnel ainsi que d'une légère réduction du trafic « marchandises ». On peut cependant penser qu'il s'agit d'un simple accident dû au tassement économique constaté en 1965 car jusque-là, le budget des J.N.R. était à peu près équilibré avec un déficit n'excédant pas 5 % du chiffre d'affaires.

5° *Relations des chemins de fer avec l'Etat.*

Jusqu'en 1949, les chemins de fer qui avaient été nationalisés en 1906, étaient dirigés sans intermédiaire par l'Etat mais, à cette date, l'exploitation en fut confiée à une société nationale créée à cet effet, au capital de 4.900 millions de yens, et dotée d'un statut commercial lui assurant une large indépendance sous la tutelle du Ministère des Transports.

En 1950, le Gouvernement a versé à la nouvelle compagnie une provision pour investissements s'élevant à 4 milliards de yens. Depuis lors, la plus grande partie des dépenses d'investissement ont été couvertes par des prêts gouvernementaux dont le montant total s'est élevé, de 1949 à 1955, à 865 milliards de yens.

Par ailleurs, les J. N. R. ont bénéficié d'une subvention de 3 milliards de yens de 1960 à 1965.

Enfin, depuis 1964, la construction des lignes nouvelles est effectuée par les soins d'une compagnie particulière, la « Japan Railway Construction Cooperation », au capital de 34,2 milliards de yens, dont 31,7 fournis par les J. N. R. et le reste par le Gouvernement.

Nous n'avons pu déterminer exactement dans quelles conditions les chemins de fer nationaux du Japon faisaient face à leur déficit d'exploitation. Mais cette insuffisance de recettes étant un fait nouveau, il est probable que le problème est actuellement à l'étude.

Quoi qu'il en soit, le principe sans cesse affirmé de l'indépendance financière des J. N. R. ne nous paraît pouvoir résister à la conjoncture défavorable que connaît actuellement la société dont la dette, à court et à long terme, avait atteint près de 1.000 milliards de yens en 1965 et s'élèvera à un niveau bien plus élevé encore si le plan visant concurremment au doublement des voies et à l'élimination de la traction à vapeur, est entrepris au rythme prévu.

Quant aux compagnies privées, en dépit de leur indépendance théorique, elles reçoivent, à titre exceptionnel, des subventions de l'Etat.

C'est ainsi que pour l'exercice 1965, le Gouvernement leur a accordé 92,5 millions de yens dont 54,3 pour pallier les déficits d'exploitation.

Par ailleurs, l'activité de ces sociétés est supervisée par le Ministère des Transports, notamment sur le plan des tarifs et des règles de sécurité.

6° *La nouvelle ligne du Tokaïdo* (1).

Il nous est apparu nécessaire de consacrer un chapitre spécial de ce rapport à la nouvelle ligne de chemin de fer du Tokaïdo en raison du retentissement qu'a eu dans le monde la construction de cette voie ultramoderne au moment même où de nombreux

(1) La route de l'Est.

techniciens, spécialement dans les pays hautement développés, paraissent mettre en doute l'avenir du « rail » face à la concurrence de l'automobile et de l'avion.

On verra en effet qu'en construisant le nouveau Tokaïdo, les ingénieurs japonais ont voulu démontrer que le chemin de fer constituait encore aujourd'hui le meilleur moyen de transporter rapidement et confortablement un grand nombre de personnes au meilleur coût pour le pays et pour les usagers.

1. LA RÉGION DESSERVIE

Si la ligne du Tokaïdo ne représente, avec ses 515 km, que 2 % du réseau ferré japonais, la région qu'elle dessert de Tokyo à Osaka est de loin la plus active et la plus peuplée du Japon puisqu'on y trouve 40 % de sa population totale et 70 % de son potentiel industriel. En fait, on peut dire que cette bande de territoire qui n'excède pas 20 km de largeur en moyenne est l'une des fourmilières humaines du globe avec une densité d'habitants allant de 1.000 à 2.000 au kilomètre carré et six métropoles groupant près de 20 millions de personnes.

Par sa formule technique et son environnement, le nouveau Tokaïdo, ouvert d'ailleurs au seul trafic de voyageurs, présente donc plus d'analogie avec une voie de desserte urbaine analogue à notre futur Réseau express régional qu'avec une liaison ferroviaire classique.

2. OBJET DE LA NOUVELLE LIGNE

Dès 1959, le trafic avait atteint sur l'ancienne ligne Tokaïdo une intensité considérable avec 122 trains de passagers et 78 convois de marchandises par jour. Le doublement de la demande de transport attendu d'ici 1975 rendait donc indispensable la création de moyens de communication nouveaux.

Après avoir examiné le coût et la capacité des trois solutions possibles : avions, autoroute ou voie ferrée nouvelle, le Gouvernement opta, en 1959, pour cette dernière formule jugée seule susceptible d'offrir une capacité supplémentaire importante, tout en permettant de tirer un meilleur parti de l'infrastructure actuelle.

Les techniciens des chemins de fer firent ressortir, en effet, l'intérêt qu'il y aurait à spécialiser la ligne nouvelle dans les transports rapides et ultra-rapides et à utiliser exclusivement la voie

existante pour les omnibus et les trains de marchandises. L'unification de la vitesse des convois ainsi réalisée sur l'ancien Tokaïdo permettrait, en effet, de porter le nombre de ceux-ci de 120 à 180 par jour, chiffre auquel viendraient s'ajouter les 150 à 180 trains pouvant théoriquement utiliser la nouvelle voie.

On réalisait donc par cette opération une augmentation de capacité de transport de l'ordre de 50 % pour les marchandises et de 150 % pour les voyageurs.

3. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA VOIE ET DU MATÉRIEL

a) L'infrastructure.

Les caractéristiques générales de la voie consistent essentiellement dans l'utilisation de rails lourds (53,3 kg au mètre) à l'écartement standard international de 1,435 m, l'adoption d'un tracé entièrement nouveau et ne comportant en particulier aucun passage à niveau et l'équipement en courant alternatif à 60 périodes sous une différence de potentiel de 25.000 volts, redistribué par 25 sous-stations.

Les vitesses élevées recherchées ont nécessité de plus la mise en place de rails soudés par tronçons de 1.500 mètres, fixés aux traverses par des systèmes d'attaches élastiques souples. Par ailleurs, le rayon de courbure de la voie reste dans les tournants supérieur à 2.500 mètres.

Pour permettre de juger de l'importance des travaux relatifs aux installations fixes, nous dirons encore qu'il a fallu creuser 68 km de tunnels (dont 3 ont plus de 5 km) et construire 114 km de ponts et viaducs.

Si l'on tient compte de la durée d'un an et demi consacrée à l'achat des terrains, on constate cependant que l'ensemble de l'ouvrage a été mené à bien en deux ans seulement.

b) Le matériel roulant.

Le matériel roulant comprend actuellement 40 rames de 12 voitures toutes automotrices. Au point de vue électrique, les wagons sont couplés 2 par 2 formant 6 unités comportant chacune tout l'appareillage nécessaire : pantographe, abaisseur et redresseur de

tension, moteurs (à raison de un par essieu) et rhéostat de freinage. La puissance totale des 48 moteurs entraînant la rame est de 8.880 kW. Chaque train peut emporter 982 voyageurs dont 132 en première classe et 855 en deuxième classe. Il y a deux demi-voitures buffet et un compartiment spécial pour les bagages est disposé aux extrémités des voitures.

Les membres de la délégation se sont naturellement étonnés du fait qu'il n'existe pas comme dans notre pays une seule locomotive électrique par convoi. A cette question, les ingénieurs japonais ont répondu que le procédé adopté avait pour objet d'obtenir une meilleure répartition des efforts et surtout d'éviter une surcharge trop importante du ballast en un point donné.

En ce qui concerne la stabilité en marche, nous ne partageons pas tout à fait l'appréciation élogieuse de nos collègues de l'Assemblée Nationale. En effet, si les mouvements de tangage et de roulis sont de faible amplitude jusqu'à 180 kilomètres/heure, il n'en est pas de même au-delà de cette vitesse. Des progrès restent donc à faire dans ce domaine si, conformément à leurs intentions, les responsables du Tokaïdo décident de pousser la vitesse des convois jusqu'à 250 kilomètres/heure.

e) Contrôle de la marche des trains.

Il n'est pas possible, dans le cadre de cette étude, de traiter de l'ensemble des installations de sécurité prévues sur cette ligne nouvelle ; nous dirons toutefois un mot du poste de commande central de Tokyo que nous avons visité après avoir été reçus à l'Office des Chemins de fer. Ce poste comporte un tableau d'indication de la circulation des trains, de 20 mètres de long et 2 mètres de large, sur lequel est schématisé l'itinéraire des 515 km entre Tokyo et Osaka. On peut ainsi contrôler à chaque instant les numéros d'ordre des convois, leur situation, leur état d'occupation, le fonctionnement des commandes d'arrêt, enfin, la vitesse du vent transmise par les anémomètres installés en 24 endroits le long de la ligne. Des « dispatchers » peuvent aussi surveiller l'état de la circulation tout le long de l'itinéraire. De plus, le mouvement de chaque train est figuré par un enregistreur automatique. Devant ce tableau d'indication, se trouve un tableau de contrôle de la signalisation muni de petits leviers permettant de télécommander les aiguilles et signaux situés dans toutes les gares intéressées.

4. FINANCEMENT ET COUT DE L'OPÉRATION

La construction de la nouvelle ligne du Tokaïdo a été financée, d'une part, par un prêt à long terme accordé par le Gouvernement aux Japan National Railways et, d'autre part, par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (B. I. R. D.).

Le coût total des dépenses concernant la construction de la ligne et le matériel roulant approprié a atteint 380 milliards de yens, soit 5,2 milliards de francs.

5. PREMIERS RÉSULTATS OBTENUS.

Depuis sa mise en service en octobre 1964, le nouveau Tokaïdo a vu son trafic se développer de façon régulière, malgré les tarifs relativement élevés pratiqués sur cette ligne (le supplément demandé entraîne une augmentation de 85 % à 110 % du prix du billet ordinaire).

Pour l'année 1965, le nombre des voyageurs a atteint 31 millions, correspondant, pour un parcours moyen individuel de 344 km, à un trafic de 10,7 milliards de voyageurs/kilomètre et au 1^{er} septembre dernier, 62.110.000 personnes avaient emprunté la nouvelle ligne.

6. PROLONGATION DE LA LIGNE

Les résultats obtenus au cours des deux premières années d'exploitation ont amené le Gouvernement japonais à prendre la décision de prolonger la ligne, dans un premier temps, jusqu'à Okayama, ville située à 150 kilomètres à l'Ouest d'Osaka. Le profil de la voie et les rayons de courbure adoptés (3 k. 4) doivent permettre de porter la vitesse des convois jusqu'à 240 kilomètres/heure.

Après la mise en service de cette section nouvelle qui doit intervenir en 1972, on envisage de prolonger la liaison ferroviaire ultra-rapide jusqu'à Simonoseki à l'extrémité occidentale de l'île principale et à 1.096 kilomètres de Tokyo. La durée du trajet Osaka-Simonoseki, actuellement de huit heures serait alors ramenée à moins de trois heures (Tokyo—Simonoseki en six heures, à rapprocher de Paris—Nice en dix heures trente par le *Mistral*).

En conclusion, et malgré les quelques réserves que nous avons été amenés à formuler, la nouvelle ligne du Tokaïdo nous est apparue comme une réalisation technique de premier ordre.

Quant au bilan qui fait l'objet d'une comptabilité spéciale, il a évolué comme suit pour les années fiscales 1964 et 1965 :

	(En milliards de yens.)	
	1964	1965
Recettes	19,3	54,7
Dépenses	27,3	66,9
	8	12,2
Déficit		

En dépit de ces résultats, les dirigeants des chemins de fer restent optimistes. Ils estiment, en effet, que l'accroissement des recettes et la diminution des charges d'amortissement permettront d'ici quelques années d'équilibrer les comptes. Ils font, d'ailleurs, ressortir qu'à la date du 10 octobre 1966, les profits du trafic représentaient déjà un tiers des frais de construction.

Tout concourt à l'agrément du voyage : facilité d'accès aux voitures (de plain-pied par de larges portes à ouverture automatique), air conditionné, insonorisation très poussée, possibilité de téléphoner, confort des sièges, etc.

Dans un domaine où le souci de parvenir à des résultats spectaculaires conduit trop souvent à négliger les mille détails qui concourent à rendre le voyage agréable et reposant, le Japonais a su conjuguer heureusement ses remarquables qualités techniques et son goût des choses belles et bien faites.

*

* *

C. — Les routes et la circulation automobile.

Si les chemins de fer japonais occupent dans le monde une position de premier ordre, il n'en est pas de même du réseau routier dont le faible développement et la mauvaise qualité constituent aujourd'hui un handicap sérieux pour le développement économique du pays.

Nous verrons cependant que les Nippons ont pris conscience de cette lacune et entreprennent dès maintenant un effort très important pour remédier à cette situation.

1° *L'infrastructure.*

Le réseau routier japonais comprend, au total, 147.808 km de voies reconnues se décomposant comme suit :

— routes nationales.....	27.341 km ;
— routes régionales.....	32.948 km ;
— autres routes.....	87.519 km.

Son développement même, rapporté à la surface de l'archipel, est donc très faible avec 0,4 km par kilomètre carré, contre 1,4 km pour la France. Mais cette insuffisance est encore plus marquée si l'on considère l'état et le gabarit des chaussées. En effet, en mars 1964, 26.166 km de voies seulement possédaient un bon revêtement.

Quant aux autoroutes, pratiquement inexistantes en 1963, leur longueur totale n'atteignait encore, à la fin de 1965, que 200 km.

2° *Le plan quinquennal routier (1964-1969).*

Le plan quinquennal d'aménagement du réseau routier mis en œuvre en 1964 a essentiellement pour objet :

- la construction de 713 km d'autoroutes (dont 155 de dégagement) ;
- le revêtement en dur de 28.125 km de routes ;
- l'amélioration de 12.236 km de chaussées.

Le Japon devrait donc disposer en 1969 de 784 km d'autoroutes et de 54.291 km de chaussées revêtues et recalibrées.

Les dépenses engagées pour cet aménagement routier s'élèvent à 56 milliards de francs pour la période 1964-1969, dont 45,2 pour le plan quinquennal proprement dit : un tiers des dépenses concernent les seules autoroutes et 11 milliards les opérations entreprises par les régions.

Les travaux relatifs aux routes nationales et régionales sont pris en charge en totalité par l'Etat et les régions. En revanche, ces dernières ne participent que dans une faible mesure à la construction des autoroutes et routes à péage concédées à des sociétés chargées de les construire et de les exploiter. Les ressources complémentaires sont demandées à l'emprunt sur les marchés intérieur ou extérieur.

Au total, le budget des routes représentait ainsi en 1965 : 9,4 % des dépenses de l'Etat contre 6,83 % en 1960. France : 2,50 % en 1965.)

Les deux tableaux suivants donnent la répartition des dépenses (en milliards de yens) et les ressources de financement :

1° Nature et financement des travaux.

	ETAT	REGIONS	SOCIETES conces- sionnaires.	TOTAL
	(En milliards de yens.)			
Routes	1.614	585,2	»	2.200
Autoroutes et routes à péage	133,8	55,4	911,6	1.100
Travaux faits par les ré- gions	»	800	»	800
	1.747,8	1.440,6	911,6	4.100

2° Détail du financement.

	ETAT	REGIONS	SOCIETES conces- sionnaires.
	(En milliards de yens.)		
Produit des impôts sur les carbu- rants	1.505,6	»	»
Produit des impôts sur la cession des routes régionales.....	»	271,5	»
Produit des impôts sur l'huile.....	»	410,6	»
Revenu des emprunts régionaux.....	2,7	»	»
Budget général.....	239,5	»	»
Budgets régionaux.....	»	758,5	»
Emprunt des sociétés conces- sionnaires	»	»	911,6
	1.747,8	1.440,6	911,6

Au sujet de ce financement, il convient d'indiquer que la *totalité du produit de l'impôt sur l'essence est affectée à la modernisation du réseau routier*. On peut constater, d'ailleurs, que les sommes ainsi collectées sont encore insuffisantes pour faire face aux besoins.

Le recours qui est fait à l'emprunt a naturellement pour corollaire l'établissement d'un péage qui est de l'ordre de 0,10 F par kilomètre. Nous noterons, de plus, que l'emprunt pour les autoroutes est placé, pour une part notable, à l'étranger, c'est-à-dire essentiellement en Amérique.

Enfin, le plan quinquennal dont nous venons de donner les grands traits ne constitue qu'une première étape du plan d'aménagement du réseau établi pour 20 ans. Au titre de ce programme à long terme est prévue la construction de 7.600 km de voies nouvelles.

*

* *

Au cours de la visite qu'elle a effectuée à la société concessionnaire des autoroutes et routes rapides (à péage) de la région de Tokyo, la délégation sénatoriale a recueilli quelques éléments intéressants concernant le statut de ce genre d'entreprise et ses ressources.

Il s'agit, en fait, d'une société d'économie mixte où sont représentés les intérêts de l'Etat, des municipalités et de la région.

Le président est nommé par le ministre de la construction, et le conseil d'administration est composé pour partie de fonctionnaires et pour partie de représentants des collectivités locales.

Le financement des travaux est couvert à raison de 5,5 % par l'Etat, 5,5 % par la ville de Tokyo, 11 % par les autres communes et 78 % par l'emprunt. Toutes les autoroutes et routes construites sont naturellement à péage et le niveau de celui-ci est relativement élevé : 0,10 F par kilomètre en moyenne.

Nous avons pu d'ailleurs constater, au cours de nos déplacements, qu'il faut aussi acquitter une taxe sur toutes les routes nouvelles, voire simplement améliorées.

Par ailleurs, en raison des lenteurs de la procédure d'expropriation, du coût élevé des terrains et du manque de place, la construction de la plupart des voies rapides se fait en viaduc, soit au-dessus du sol, soit même dans la mer. Le coût de réalisation d'une autoroute est donc particulièrement élevé, allant, suivant les cas, de 8 à 35 millions de francs par kilomètre (France : 3,5 millions en rase campagne ; 20 à 40 dans les agglomérations).

A titre d'exemple : pour les 93,8 kilomètres d'autoroutes (de dégagement) à construire dans le district de Tokyo, la dépense prévue atteint 2.658 millions de francs, soit 28 millions de francs par kilomètre.

Il s'agit donc d'une charge énorme pour un pays dont les ressources financières sont, nous l'avons vu, très limitées.

3° Production et parc automobiles.

a) Production automobile.

Le nombre de véhicules automobiles construits au Japon augmente régulièrement depuis 1963, ainsi qu'il ressort des chiffres suivants :

	CAMIONS et camionnettes.	AUTOCARS	VEHICULES de tourisme.	TOTAL
1963	1.048.804	13.339	447.788	1.509.931
1964	1.188.535	14.077	619.332	1.821.944
1965	1.238.959	19.254	721.502	1.979.715
1966 (1)	1.380.000	20.000	880.000	2.280.000

(1) Estimation.

Le Japon est donc devenu, l'an dernier, le troisième producteur du monde, après les Etats-Unis et l'Allemagne fédérale et avant la France, la Grande-Bretagne n'occupant plus que le cinquième rang.

Mais, pour établir une comparaison valable avec les pays, il conviendrait de tenir compte de l'existence d'un certain nombre de véhicules à trois roues et d'automobiles de moins de 360 cm³ de cylindrée. En défalquant ces véhicules, on arriverait, pour 1966, à un chiffre de l'ordre de 2.180.000.

On notera, aussi, la part très importante des véhicules commerciaux comprenant, d'ailleurs, 8 % seulement de camions gros porteurs (+ 3 t) et, par voie de conséquence, le nombre relativement faible des véhicules de tourisme qui représentent, par exemple, en France, 90 % du total.

Tout en occupant une place considérable dans le monde, l'industrie automobile japonaise se situe donc, à notre avis, en valeur de production, sensiblement derrière la France et la Grande-Bretagne.

Il faut cependant noter, depuis ces dernières années, une augmentation sensible de la cylindrée moyenne des voitures et un accroissement très net de la part des véhicules de tourisme.

Sur le plan du commerce extérieur, le volume des exportations, relativement faible jusqu'en 1963, augmente rapidement, en raison même des caractéristiques de la production. C'est ainsi que le chiffre des voitures de tourisme vendues a atteint, au premier semestre 1966, 75.880, en augmentation de 42 % sur la période correspondante de 1965.

b) Le parc automobile actuel.

En raison du démarrage assez récent de la production, le parc automobile japonais est encore assez peu développé eu égard à l'importance de la population.

Pour 1965, la physionomie de ce parc était la suivante :

Camions et camionnettes.....	4.679.982
Autocars	105.386
Voitures de tourisme.....	2.289.665
	<hr/>
Total	7.075.033

Comme nous l'avons indiqué pour la production, il conviendrait de défalquer de ce chiffre les véhicules à trois roues et les voitures de moins de 360 cm³, ce qui ramènerait le parc à 6 millions d'unités environ.

Pour 1966, l'augmentation très sensible de la production a porté le parc à 9 millions de véhicules, dont 8 millions d'automobiles à quatre roues de plus de 360 cm³ de cylindrée, parmi lesquelles on dénombre 3 millions de voitures de tourisme.

La proportion de voitures particulières ressort ainsi à 3 pour 100 habitants, contre 22 en France, et celle de l'ensemble des voitures à 8, contre 28.

c) Le trafic routier.

Nous ne reviendrons pas sur les indications globales fournies plus haut à propos de la répartition générale des transports intérieurs mais ces chiffres ne fournissent pas une idée suffisante de la physionomie de la circulation automobile et de sa répartition.

Nous serons amenés sur ce point à traiter successivement de la situation dans les grandes villes et des liaisons interurbaines.

L'importance des travaux entrepris dans les grands centres urbains facilités d'ailleurs par les destructions très étendues provoquées par la guerre a porté en partie ses fruits et le trafic, s'il est intense, reste du moins relativement fluide. Ceci est particulièrement vrai pour l'agglomération de Tokyo où, pour faire face aux Jeux Olympiques de 1964, les Japonais ont entrepris des travaux considérables. Notons à ce propos que dans ce district urbain le nombre de véhicules est passé de 1961 à 1966, de 100.000 à 1 million pour une population totale qui s'est accrue de 6 à 11 millions.

Toujours au sujet de la circulation dans la capitale nous avons été frappés par l'absence presque totale de transports en commun de surface et le nombre élevé de taxis (1). Compte tenu des tarifs très modiques pratiqués par ces derniers (1,35 F pour une course de l'ordre de 3 km), il semble que ces voitures jouent un rôle essentiel dans les déplacements des personnes, spécialement dans la soirée. Nous avons pu ainsi constater qu'après 21 heures, 8 à 9 automobiles sur 10 circulant dans ce centre étaient des taxis.

Si la situation est donc dans les grandes agglomérations assez satisfaisante et certainement en tout cas bien meilleure qu'à Paris, Lyon ou Marseille, il en est tout autrement sur les grands axes interurbains, tels que Tokyo-Yokohama-Miura ou Tokyo-Osaka. Sur ces liaisons, la circulation est à la limite de l'embouteillage total aux heures de pointe et très difficile à tout moment ; cet état de choses est dû aussi bien au nombre des véhicules qu'à la proportion très élevée de camions et d'autocars lents et encombrants.

De telles difficultés entraînent un nombre d'accidents très élevé, eu égard au volume général du trafic, accidents ayant causé,

(1) Environ 30.000 à Tokyo, soit deux fois plus qu'à Paris et 90.000 pour l'ensemble du Japon.

en 1965, 11.389 morts (dont 2.434 cyclomotoristes) et 396.955 blessés (France : 12.335 tués et 292.681 blessés pour un trafic sensiblement double).

Cependant, la sécurité routière a fait des progrès sensibles car l'on constate qu'en dépit de l'augmentation très importante du trafic depuis 1960 (+ 120 %), le nombre des tués n'a progressé que de 8,5 %.

D. — Les liaisons aériennes intérieures.

L'insuffisance des moyens de communication terrestres et la difficulté résultant pour les liaisons entre les îles du franchissement de bras de mer a favorisé, dès la renaissance de l'aviation commerciale japonaise, l'expansion des lignes aériennes intérieures.

1° *Contexture du réseau.*

Le réseau intérieur japonais peut se diviser en deux parties : les lignes dites principales ou « trunk lines » et les lignes locales.

Parmi les premières se rangent les liaisons Tokyo—Osaka, Tokyo—Sapporo (dans l'île Hokkaïdo), Tokyo—Fukuoka (île Kiou-Siou), Osaka—Fukuoka et Osaka—Sapporo.

Le régime de desserte de ce réseau primaire se présente comme suit :

Tokyo—Sapporo	22 services quotidiens.
Tokyo—Osaka	27 services quotidiens.
Tokyo—Fukuoka	8 services quotidiens.
Osaka—Fukuoka	10 services quotidiens.
Osaka—Sapporo	2 services quotidiens.
Total	67 services quotidiens.

A côté de ces cinq liaisons, qui constituent l'ossature du réseau, existent de nombreuses lignes locales au nombre de soixante-dix environ, les premières rayonnant autour de Tokyo, Osaka et Nagoya, les secondes constituant des transversales secondaires.

On voit donc que le maillage des liaisons aériennes est beaucoup plus dense que celui existant actuellement en France.

2° *Compagnies participantes.*

En application des décisions prises par le Ministre des Transports, le réseau principal est desservi concurremment par la Compagnie nationale Japan-Air-Lines et la plus importante des com-

pagnies privées, All-Nippon Airways (A. N. A.). Sur le réseau secondaire, on retrouve la Compagnie A. N. A. et les compagnies privées : Japan Domestic Air-Lines (J. D. A.), Toa Air-Lines et Nagasaki Airways.

L'absorption par la J. A. L. de la Compagnie J. D. A. qui utilise, on le sait, trois appareils français « Nord 262 », apparaît probable à plus ou moins longue échéance.

Les appareils utilisés.

La flotte aérienne mise en œuvre sur le réseau domestique nippon est hétéroclite. Elle tend toutefois à se moderniser et à devenir plus homogène, spécialement sur les lignes principales où les avions à réaction prennent une place prépondérante.

Parmi les appareils en service actuellement, nous retiendrons :

- le « Boeing 727 » : appareil américain triréacteur moyen courrier (115 places) ;
 - le « DC 6 B » : quadrimoteur (90 places) ;
 - le « Vickers-Viscount » : biturbopropulseur moyen courrier anglais (55 places) ;
 - le « Fokker 27 » : biturbopropulseur moyen courrier hollandais (48 places) ;
 - le « Convair 240 » : bimoteur américain (52 places) ;
 - le « Nord 262 » : biturbopropulseur français (32 places),
- enfin, le « YS 11 », un moyen courrier biturbopropulseur à ailes hautes de fabrication japonaise mais équipé de moteurs Rolls-Royce pouvant emporter 60 passagers à 480 kilomètres heure.

Les J. A. L. mettent essentiellement en ligne sur le Japon des appareils « Boeing 727 » et des « DC 6 B ».

Quant à la Compagnie A. N. A., elle dispose d'une flotte assez imposante de 49 avions comprenant :

- 5 « Boeing 727 ».
- 8 « Viscount ».
- 6 « YS 11 ».
- 25 « Fokker 27 ».
- 3 « DC 3 ».
- 2 « De Havilland Heran ».

Troisième compagnie notable, les J. D. A. possèdent 2 « Boeing 727 », 7 « YS 11 », 7 « Convair 240 » et 3 « Nord 262 ».

3° *Le trafic et sa répartition.*

Le nombre de passagers transportés sur le réseau aérien domestique est passé, de 1955 à 1965, de 336.000 à 5.181.000 (1) et celui des passagers/kilomètre, de 122 à 2.972 millions.

Toutefois, le taux d'accroissement a été nettement moins élevé de 1964 à 1965 : 8 %, qu'au cours de la période précédente : 20 % et plus.

Si les J. A. L. jouent un rôle prédominant sur les lignes principales, elles arrivent cependant au second rang pour le trafic aérien (régulier) domestique avec 1.654.900 passagers et 1 milliard de passagers/kilomètre, contre 2.600.000 passagers et 1.415 millions passagers/kilomètre pour la Compagnie A. N. A. Les sociétés T. O. A. et J. D. A. L. viennent ensuite à peu près au même niveau avec, respectivement, 478.500 et 346.900 passagers, loin devant les Nagasaki-Airways : moins de 50.000 voyageurs.

Quant au trafic réalisé sur les principales lignes, il se présente comme suit pour les années 1964 et 1965 :

	1964	1965
Tokyo—Osaka : passagers	1.577.016	1.354.487
Tokyo—Fukuoka : passagers	297.585	332.780
Tokyo—Sapporo : passagers	599.348	712.103
Osaka—Fukuoka : passagers	252.379	274.854
Osaka—Sapporo : passagers	28.653	22.115

On constate sur la liaison Tokyo—Osaka une diminution sensible du nombre des passagers due sans doute à l'ouverture de la nouvelle ligne Tokaïdo alors que le trafic a continué à progresser sur les itinéraires les plus chargés.

En 1966, les trois accidents graves survenus coup sur coup à Tokyo, au cours du mois de janvier, ont entraîné une nouvelle régression de l'activité aérienne, notamment entre la capitale et Osaka mais une nette reprise s'est amorcée au second semestre.

4° *Les conditions de tarification.*

Nous avons estimé intéressant d'indiquer pour 3 liaisons types : Tokyo—Osaka, Tokyo—Sapporo et Tokyo—Fukuoka, les tarifs pratiqués. Nous avons, par ailleurs, établi sur les mêmes bases une comparaison avec 2 lignes intérieures françaises un peu moins longues.

<i>Tokyo—Osaka.</i>		<i>Paris—Lyon.</i>	
Distance : 460 km.		Distance : 400 km.	
Durée du trajet : 0 h 45.		Durée du trajet : 1 heure.	
Aller	82,20 F.	Aller	118 F.
		(Avec carte d'abonnement) ..	83 F.
Aller et retour.....	137 F.	Aller et retour.....	236 F.
		(Avec carte)	166 F.
Tarif de nuit (aller).....	57,54 F.		
Supplément « Jet ».....	10,96 F.		
<i>Tokyo—Sapporo.</i>		<i>Lille—Nice.</i>	
Distance : 930 km.		Distance : 850 km.	
Durée du trajet : 1 h 10.		Durée du trajet : 3 h 30.	
Aller	153,44 F.	Aller	244 F.
		(Avec carte)	171 F.
Aller et retour.....	276,74 F.	Aller et retour.....	488 F.
		(Avec carte)	342 F.
Tarif de nuit (aller).....	124,67 F.		
Supplément « Jet ».....	12,47 F.		
<i>Tokyo—Fukuoka.</i>			
Distance : 1.000 km.			
Durée du trajet : 1 h 30.			
Aller	164,40 F.		
Aller et retour.....	284,96 F.		
Tarif de nuit (aller).....	115,08 F.		
Supplément « Jet ».....	16,44 F.		

Ainsi qu'il est possible de le constater, les tarifs pratiqués sur les lignes aériennes intérieures sont nettement moins élevés au Japon qu'en France, spécialement sur les longues distances.

En effet, même en tenant compte du supplément pour avions à réaction, le prix du billet Tokyo—Osaka est sensiblement inférieur à celui de Paris—Lyon, alors que le premier trajet l'emporte de 60 km sur le second.

Mais la différence est beaucoup plus grande encore si l'on considère le tarif aller et retour qui bénéficie au Japon d'une réduction de 15 %, alors que le voyageur français doit acquitter le double du prix du billet aller.

Troisième avantage pour les usagers nippons : les tarifs de nuit ramènent le coût du transport au niveau extrêmement bas de 0,13 F par kilomètre, alors que nos tarifs sont de l'ordre de 0,28 F.

On notera de plus que la qualité du matériel employé, au moins sur les lignes principales, permet des vitesses sensiblement supérieures.

Il faut remarquer enfin, que sur la liaison Tokyo—Osaka, le tarif aérien est du même ordre que celui du billet par chemin de fer, en 1^{re} classe, majoré du supplément prévu pour le super express « Hikari » (1), soit : avion 93,16 F ; train : 88 F, alors qu'en France l'écart est beaucoup plus important sur un trajet tel que Paris—Lyon : avion : 118 F ; train « Mistral » : 93,80 F.

(1) En français : la lumière.

VI. — LA PECHE MARITIME

Bien que sa part dans le total des captures de la pêche mondiale ait sensiblement diminué depuis quelques années, le Japon occupe encore, et de loin, *le premier rang dans le monde pour la valeur des prises réalisées* : soit 1.382 millions de dollars (Pérou : 95).

En ce qui concerne le tonnage de poissons, la situation des grands producteurs mondiaux se présentait comme suit en 1965 :

Pérou	9.130.700 tonnes.
Japon	6.879.000 —
Chine (continentale).....	5.800.000 —
U. R. S. S.	4.476.000 —
U. S. A.	2.638.000 —
Total mondial	63.615.000 —

Ajoutons que la production japonaise actuelle, malgré sa relative stagnation depuis 1962, dépasse encore de 50 % le chiffre record qu'elle avait atteint avant la dernière guerre, soit 4 millions 200.000 tonnes.

1° *Détail des prises.*

Alors que les pêcheurs japonais s'aventurent sur toutes les mers du globe, nous avons été surpris de constater que le tonnage de poissons pêchés en haute mer ne représente qu'un peu plus de 10 % du total.

En ce qui concerne les espèces pêchées, signalons tout d'abord que le Japon occupe également la première place pour le nombre de baleines capturées (Japon : 23.886, U. R. S. S. : 19.682, Norvège : 15.005).

En dehors de cette catégorie de cétaqués, le total des prises effectuées en mer se présentait comme suit en 1963 :

	(En milliers de tonnes.)
Sardine.....	403
Carangue.....	468
Maquereau.....	465
Scamberose Saurus.....	384
Thon.....	672
Saumon.....	148
Flétans et soles.....	232
Morue.....	612
Divers.....	1.268
	<hr/>
Total.....	4.652
	<hr/> <hr/>
Coquillages.....	331
Algues.....	280
Encornets et poulpes.....	937

Ces chiffres mettent en lumière la qualité générale des prises et leur variété. On remarquera notamment l'importance des tonnages concernant des poissons particulièrement appréciés, tels que le thon, le saumon ou la sole.

2° La flotte.

La flotte de pêche japonaise comprenait, en 1964, 391.973 unités dont 207.615 à moteur. En se référant aux chiffres de 1959, on constate un accroissement sensible de la part des navires motorisés (207.615 contre 167.000) et de leur tonnage (2 millions de tonneaux contre 1.360.000).

L'augmentation maximale intéresse les navires de plus de 100 tonneaux : + 60 %.

Parmi les navires les plus importants, citons :

- des bâtiments congélateurs de 153 mètres de long et 17 mètres de large, jaugeant plus de 9.000 tonneaux ;
- des chalutiers de 2.000 et 3.500 tonneaux ;
- des thoniers de 5.000 tonneaux et plus.

3° *Main-d'œuvre et entreprises de pêche.*

a) Les marins pêcheurs.

En raison même de l'expansion économique, le métier de pêcheur, assez mal rémunéré, est peu recherché par les jeunes couches de la population et l'on constate une diminution continue du nombre de ces travailleurs, tandis que leur âge moyen s'accroît. Leur effectif total est ainsi passé de 723.000 en 1960 à 672.000 en 1964. Cette évolution est plus sensible pour la pêche côtière que pour la pêche hauturière et lointaine.

b) Entreprises de pêche.

L'importance de la pêche artisanale reste considérable et le nombre des grandes entreprises limité.

C'est ainsi qu'il existe encore, sur 267.000 exploitants, 262.000 petits pêcheurs propriétaires de leur bateau et seulement 1.292 compagnies privées et 644 sociétés coopératives.

Les trois premières sociétés, seules vraiment importantes, Taiyo Gyogyo, Nihon Suisan et Nichiro réalisent 5 % des prises totales.

Beaucoup de pêcheurs artisanaux partagent, en fait, leur activité entre la pêche et l'agriculture.

4° *Traitement des produits de la mer.*

Une proportion relativement faible de la production est vendue fraîche et l'industrie de la congélation et de la conserve s'est considérablement développée depuis la dernière guerre.

Ainsi, on peut estimer que les 6.800.000 tonnes produites en 1965 se sont réparties comme suit :

Fabrication d'engrais et d'aliments du bétail	1.500.000 tonnes.
Poisson frais.....	1.800.000 tonnes.
Poisson congelé et surgelé.....	500.000 tonnes.
Conserverie	3.000.000 tonnes.

Une quantité importante des conserves de poisson est constituée par ce que les Japonais appellent le saucisson et le jambon de poisson.

La visite effectuée par la délégation à l'usine de traitement de la société Nichero Gyogyo, à Kurihama, a permis aux Sénateurs de se rendre compte des conditions dans lesquelles étaient fabriquées ces conserves et de leur nature. Il s'agit, en gros, d'une sorte de pâté de poisson contenu dans une enveloppe cylindrique de matière plastique.

La capacité de traitement de l'établissement que nous avons visité est d'environ 15.000 tonnes par jour.

En dehors de ces produits d'un genre assez particulier, destinés essentiellement à la consommation intérieure, le Japon fabrique un tonnage important de boîtes de conserves. Les principales espèces ainsi traitées sont le maquereau, le thon, le saumon, la sardine, le crabe, la langouste et les huîtres.

5° Commercialisation de la pêche.

En dépit de la reprise de la production constatée en 1965, la demande du marché intérieur se maintient à un niveau élevé et l'augmentation des prix du poisson a dépassé celle des autres produits alimentaires.

Le tableau suivant donne une idée du marché des produits marins en 1964 :

	POISSONS et plantes marines.	VIANDE de baleine.	TOTAL
	(En milliers de tonnes.)		
Quantité totale des offres	6.643	222	6.865
Production intérieure	6.061	198	6.259
Importation	582	24	606
Exportation	717	41	758
Consommation intérieure	5.926	181	6.107
Alimentation	(4.527)	(181)	(4.708)
Usage non alimentaire	(1.399)	»	(1.399)

On voit qu'en dépit de la progression du lait, des œufs et de la viande, la consommation japonaise de poisson reste très importante encore avec 52 kilogrammes par tête (contre 58 en 1950) et qu'elle contribue pour plus de 50 % à l'alimentation des habitants.

Enfin, en ce qui concerne le commerce extérieur, il convient d'indiquer que si les exportations s'accroissent sensiblement — 112 milliards de yens en 1964 contre 84 en 1960 — les importations ont augmenté plus encore, passant de 5,5 à 32 milliards de yens.

Les ventes à l'étranger se présentaient comme suit en 1964 :

	En millions de dollars.
Produits surgelés	87.072
Poissons salés et séchés.....	6.411
Conserves	131.567
Perles (1)	55.079
Divers	10.658

Après les produits surgelés dont le volume s'accroît très rapidement, on notera, parmi les conserves, celles de saumon, de thon, de crabe, de maquereau, de langouste et d'huîtres.

Les principaux clients du Japon sont, dans l'ordre, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et les pays de l'Asie du Sud-Est.

Quant aux produits importés, ils sont destinés pour plus de 80 % aux engrais et à l'alimentation du bétail et ne représentent que 1 % de la consommation indigène.

6° *La situation des pêcheurs.*

Les marins pêcheurs restent une des catégories sociales les plus défavorisées de la Nation avec un revenu moyen annuel, par ménage, de 796.000 yens (dont 484.000 provenant de la pêche), ne représentant que 79 % des ressources correspondantes des citoyens.

Cependant, en raison de la hausse des prix du poisson, la situation de ces travailleurs s'est améliorée et a même fait, de 1963 à 1964, un bond spectaculaire en progressant de plus de 20 %.

En revanche, la situation des petites et moyennes entreprises s'est plutôt détériorée et leur revenu, par rapport au capital investi, n'atteignait plus en 1964 que 2,5 % contre 4,7 % en 1963.

*
* *

(1) Considérées, à juste titre, comme des produits de la mer.

En conclusion de ce chapitre, deux réflexions nous paraissent nécessaires.

Tout d'abord, la pêche joue au Japon un rôle sans commune mesure avec sa participation de 1,5 % à la formation du produit national puisque les produits de la mer représentent encore plus de la moitié de la nourriture de ses habitants.

En second lieu, la pêche reste, malgré la place occupée par quelques grandes sociétés, une activité artisanale et il est surprenant de constater que des pêcheurs, sans autre moyen qu'une légère barque et leurs filets, arrivent à ramener à terre, chaque année, environ 5 millions de tonnes de poissons et de coquillages, soit huit fois notre production, sans s'écarter à plus de 50 km des côtes.

Ceci nous conduit à penser que, dans ce domaine au moins, les résultats obtenus tiennent plus à l'activité et au courage des hommes qu'aux progrès de la technique.

Nous verrons, d'ailleurs, qu'une telle réflexion imposée ici par la pauvreté des moyens mis en œuvre, s'applique, en fait, à l'ensemble de l'économie japonaise plus riche d'hommes et d'idées que de ressources et d'outils.

VII. — LES CONSTRUCTIONS NAVALES

L'étude du problème que pose pour la France et l'Europe les constructions navales japonaises constituait l'un des objectifs primordiaux de notre mission et notre délégation a tenu à visiter deux des plus grandes entreprises spécialisées dans cette industrie : les sociétés Ishi Kawajima Harima et Nippon Kokan.

Chacun connaît la place considérable qu'occupe dans le monde la construction navale japonaise et la menace qu'elle fait peser sur l'activité des autres chantiers du monde par la qualité de sa production et son relatif bon marché.

La question à laquelle nous nous efforcerons de répondre est de savoir comment les Nippons arrivent à produire aussi vite, aussi bien et à aussi bon compte, malgré des handicaps aussi sérieux que l'éloignement et surtout l'absence sur leur sol des matières premières indispensables.

Mais avant de fournir ces éléments d'appréciation, nous pensons utile de faire le point de la situation actuelle.

A. — L'activité des chantiers navals en 1965.

a) Quelques chiffres.

Les chantiers navals japonais ont lancé, au cours de l'année 1965 (avril 1965-mars 1966), 5.412.210 tonnes de bâtiments, d'une valeur de 8 milliards de francs, soit 44 % de la production mondiale (1).

Ces fabrications ont été réalisées dans 27 chantiers dont 16 ont produit chacun plus de 100.000 tonnes et 8 plus de 300.000. Parmi ces derniers on compte les 3 premiers chantiers du monde dont les résultats cumulés l'emportent de loin sur le total réalisé respectivement par les chantiers suédois, anglais et allemands.

b) Concentration des moyens.

Avec l'importance de cet appareil industriel, ce qui frappe le plus est sa concentration très accentuée entre quelques mains. En effet, 8 sociétés seulement contrôlent l'essentiel de cette activité

(1) En 1966 : 6.685.461 tonnes, soit 46,7 % de la production mondiale.

avec une capacité maximale de construction s'établissant comme suit, en 1965, en tonneaux de jauge (1) :

Ishi Kawajima Harima, 5 chantiers.....	1.400.000
Mitsubishi, 4 chantiers.....	1.300.000
Hitachi, 1 chantier.....	400.000
Mitsui, 2 chantiers.....	400.000
Nippon Kokan, 2 chantiers.....	300.000
Sasebo, 1 chantier.....	200.000
Uraga, 1 chantier.....	200.000

Si l'on compare ces chiffres à ceux des chantiers navals de la France, on voit que seuls les Chantiers de l'Atlantique sont à l'échelle de telles entreprises.

Sur le plan de la commercialisation, 3.060.000 tonnes de navires, soit près de 60 % de la production, ont été exportées, dont 1.455.000 tonnes au seul Liberia.

Quant au carnet de commandes, il s'élevait au 1^{er} juillet 1966 à 10.052.170 tonneaux, dont 8.242.920 destinés à l'exportation.

Pour en terminer sur ce chapitre, il convient de dire un mot du problème de la nature et de la dimension des navires construits.

En effet, si la position prédominante du Japon est connue en matière de navires, les imaginations sont encore beaucoup plus impressionnées par la taille des bâtiments lancés et il est bien évident que la place prise par ce pays tient en partie à son adaptation rapide à la réalisation de ces pétroliers géants qui dépassent aujourd'hui 200.000 tonnes et qui en atteindront peut-être demain 400 ou 500.000.

Sans pouvoir donner une liste exhaustive des navires en construction ou en commande, nous relevons parmi ceux-ci plus de dix navires allant de 150.000 à 275.000 tonnes de port en lourd (et pour les seuls chantiers Mitsubishi, seize bâtiments excédant 100.000 tonnes).

Mais pour nous en tenir aux super-tankers déjà mis à flot, nous signalerons que les plus importants, le Tokio Maru de 155.000 tonnes et l'Idemitsu Maru de 209.000 tonnes, ont été construits à Yokohama dans un des chantiers qu'il nous a été donné de visiter.

(1) 2,80 mètres cubes.

Cette spécialisation dans les navires géants a naturellement conduit les Japonais à construire surtout des pétroliers. Le Gouvernement nippon suit donc avec attention la baisse relative des commandes de l'armement mondial qui se manifeste dans ce domaine et cherche à orienter ses propres ressortissants vers les gros minéraliers ou les pétroliers-minéraliers.

B. — La main-d'œuvre.

L'effectif des ouvriers employés directement par les chantiers atteignait, en 1965, environ 110.000 personnes dont 65.382 ouvriers et 40.000 « mensuels », essentiellement cadres, dessinateurs et administratifs.

Mais en réalité, comme nous le verrons plus loin, le nombre des personnels travaillant à la construction des navires à l'extérieur et même à l'intérieur des chantiers est certainement beaucoup plus important compte tenu de la participation des sous-traitants à la fabrication.

En visitant les chantiers de Nippon Kokan et d'Ishi Kawajima Harima, nous avons pu par exemple constater que d'importants locaux (cantines ou dortoirs) étaient réservés aux employés de ces entreprises chargées de l'aménagement intérieur complémentaire des navires : équipement électrique, tuyauterie, habitat, peinture, etc.

En tenant compte de ces sous-traitants travaillant sur place ou non, on arriverait certainement à des effectifs de 25 à 35 % supérieurs.

Une seconde remarque concerne la proportion très élevée des cadres qui dépasse en moyenne 10 % du total. Bien qu'il soit difficile de déterminer dans quelle mesure ces personnels méritent l'appellation d'ingénieur qui leur est donnée, il semble qu'il s'agisse au moins de techniciens supérieurs (ingénieurs, dessinateurs ou projeteurs) sortant le plus souvent de l'Université.

Ce fort pourcentage de personnel qualifié n'est pas, à notre avis, suffisamment souligné. Est-il nécessaire enfin d'insister sur l'extrême jeunesse d'aspect et d'allure du grand nombre de ces employés ?

Ainsi par sa composition, son âge, et son solide encadrement à tous les niveaux, le personnel des chantiers nippons nous est apparu très différent de celui des entreprises françaises similaires.

C. — Projets de modernisation et d'agrandissement.

Sur le plan général, les membres de la délégation n'ont pas été surpris par la qualité et la taille des installations techniques. Nous pouvons même dire qu'ils ont éprouvé quelque déception surtout s'ils avaient eu l'occasion de visiter des chantiers comme ceux de Saint-Nazaire ou de Dunkerque apparemment plus modernes. Nous ferons toutefois exception pour la grande cale du chantier d'Ishi Kawajima Harima à Yokohama, la plus grande du monde actuellement en service, longue de 355 mètres et large de 56 mètres.

Quoi qu'il en soit et en dépit de leur ingéniosité, les Japonais éprouvent aujourd'hui la nécessité d'agrandir et de moderniser leurs installations.

Parmi les principaux projets ou travaux en cours, nous citerons :

- la construction, par Mitsui, à Chiba d'une cale sèche de 400 mètres de long, équipée de 2 grues de 250 tonnes permettant la mise en chantier de navires de 500.000 tonnes ;
- la réalisation d'ici mai 1967 aux chantiers Kawasaki d'une forme pour navires de 300.000 tonnes ;
- l'allongement par Mitsubishi, à Nagasaki, d'une ancienne cale pouvant recevoir également des bateaux de 300.000 tonnes ;
- enfin, la construction par la Société Nippon Kokan en un lieu encore non précisé, d'une forme longue de 800 mètres, large de 72 mètres et profonde de 14 mètres où il serait possible, simultanément, de construire un navire de 500.000 tonnes et d'en réparer un autre de 300.000.

Les investissements de base réalisés par les chantiers durant l'année fiscale 1965, qui ont déjà atteint au total, en 1965, 561 millions de francs, vont donc subir une nouvelle et importante augmentation au cours des prochaines années.

Le problème est de savoir comment pourra être soutenu un tel effort financier par une industrie dont les bénéfiques rapports au capital étaient descendus récemment à 1,8 % (contre 3,54 % pour l'ensemble des entreprises japonaises).

D. — Le Japon face aux constructeurs européens de navires.

Avant d'en arriver aux jugements de valeur sur ce problème très délicat et qui a fait déjà couler beaucoup d'encre, nous allons tenter de faire le point et d'exposer les raisons qui peuvent déterminer le choix des armateurs.

Tout d'abord, il faut bien reconnaître que la position conquise par le Japon sur le marché de la construction navale avec près de la moitié des ventes totales constitue, dans le domaine industriel, un fait inhabituel.

En second lieu, cette place a été obtenue essentiellement aux dépens des fabricants européens, ainsi qu'il ressort du tableau suivant relatif à la production et aux exportations :

	PRODUCTION MONDIALE		EXPORTATIONS MONDIALES	
	1953	1964	1953	1964
	(En pourcentage.)			
C. E. E.	32,3	20,8	41,1	21
Scandinavie	14,5	16,6	14,1	16,7
Royaume-Uni	25,1	9,3	21,1	2,8
Japon	11,9	39,5	11,7	50,2

On voit qu'en dehors de la Scandinavie, la part de l'Europe a effectivement décliné de façon inquiétante sur un marché qu'elle avait, jusqu'à l'entrée en lice du Japon, dominé de façon presque exclusive.

Nous allons tenter maintenant de montrer les éléments qui expliquent une telle évolution.

Si l'on se place au point de vue des armateurs, on observe que ceux-ci apprécient la construction japonaise pour trois raisons principales : la qualité des navires et leur adaptation aux besoins, leur rapidité d'exécution, enfin, leur coût relativement bon marché.

De l'autre côté de la barricade, les dirigeants des chantiers européens s'attachent surtout à justifier leurs prix plus élevés en soulignant le bas niveau des salaires japonais et en affirmant

que les chantiers nippons bénéficient directement de mesures de protection et indirectement d'aides importantes de l'Etat. Certains même avancent que le Japon pratique une sorte de dumping en jouant sur le prix des matériaux destinés à la construction des navires.

1° *Un marché sans frontière.*

Nous allons tenter de donner sur ce point quelques éclaircissements, mais auparavant, il nous faut souligner un fait qui nous apparaît essentiel : la construction navale, du moins en Europe, est *la seule activité industrielle qui ne bénéficie d'aucune protection douanière*. Elle constitue donc pour un pays un moyen idéal pour exporter à travers les frontières les plus sévèrement gardées non seulement un tonnage important d'acier, mais tout l'appareil complexe mécanique, électrique, etc. contenu dans les flancs d'un navire.

Dans ce domaine, les Nations s'affrontent donc en quelque sorte à mains nues, d'autant plus que ne jouent également, ni la protection géographique constituée par les frais de transport ni la charge d'établissement d'un service « après vente ».

Ceci nous conduit à examiner avec d'autant plus de soin les points énoncés ci-dessus.

2° *Qualité et adaptation des navires.*

Sur le plan de la qualité, personne ne conteste sérieusement aujourd'hui la robustesse et la valeur des bâtiments qui sortent des chantiers nippons d'ailleurs vérifiés soigneusement par les organismes de contrôle internationaux.

Au point de vue de l'adaptation aux besoins actuels, on a souvent souligné le fait que les Japonais ont été les premiers à construire les navires géants fortement automatisés recherchés par les armateurs mais cet argument nous apparaît maintenant dépassé car nous constatons que nos propres chantiers, comme ceux de Suède, ont aujourd'hui en commande de nombreux bâtiments de ce gabarit. Cependant, il faut bien reconnaître que les Nippons, en raison des énormes investissements qu'ils ont entrepris conservent encore une légère avance pour les navires de plus de 200.000 tonnes.

3° *Les délais de construction.*

En ce qui concerne la rapidité d'exécution, la position européenne — exception faite pour la Suède — apparaît malheureusement beaucoup moins favorable et nous restons, dans ce domaine, sous l'impression de ce que nous avons vu et entendu au Japon. Pour ne citer que l'exemple le plus frappant, rappelons que le pétrolier de 209.000 tonnes *Idemitsu-Marû*, commandé le 1^{er} avril 1965 et mis sur cale le 1^{er} avril 1966, a été terminé huit mois plus tard (1).

En moyenne, nous pouvons dire qu'à tonnage égal, le nombre d'heures de travail est encore dans les meilleurs chantiers français supérieur d'un tiers, au moins, à ce qu'il est au Japon.

Cette célérité, qu'elle soit due à la généralisation de la préfabrication ou à la rationalisation et à la modernisation des méthodes d'assemblage, constitue pour le Japon un avantage incontestable et devrait être pour ses concurrents un élément d'émulation. Ce que nous savons des travaux actuellement entrepris aux Chantiers de l'Atlantique nous montre, d'ailleurs, que l'on a compris en France l'importance d'un assemblage préalable des matériaux en éléments de 200 tonnes et plus.

4° *Les éléments du prix de vente.*

Avec cette question du coût des navires, nous abordons en revanche un problème beaucoup plus délicat mais nous devons, tout de suite, signaler que les relatifs « bas prix » japonais s'appliquent essentiellement à des bateaux de grande série tels que pétroliers et minéraliers et non à des bâtiments spécialisés comme les paquebots, les méthaniers ou les bananiers pour lesquels les chantiers européens sont tout à fait compétitifs.

Quoi qu'il en soit, trois facteurs interviennent dans un tel domaine : les matériaux, la main-d'œuvre et les facilités de crédits consenties aux acheteurs.

En ce qui concerne les matériaux, c'est-à-dire, pour l'essentiel, les tôles d'acier et les appareils moteurs, les Japonais bénéficient tout d'abord du fait que la plupart de leurs chantiers appartiennent à des combinats industriels fabriquant une gamme à peu près complète de produits. C'est ainsi, par exemple, que la société I. H. I.

(1) *L'Idemitsu Marû* a quitté Yokohama pour Koweït le 12 décembre avec un équipage de 37 hommes.

construit, en dehors des navires, des machines marines, des grues, des presses hydrauliques, des matériels de transport, des engins de travaux publics et des équipements électriques tandis que la société Nippon Kokan possède des usines sidérurgiques.

Pour les seules *tôles navales* on estime que leur prix est, en conséquence, *inférieur de 20 %* à celui consenti aux chantiers européens.

Si l'on joint à cet élément tenant à la structure des sociétés le fait que toutes ces entreprises voisines les unes des autres communiquent aisément et à bon compte à travers de vastes et calmes rades maritimes, on voit quels avantages considérables peuvent retirer les chantiers japonais de leur intégration industrielle et de leur situation géographique.

Quant à l'affirmation plusieurs fois avancée selon laquelle la tôle destinée à l'exportation serait vendue à un prix préférentiel, ~~rien~~ ne nous permet de la retenir et nous devons souligner que les dirigeants japonais se sont plusieurs fois défendus devant nous de recourir à une telle pratique.

Nous en venons maintenant à l'élément le plus souvent mis en avant, celui des salaires ou plus exactement du coût relatif de la main-d'œuvre dans la construction navale.

5° *Les frais de personnel.*

Si nous tenons à établir ainsi une distinction entre niveau des salaires et frais de personnel, c'est qu'à notre avis, la part que représentent les dépenses de main-d'œuvre n'est pas seulement fonction du salaire des ouvriers mais de leur productivité. Pour ne citer qu'un exemple, nous indiquerons que, dans les chantiers suédois où la standardisation est particulièrement poussée le nombre de tonneaux de jauge produits par salarié/an atteignait, en 1965 : 40 contre 16 en France, 18 au Royaume-Uni et 14 en Allemagne.

Cette réserve faite, le niveau des rémunérations jouant évidemment un rôle important, nous nous sommes efforcés de réunir sur ce point le maximum de renseignements.

Vouloir comparer les rémunérations respectives des travailleurs français et japonais n'est pas cependant une entreprise aisée et notre enquête s'est heurtée, comme les autres, à la difficulté de définir les notions de salaire de base, de salaire réel et de rémunération totale (charges sociales et avantages en nature compris),

sans parler de la difficulté supplémentaire d'évaluer les différences existant entre les ouvriers permanents et temporaires des chantiers et les ouvriers des entreprises sous-traitantes.

De nos observations ressortent cependant un certain nombre de données qui nous paraissent indiscutables.

Tout d'abord, le niveau des salaires horaires réels est, même dans les grandes entreprises japonaises, sensiblement inférieur à ceux des ouvriers français, la différence s'établissant en plus pour ces derniers à 30 % si l'on considère les sociétés importantes, et allant jusqu'à 60 % pour certains petits sous-traitants.

En second lieu, les charges sociales et autres supportées par les entreprises s'élèvent en moyenne à 45 % du salaire en France, contre 16 à 17 % seulement au Japon.

On arrive ainsi à une différence entre les charges de personnel qui s'établit comme suit pour la France et le Japon :

Ouvriers et employés permanents des chantiers :

	FRANCE	JAPON
Salaire	100	70
Charges patronales	45	12
	145	82

soit une différence d'environ 80 % en prenant comme base les personnels les mieux rémunérés, différence qui peut atteindre et même dépasser 100 % si l'on considère que la participation de sous-traitants nettement moins payés est sensiblement plus importante au Japon qu'en France et en général en Europe.

Cet écart très notable concernant un élément qui entre en ligne de compte à concurrence de 23 % du coût de fabrication au Japon et de 34 % en France, explique pour une part importante le relatif bon marché de la construction navale japonaise. Il serait toutefois inéquitable de ne pas reconnaître que le faible pourcentage des frais de personnel est également dû à la productivité élevée de la main-d'œuvre, conséquence d'une standardisation poussée appliquée à une fabrication en grande série, mais aussi aux qualités propres d'ouvriers et d'employés dévoués corps et âme à leur entreprise.

Il importe également d'avoir présent à l'esprit, lorsqu'on parle de salaires, que le coût de la vie japonaise est notablement inférieur à celui des grands pays d'Occident. Si l'on tient compte de cet élément, on comprend que le Bureau International du Travail ait pu même estimer que le pouvoir d'achat de l'ouvrier nippon (des grandes entreprises) était dans certaines branches supérieur à celui de son homologue français.

6° *Conditions faites aux armateurs.*

Nous devons dire un mot également des conditions de crédit consenties aux armateurs car il semble que, dans ce domaine, les chantiers japonais ont obtenu depuis longtemps de leurs prêteurs, avec l'accord du Gouvernement, des facilités financières qui leur ont permis de proposer à leurs clients des conditions de paiement particulièrement intéressantes, soit en général 20 % du prix à la livraison et le solde en 8 ans, grevé d'une charge d'intérêt de 5,5 %.

Suivant les renseignements que nous avons pu recueillir aux meilleures sources, il semble que nos constructeurs soient maintenant en mesure d'accorder des avantages similaires aux armateurs, qu'ils soient français ou étrangers. Toutefois, à la différence de ce qui se passe au Japon où les conditions de crédit sont fixées de manière automatique par les chantiers eux-mêmes, chaque dossier fait l'objet en France d'un examen particulier et la solution adoptée n'intervient qu'après plusieurs mois de négociations toujours ardues avec l'administration de tutelle et le Ministère des Finances.

7° *Interventions indirectes ou directes de l'Etat.*

On pourrait évidemment ranger dans la première catégorie le financement par le Gouvernement japonais d'un important programme d'expansion de la flotte marchande, d'autant plus que les droits de douane frappant l'importation de navires étrangers interdisent pratiquement aux armateurs nippons de s'adresser à d'autres chantiers que les leurs. Mais il s'agit en quelque sorte d'une conséquence de l'expansion économique de ce pays et il serait surprenant par ailleurs que les compagnies maritimes japonaises achetassent des navires à l'étranger. Il n'en reste pas moins vrai que les fournisseurs privilégiés d'une flotte marchande dont le tonnage

s'est accru, de 1964 à 1966, de 10,8 millions de tonnes jauge brute à 14,7 millions, occupent une position enviable, les commandes nationales leur assurant un niveau d'activité minimal important.

Quant aux interventions d'ordre public, elles consistent essentiellement, en dehors des droits de douane de 15 %, dont nous avons déjà parlé, dans les mesures suivantes :

- Facilités de crédits à l'exportation ;
- Prêts et primes à la démolition des navires ;
- Bonifications d'intérêt pour les armements nationaux ;
- Conditions favorables de crédit pour la rationalisation des entreprises et le développement de leur capacité.

En dehors de la première mesure dont nous avons dit la portée pour les acheteurs étrangers, les autres interventions ne nécessitent pas, à notre avis, de commentaires particuliers car on en retrouve l'équivalent sous différentes formes dans la plupart des pays.

VIII. — CONCLUSION

Nous nous sommes efforcés, tout au long de ce rapport, de décrire de façon plus ou moins détaillée les différents secteurs de l'économie japonaise que nous avons mission d'étudier. Il nous reste maintenant à présenter en quelques mots une synthèse de ces données et nos impressions générales.

Revenant sur ce que nous avons déjà dit concernant l'économie de ce pays, nous voudrions tout d'abord souligner ce fait insuffisamment mis en valeur que le Japon reste, malgré ses brillants résultats sur le plan de la production, à peu près dépourvu de capitaux et qu'il tire l'essentiel de ses ressources de l'épargne de ses habitants : épargne rendue possible, en dépit des bas salaires, par l'extraordinaire frugalité des Japonais et rendue nécessaire par les lacunes de leurs régimes de sécurité sociale et de retraites.

On voit donc combien est vulnérable la prospérité de ce pays et quelles conséquences tragiques auraient rapidement pour lui un ralentissement des ventes à l'intérieur ou à l'extérieur, ces dernières, notamment, représentant près de 14 % du produit national (contre 11 % en France).

*
* *

Pour en revenir au secteur des transports, nous ferons trois observations principales :

En premier lieu, le Japon a montré au monde les immenses possibilités que conserve le chemin de fer, en particulier pour le transport des personnes, s'il fait l'effort d'offrir à la clientèle de notre temps les qualités qu'elle réclame, c'est-à-dire : rapidité, sécurité et confort.

Dans ce domaine, en effet, le nouveau Tokaïdo reste un modèle du genre, aussi bien par ses performances techniques que par le parfait agencement de ses gares, point sur lequel il nous reste bien des progrès à réaliser.

Nous avons retenu aussi les avantages très sensibles qui résultent de la séparation des trafics voyageurs et marchandises, et il nous reste à espérer qu'une vue un peu plus empirique du pro-

blème des transports permettra à nos dirigeants des chemins de fer de s'inspirer des méthodes japonaises, comme les Nippons se sont eux-mêmes mis à notre école sur le plan technique.

Les enseignements que nous avons pu retirer de nos déplacements sur les routes sont d'ordre tout différent, car si les responsables français ont sous-estimé la croissance du trafic automobile, les Japonais, pour leur part, paraissent n'en avoir pris conscience que depuis deux ou trois ans.

En dépit de l'effort gigantesque actuellement entrepris, on peut donc craindre, compte tenu de l'accroissement rapide du parc, que la saturation actuelle des grands axes de communication s'aggrave ou du moins se maintienne encore de nombreuses années, spécialement dans les relations entre les villes.

Quant au trafic aérien intérieur, son intensité et son développement constituent un fait surprenant dans un pays où le revenu national reste encore très bas. Le nombre des passagers ainsi transportés, par rapport à la population totale, dépasse en effet le niveau atteint dans des pays à niveau de vie élevé, tels que la France et l'Allemagne. Bien que manquant des moyens d'apprécier comment peut être rentabilisée l'exploitation des lignes avec des tarifs aussi bas, nous constatons que le niveau de ces derniers attire un nombre sans cesse plus important d'usagers et que la facilité nouvelle ainsi offerte aux habitants des régions éloignées permet à l'ensemble du pays de mieux profiter du dynamisme économique et commercial de la région centrale Tokyo-Osaka. Il y a loin de cette formule à celle que nous appliquons en France où le transport aérien n'est encore accessible qu'aux hommes d'affaires voyageant pour le compte de leurs entreprises ou aux touristes les plus fortunés.

*
* *

Le secteur de la pêche reste, en dépit de son rôle encore très important pour l'alimentation, l'un des plus déshérités et des plus retardataires. Contrairement à ce que l'on constate dans les autres domaines, les grandes concentrations de moyens y restent l'exception et les techniques modernes ne sont utilisées que par une minorité d'artisans. Le rattachement de cette activité à l'agriculture ne nous paraît pas suffisant pour expliquer cet état de choses.

Dernier point de notre étude, les constructions navales constituent, sans nul doute, l'exemple et l'illustration les plus remarquables du dynamisme et de l'esprit d'organisation japonais. L'aspect commercial y revêt, par ailleurs, une importance exceptionnelle puisque la fabrication des navires est orientée à plus de 60 % vers les marchés étrangers.

L'avantage que cette activité retire du niveau des salaires, qui sont d'ailleurs parmi les plus élevés du pays, ne saurait en effet expliquer les succès obtenus auprès des clients les plus exigeants. Nous n'en voulons pour preuve que les importants travaux de modernisation et les mesures de concentration auxquels nous assistons dans les chantiers européens sous l'aiguillon de la concurrence japonaise.

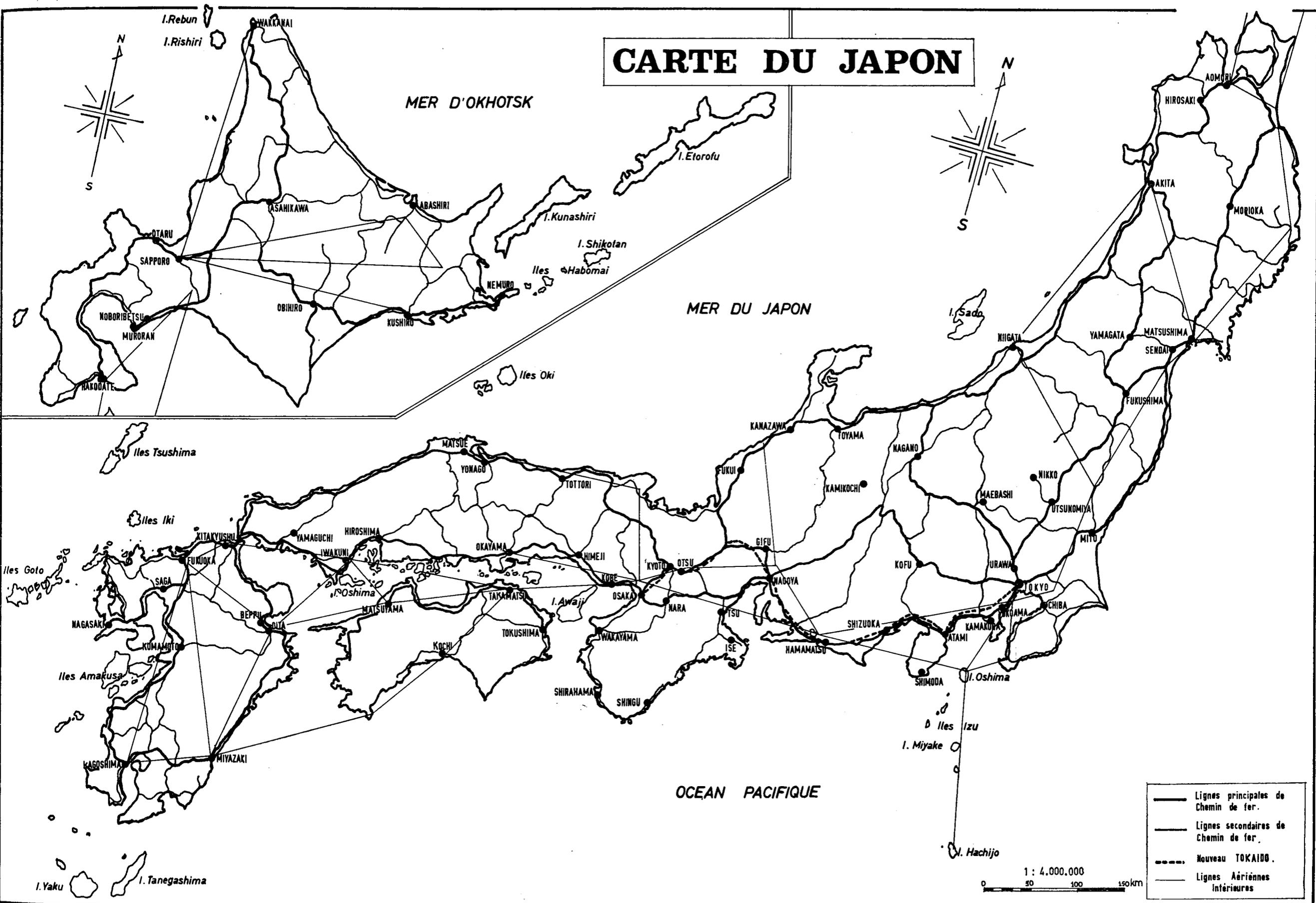
*
* * *

Qu'il nous soit permis en terminant de déplorer la faiblesse des relations commerciales franco-japonaises. Il apparaît, en effet, vraiment surprenant et anormal que le volume des échanges entre deux pays tels que la France et le Japon, qui occupent dans le monde une position de premier plan et dont les économies sont en bien des points complémentaires, ne représente pas 1 % de leurs exportations et de leurs importations.

Un effort important reste donc à faire pour développer entre ces deux nations un courant commercial substantiel et plus conforme à leur vocation économique mondiale. Par ailleurs, il semble que nos capitaux trouveraient valablement à s'employer dans un pays qui se montre particulièrement ouvert aux investissements étrangers.

Souhaitons, du moins, que cette étude contribue à mieux faire connaître à nos compatriotes les structures et les possibilités de cette grande nation, trop souvent mal connue du public français, qui, plus peuplée et moins pourvue en richesses naturelles que bien des pays dits sous-développés, doit à la cohésion, à la discipline et à la remarquable faculté d'adaptation de ses habitants d'avoir surmonté ces handicaps au point de devenir l'une des premières puissances industrielles du monde.

CARTE DU JAPON



MER D'OKHOTSK

MER DU JAPON

OCEAN PACIFIQUE

- Lignes principales de Chemin de fer.
- Lignes secondaires de Chemin de fer.
- Nouveau TOKAIDO.
- Lignes Aériennes Intérieures

1 : 4.000.000
 0 50 100 150 km