

**XXIVe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
MEXICO 2011**

**JAPON – RAPPORT NATIONAL**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS C**

**UNE APPROCHE STRATÉGIQUE  
A LA SÉCURITÉ :  
METTRE LES CONNAISSANCES EN PRATIQUE**

Kotaro KATO

Directeur du Bureau de gestion de la sécurité routière  
Division de l'environnement et de la sécurité, Bureau des routes  
Ministère du Territoire, de l'Infrastructure, des Transports et du Tourisme, Japon  
katou-k25h@mlit.go.jp

## RÉSUMÉ

Au Japon, la motorisation rapide qui a pris place dans les années 50 s'est accompagnée d'une brusque augmentation des accidents de la circulation. Les lois concernant les politiques de sécurité de la circulation ont donc été mises à jour, et des mesures systématiquement mises en œuvre. Cela s'est temporairement traduit par une amélioration rapide entre 1970 et 1980, avant que le nombre d'accidents de la circulation ne recommence à augmenter avec la croissance du trafic routier. Des mesures additionnelles de sécurité routière ont donc été adoptées, comprenant une répression à l'égard des conducteurs violant les règles de la circulation, l'aménagement des intersections à accidents fréquents, et l'amélioration des trottoirs. En résultat, le nombre de victimes d'accidents mortels diminue depuis 1993, et le nombre d'accidents et le nombre de victimes (morts et blessés) régressent depuis 2005. Avec l'amélioration de la sécurité, le taux des accidents mortels et corporels a chuté entre 1970 et 1980, passant de 300 par 100 millions de véhicules-kilomètres à 100 par 100 millions de véhicules-kilomètres, puis est demeuré approximativement à ce niveau : en dépit de diverses mesures prises contre les accidents de la circulation, l'obtention de résultats positifs reste difficile. En 2009, 700 000 accidents de la circulation sont survenus au Japon, causant 900 000 victimes, dont 4914 morts. Pour que le Japon devienne une société plus sûre, la lutte contre les accidents de la circulation doit être encore plus accentuée.

Au Japon jusqu'ici, la politique a été menée en considérant les axes principaux et les axes secondaires comme les deux moitiés d'un tout, mais récemment, en raison de la très délicate situation des finances publiques, les dépenses de travaux publics ont subi de larges coupes. De plus, le public adopte une vue très stricte concernant ces travaux, et tous ceux qui sont entrepris doivent lui être complètement expliqués.

Cet arrière-plan social et fiscal demande que les nouvelles initiatives du Japon traitent avec concentration et efficacité les sites où les accidents sont fréquents. Simultanément, lorsque les projets sont mis en œuvre, leurs résultats doivent être vérifiés scientifiquement et un cycle de gestion doit leur être appliqué. Afin d'obtenir des résultats maximisés à partir de budgets plus réduits, une gestion axée sur les résultats, visant la performance, sera mise en application pour des mesures de sécurité de la circulation efficaces et efficientes.

## 1. INTRODUCTION

État maritime entouré par l'océan, le Japon s'est historiquement appuyé sur la navigation pour transporter les personnes et les biens. Par ailleurs, l'infrastructure routière est restée faible au cours de l'histoire, en partie à cause de l'espace limité et de la topographie escarpée. Après la deuxième guerre mondiale, le pays est entré dans une période de haute croissance économique qui s'est accompagnée d'une motorisation rapide. Pour essayer de répondre à la demande de circulation croissante, le gouvernement a donc placé la priorité sur un traitement fluide du volume de trafic.

La vie quotidienne des Japonais a ainsi bénéficié d'un surcroît de confort et de richesse, mais d'un autre côté, l'infrastructure de sécurité routière accusant du retard, le nombre d'accidents de la circulation a rapidement augmenté.

Face à cette situation, cherchant à concilier l'amélioration de la sécurité routière avec le traitement fluide du trafic, le gouvernement a continuellement pris des initiatives variées. Pendant les années 70, les mesures d'infrastructure, comme par exemple l'aménagement des trottoirs, ont amené de bons résultats, se traduisant par une amélioration significative, mais la fréquence des accidents mortels ou corporels, qui est un indicateur de la sécurité routière, s'est ensuite maintenue. En dépit des diverses mesures mises en œuvre contre les accidents de la circulation, il est devenu difficile d'obtenir des résultats positifs.

Le Japon a donc entamé des initiatives plus efficaces et efficaces. Ce rapport les décrit, ainsi que les autres mesures prises jusqu'ici.

## **2. VUE D'ENSEMBLE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION AU JAPON**

À partir de 1955, alors que le Japon passait de la reconstruction de l'après-guerre à la haute croissance économique, la motorisation s'accéléra brusquement. Entre 1950 et 1970, le nombre d'automobiles fut pratiquement multiplié par 50, passant spectaculairement de plus de 400 000 à plus de 19 millions.

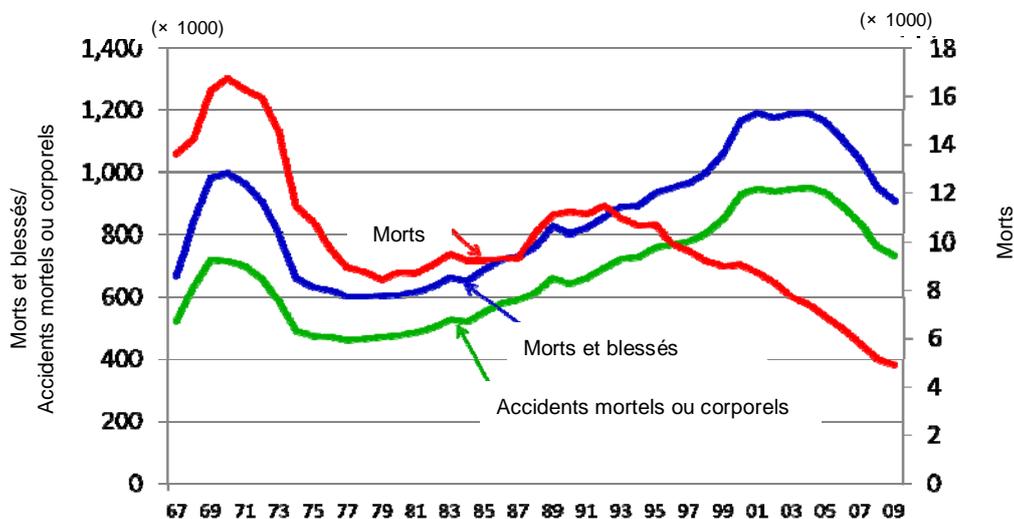
Au cours de la décennie 1960-1970, le nombre de décès annuels par accident de la circulation augmenta de 40 %, passant de 12 000 à 17 000, et le nombre de victimes (morts et blessés) fut multiplié par 3,3, de 301 000 à 998 000.

L'augmentation rapide des accidents de la circulation constituait alors un problème social sérieux, connu dans les années 70 sous le nom de « guerre de la circulation ».

Le cadre juridique avait été amélioré en 1966 pour permettre la mise en place rapide de mesures de sécurité routière en réponse à l'augmentation des accidents. L'infrastructure de sécurité, trottoirs et barrières de protection par exemple, fut rapidement améliorée. Des mesures de sécurité comprenant des éléments d'infrastructure, tels que les terre-pleins centraux, l'éclairage des routes et les feux de signalisation furent vigoureusement promues, en même temps que l'éducation sur la sécurité. Pour résultat, le nombre de décès par accident de la circulation en 1979 n'était que la moitié de celui de 1970.

Bien que les améliorations de l'infrastructure de sécurité routière, les trottoirs par exemple, aient continué ensuite, les augmentations du nombre de conducteurs et du volume du trafic automobile s'accompagnèrent encore d'un accroissement des accidents de la circulation et des morts. Le nombre de décès dépassa de nouveau les 10 000 en 1989, puis continua d'augmenter en 1992, au-delà des 11 000, au point que certains appelèrent cette période la « deuxième guerre de la circulation ». Le nombre de décès commença ensuite à décliner de nouveau, mais le nombre d'accidents et celui de victimes continuèrent cependant à augmenter jusqu'en 2004. En d'autres termes, entre 1992 et 2004, le nombre d'accidents de la circulation avait augmenté et le nombre de décès diminué. Les raisons principales sont probablement l'amélioration des performances de sécurité des véhicules et le port de la ceinture de sécurité rendu obligatoire.

Depuis 2005, le nombre des accidents et celui des victimes décroissent. En 2009, le nombre de morts était de l'ordre de 4900, pour la première fois en 57 ans en dessous de 5000, et représentait moins de 30 % du chiffre maximum. Il est considéré que l'identification des sections à forts taux d'accidents mortels ou corporels sur les axes principaux, et la priorité placée sur les mesures de lutte à ces endroits, ont contribué à ce succès.



Source : créé à partir de données de l'Agence nationale de la police

\*Le nombre de morts indique les décès dans les 24 h suivant un accident. (Le nombre de décès dans les 30 jours suivant un accident était de 5 772 en 2009.)

Figure 2.1 - Variations du nombre de morts par accidents de la circulation, du nombre de morts et de blessés, et du nombre d'accidents mortels.

### 3. MESURES PRISES JUSQU'ICI CONTRE LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION : VUE D'ENSEMBLE ET EFFETS

Si l'on divise les accidents de la circulation entre ceux survenus sur les axes principaux (routes nationales, préfectorales, etc.) et ceux survenus sur les axes secondaires (routes municipales), les accidents et les victimes sont approximativement dans les mêmes proportions sur les deux types d'axes, et les axes principaux comptent pour environ les deux tiers du nombre total de morts. Pourtant, les axes principaux n'occupent que 15 % de la longueur totale des axes routiers (voir Figure 3.1).

L'observation du taux d'accidents mortels ou corporels sur les axes principaux et secondaires montre une diminution ces récentes années sur les premiers, mais un maintien sur les seconds. Ce taux est approximativement de 90 par 100 millions de véhicules-kilomètres sur les axes principaux, contre environ 210 par 100 millions de véhicules-kilomètres sur les axes secondaires. Le taux d'accidents mortels ou corporels sur les axes secondaires est donc plus du double de ce qu'il est sur les axes principaux (voir Figure 3.2). Par ailleurs, les décès par accident de la circulation impliquant des piétons ou des cyclistes sont fréquents au Japon. Survenant dans une proportion double ou triple de celle observée aux États-Unis et dans les pays européens, ces accidents comptent pour près de la moitié des décès par accidents de la circulation (voir Figure 3.3). Soixante cinq pour cent des accidents de la circulation impliquant des piétons ou des cyclistes se produisent sur des axes secondaires (voir Figure 3.4), ce qui rend absolument essentielles les mesures de sécurité routière sur ces axes, comme sur les axes principaux.

Le Japon met donc en œuvre les mesures de sécurité en considérant les axes principaux et les axes secondaires comme d'importance égale.

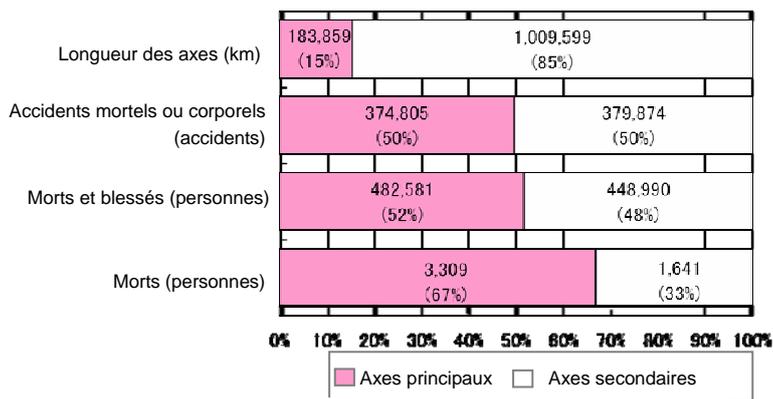


Figure 3.1 - Accidents de la circulation sur les axes principaux et secondaires

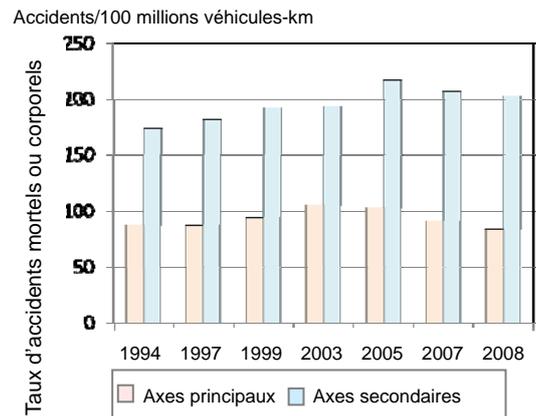


Figure 3.2 - Variations du taux d'accidents mortels ou corporels sur les axes principaux et secondaires

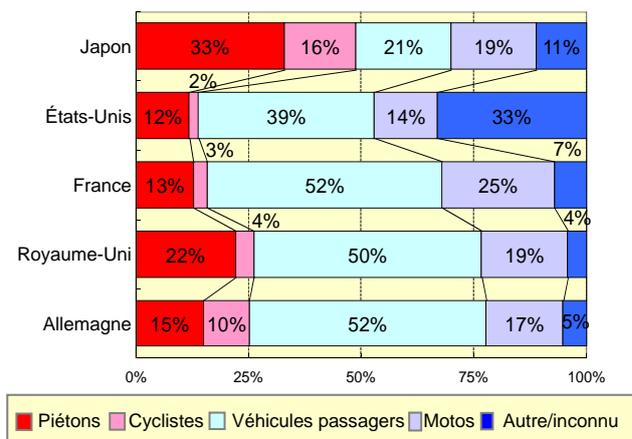


Figure 3.3 - Proportions des décès par type d'accident dans le monde

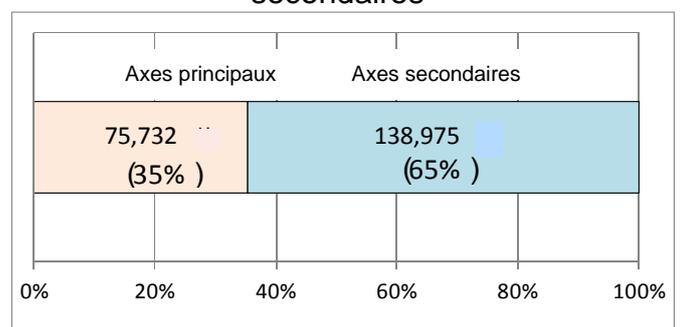


Figure 3.4 - Nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes sur les axes principaux et secondaires

### 3.1. Mesures sur les axes principaux

Dans le but d'assurer la sécurité de la circulation, l'amélioration systématique des axes est menée en fonction des réseaux, depuis les autoroutes nationales jusqu'aux routes des zones résidentielles, pour une répartition adéquate des fonctions. Les autoroutes nationales, plus sûres que les routes ordinaires, voient simultanément leur utilisation promue.

Sur les axes principaux tels que les routes nationales et routes préfectorales, parmi les sections où les accidents sont spécialement fréquents, celles pouvant bénéficier de mesures dans les cinq ans sont désignées comme sites à danger d'accident, et la police et les administrateurs des routes coopèrent pour prendre les mesures prioritaires. Deux séries de désignations comme sites à danger d'accident ont eu lieu jusqu'ici. La première a pris place dans l'année fiscale (AF) 2003, avec 3 956 sites désignés, et la seconde dans l'AF 2008, avec 3 396 sites. L'objectif est de réduire d'environ 30 % le nombre d'accidents sur les sites concernés, au moyen de mesures telles que l'installation ou l'amélioration des feux de signalisation, l'utilisation de feux à phase piétonne exclusive, l'amélioration de la brillance de la signalisation, l'aménagement des trottoirs, l'amélioration des intersections, l'amélioration de la visibilité, l'addition de files, l'installation de terre-pleins centraux, l'addition de zones d'arrêt dans les couloirs de bus, l'addition de barrières de protection, l'amélioration des lignes, et l'installation d'éclairage routier et de balises de sécurité. Les objectifs ont généralement été atteints, les accidents ayant diminué de 31% sur les sites de la première série de désignations.

Afin d'assurer une circulation automobile sûre et fluide sur les autoroutes nationales, des analyses détaillées de certains facteurs comme la pluie et l'obscurité sont menées dans les sections à accidents fréquents, là où une action urgente est requise. Des améliorations sont effectuées prioritairement d'après ces analyses: séparateurs renforcés sur terre-plein central, balises lumineuses, revêtement hautes performances, lignes à haute visibilité. De plus, des mesures de séparation sont appliquées aux sections à deux voies en sens inverse où la circulation n'est pas compartimentée en raison de la structure de la route, afin de prévenir les accidents graves causés par des véhicules empiétant sur la voie opposée. Ces mesures consistent aussi à améliorer la perception de la séparation par les conducteurs grâce à l'installation de balises et de lignes à haute visibilité, ainsi que de lignes en relief et de terre-pleins centraux. Par ailleurs, des mesures compréhensives de prévention des accidents, telles que des panneaux et une signalisation au sol améliorés, sont également prises pour prévenir les accidents provoqués par les véhicules roulant à contresens.

L'usage des autoroutes nationales est par ailleurs promu en créant un environnement améliorant leur commodité, par l'addition d'échangeurs supplémentaires par exemple.

### 3.2. Mesures sur les axes secondaires

Concernant la lutte contre les accidents de la circulation sur les axes secondaires, une politique compréhensive et étendue de la circulation a été mise en œuvre au cours de l'AF 1996. Afin d'améliorer la sécurité, le confort et la commodité dans les zones résidentielles où la circulation des piétons doit recevoir la priorité, la police et les administrateurs des routes ont commencé à désigner certaines aires comme Zones communautaires, dans lesquelles ils collaborent afin de réduire la vitesse des automobiles. Des mesures structurelles telles que les ralentisseurs et rétrécissements de chaussée sont ainsi utilisées pour ralentir les véhicules, des limitations de vitesse à 30 km/h sont établies, et la circulation est déviée vers le pourtour de ces zones par l'interdiction des camions et l'installation de sens uniques. En sept ans, ces mesures ont été mises en œuvre en combinaisons adéquates dans environ 160 emplacements au Japon.

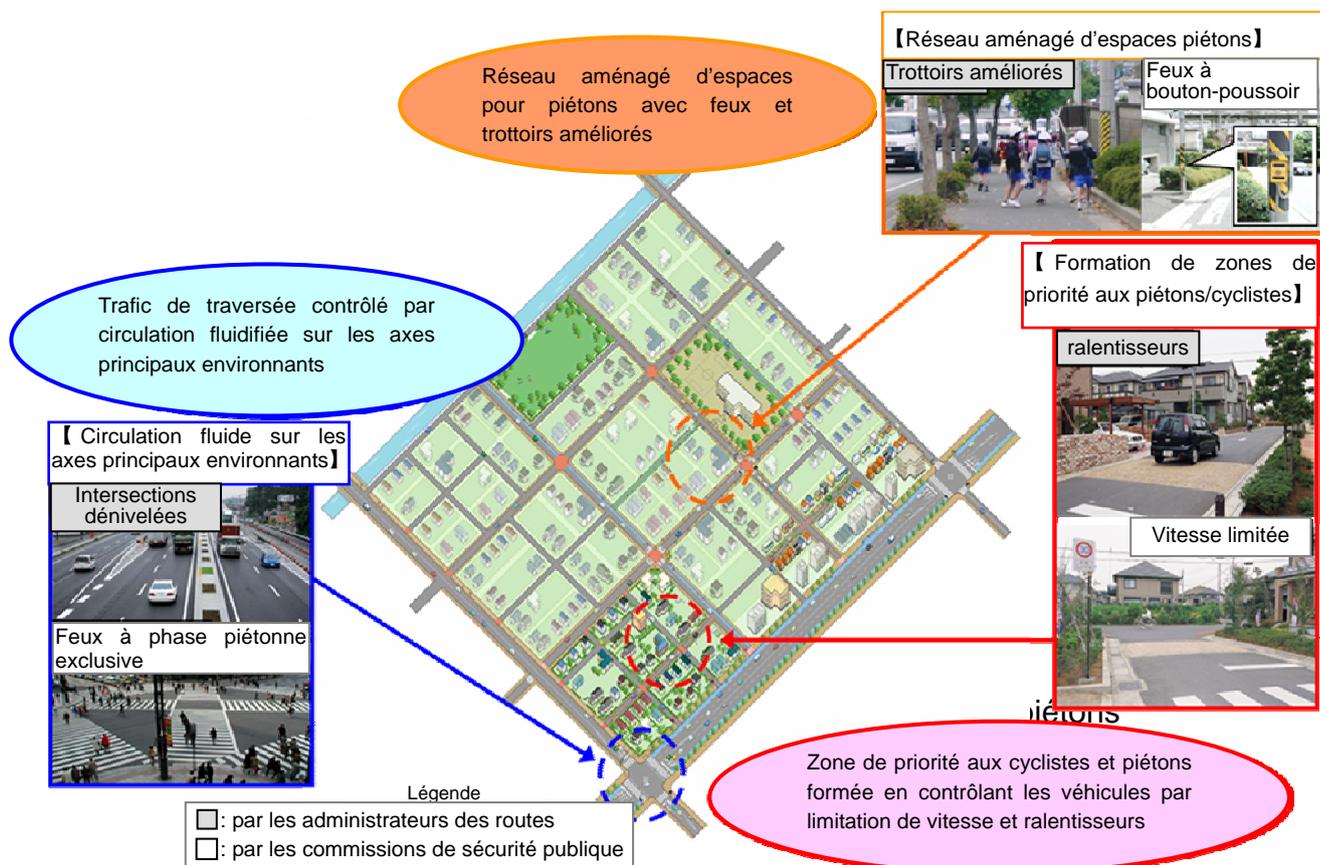
À partir de 2003, en plus des mesures de sécurité de la circulation dans les Zones communautaires, l'Agence nationale de la police et le Ministère du Territoire, de l'infrastructure, des Transports et du Tourisme (MLIT) ont pris des mesures de sécurité globales, incluant l'évitement du trafic de traversée grâce à des moyens de fluidification de la circulation sur les axes principaux environnants. Les emplacements où une action était nécessaire en raison de la forte proportion d'accidents mortels ou corporels impliquant des piétons ont été désignés Zones de sécurité pour piétons, et la Police et les administrateurs des routes collaborent pour l'application des mesures. Jusqu'ici, deux séries de désignations ont eu lieu : la première, au cours de l'AF 2003, a désigné 796 zones, et la deuxième, lors de l'AF 2008, en a désigné 582. Lors de la première série de désignations, les buts étaient de réduire d'environ 20% les accidents mortels ou corporels, et d'environ 30% les accidents impliquant des piétons ou des cyclistes. Lors de la deuxième, il s'agissait de réduire d'environ 20% les accidents impliquant des piétons ou des cyclistes. Les mesures qui suivent furent prises à ces fins.

Sur les voies nécessitant une limitation de vitesse, la police a fixé en principe celle-ci à 30 km/h. D'autres mesures de sécurité ont été prises dans ces zones, notamment une signalisation et des marquages plus lumineux, l'adoption de DEL pour les feux de signalisation, et l'installation ou l'élargissement de bandes latérales. Sur les axes principaux autour des zones, la circulation a été fluidifiée par l'amélioration de la visibilité des feux de signalisation, ainsi que par l'offre d'informations sur la circulation en temps réel au moyen de liaisons optiques et de panneaux électroniques d'informations sur le trafic. D'autres moyens sont mis en œuvre pour l'aménagement de voies accessibles à tous, là où c'est nécessaire, avec notamment l'installation de feux accessibles à tous, tels que les feux acoustiques et feux déclenchés par détecteur pour les personnes âgées et les autres piétons. En outre, des feux de signalisation à phase piétonne exclusive sont adoptés, dissociant le flux des piétons et celui des automobiles pour éviter des accidents mutuels dus à l'enchevêtrement des trajectoires.

Par différents moyens, dont l'amélioration des trottoirs, les administrateurs des routes aménagent des réseaux d'espaces pour piétons pour permettre des déplacements sûrs. Ils installent aussi des ralentisseurs ou d'autres dispositifs pour freiner le trafic aux endroits où les piétons et les cyclistes ont la priorité. Pour contrôler le trafic de traversée, ils appliquent des mesures de fluidification de la circulation sur les axes principaux environnants, et installent des ralentisseurs et des rétrécissements à l'entrée des zones.

Aux emplacements de la première série de désignations, le nombre d'accidents a diminué de 17%, et celui des accidents impliquant des piétons et des cyclistes, de 84%, en dessous des objectifs. L'une des raisons majeures était l'impossibilité de mettre en place les mesures telles que planifiées, en l'absence de coordination avec les communautés locales. Ceci constituera l'un des problèmes à traiter dans la mise en œuvre des politiques concernant les axes secondaires.

L'aménagement des trottoirs est activement mené avec d'autres mesures dans les zones scolaires, afin d'assurer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école, du jardin d'enfants, de la garderie, du centre pour enfants ou d'autres installations récréatives. Des espaces sûrs pour les piétons sont créés dans les zones urbaines et autres sites où l'aménagement des trottoirs est problématique. Ceci inclut des méthodes simples telles que l'installation de barrières de protection ou de revêtement de couleur sur les accotements. Les autres améliorations apportées aux abords des écoles comprennent les feux à bouton d'appel, l'éclairage pour piétons, les passages dénivelés et de meilleurs passages pour traverser.



### 3.3. Création d'environnements cyclables

Pour matérialiser un système de transport propre, économe en énergie et durable, les piétons, les vélos et les automobiles doivent être adéquatement séparés, en fonction du volume de leur trafic. Par ailleurs, compte tenu du nombre croissant d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes, des environnements cyclables sûrs et agréables doivent être créés. Les administrateurs des routes promeuvent donc la création de réseaux d'espaces cyclables comprenant des pistes et bandes cyclables, ainsi que des sections désignées pour les vélos sur les trottoirs partagés avec les piétons. Les administrateurs des routes coopèrent également avec la police et d'autres organismes concernés pour promouvoir activement l'utilisation du vélo, au moyen de programmes de partage de vélos et d'autres initiatives, ainsi que d'éducation sur les règles de circulation et de courtoisie à vélo.

Dans les zones où la demande de stationnement pour vélos est forte, voire prévue pour augmenter significativement, des parkings à vélos sont construits sur la voie ou à l'écart de celle-ci, en fonction du type d'utilisation des vélos.

Considéré au Japon comme un moyen de transport familial, simple et peu coûteux, le vélo est répandu parmi la population. Le nombre de vélos au Japon en 2008 était estimé à 69,1 millions, soit un vélo pour deux personnes. Cependant, bien que les lois régissant la circulation routière considèrent les vélos comme des véhicules légers, ceux-ci sont autorisés depuis 1970 à utiliser les trottoirs pour des raisons de sécurité, lorsqu'une forte circulation rend l'utilisation des chaussées dangereuse. En conséquence, la plupart des cyclistes roulent actuellement sur d'étroits trottoirs, ce qui est à l'origine de constants accidents entre les piétons et les vélos. En particulier ces dix dernières années, ces accidents ont été approximativement multipliés par 3,7, devenant ainsi un problème sérieux.

Afin de restaurer l'ordre dans la circulation des vélos, l'Agence de la police maintient le principe de la circulation sur la chaussée. La loi a été révisée en 2007 pour clarifier les circonstances exceptionnelles dans lesquelles les vélos peuvent emprunter les trottoirs.

Il faudra désormais faire strictement observer les règles afin que les vélos soient utilisés conformément aux révisions de la loi.



Figure 3.6 - Piste cyclable aménagée (Mitaka, Tokyo)



Figure 3.7 - Bandes cyclables aménagées (Amagasaki, Hyogo)

#### 4. LA GESTION TOURNÉE VERS LES RÉSULTATS

Ainsi qu'indiqué ci-dessus, le Japon a pris d'énergiques mesures en réponse à l'augmentation rapide des accidents de la circulation qui a accompagné le développement de la motorisation. Toutefois, l'environnement des travaux publics étant aujourd'hui significativement différent, le pays tente de nouvelles initiatives pour lutter avec efficacité et efficience contre ces accidents. Ces mesures sont décrites ci-dessous.

##### 4.1. L'environnement des finances publiques

La population japonaise a atteint un pic en 2005 avec 127 millions d'habitants, puis a commencé à décliner lentement. Elle devrait diminuer jusqu'à environ 95 millions d'habitants en 2050. Les estimations considèrent que la part de la population âgée de 65 ans et plus augmentera, passant d'environ 20% en 2005 à environ 40% en 2050. Des inquiétudes existent donc quant à la nécessité d'accroître considérablement les dépenses sociales et de santé. En outre, le rapport de la dette publique à long terme du Japon (nationale et locale) au PIB a augmenté ces dernières années, et devrait atteindre 180% à la fin de l'AF 2010. La situation des finances publiques devient chaque année de plus en plus délicate.

Dans ce contexte, les travaux publics connaissent eux aussi un problème sérieux avec le vieillissement de l'infrastructure accumulée jusqu'ici. Par exemple, sur les axes généraux de l'archipel, environ 6% des ponts longs de plus de 15 mètres sont âgés de 50 ans au moins, mais cette proportion devrait atteindre près de 50% en 2026. Des craintes existent donc quant à l'augmentation future des coûts d'entretien et de réfection des ponts et des autres dépenses liées à l'entretien et à l'exploitation des routes. Cependant, dans ce contexte difficile pour les finances publiques, les budgets des travaux publics sont réduits chaque année, générant un besoin d'efficacité supplémentaire dans ce domaine.

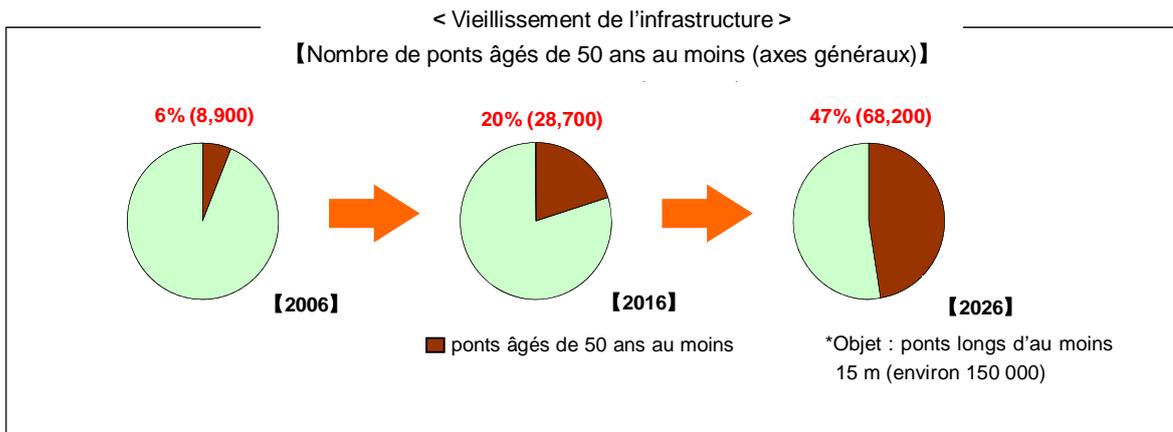
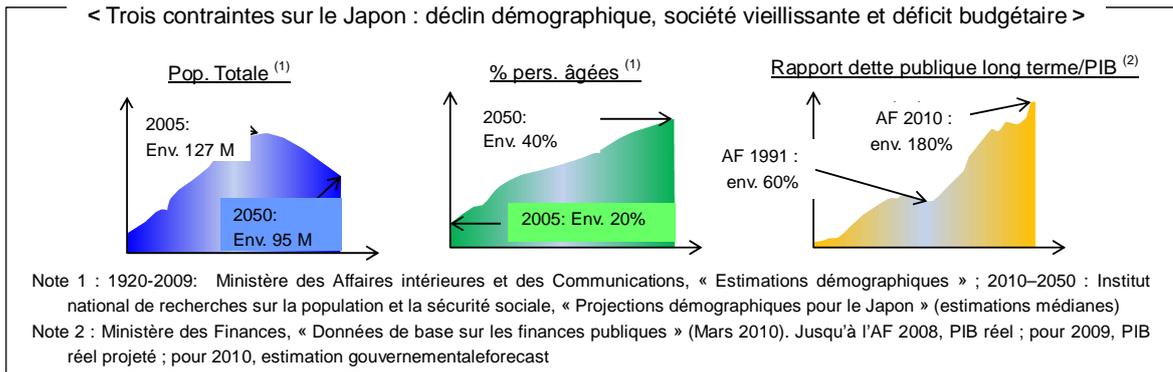


Figure 4.1 - Environnement des finances publiques au Japon

#### 4.2. Initiatives de gestion des travaux publics

Pour que les programmes de travaux publics soient menés efficacement avec des budgets limités dans un contexte financier difficile, les projets exécutés doivent produire sans faute des résultats. Par ailleurs, les buts et résultats des projets doivent être complètement expliqués au public. Rendre compte au public est possible, en lui communiquant largement ces résultats et en rendant les processus administratifs transparents. Le MLIT a donc adopté à partir de l'AF 2010 un système d'évaluation des projets en termes d'objectifs de politique, ainsi qu'illustré à la Figure 4.2. Simultanément, la gestion axée vers les résultats a été adoptée pour l'administration des axes routiers.

L'évaluation des projets en termes d'objectifs de politique adopte une évaluation des projets à partir du stade de la planification, afin de permettre l'examen de leur contenu et de leur nécessité. Simultanément, les objectifs de politique sont clarifiés de manière à ce que le problème que le projet est destiné à traiter soit identifié, et que les alternatives puissent être comparées et évaluées.

Dans le cas de projets routiers, ceux qui auront un impact significatif sur le flux de la circulation (contournements, élargissements, etc.) continuent d'être soumis à une évaluation rigoureuse, notamment par le calcul coût-bénéfices. Même les projets locaux (sécurité de la circulation, prévention des désastres, etc.) pour lesquels ce calcul n'a pas été effectué adoptent la gestion axée vers les résultats afin d'améliorer la transparence et l'efficacité.

La gestion axée sur les résultats commence par la compréhension des questions locales au moyen de données et de l'avis des communautés. D'après cette compréhension, les sites nécessitant une action sont listés et publiés, une analyse causale et un examen comparatif des mesures sont effectués, puis une proposition de mesures est décidée.

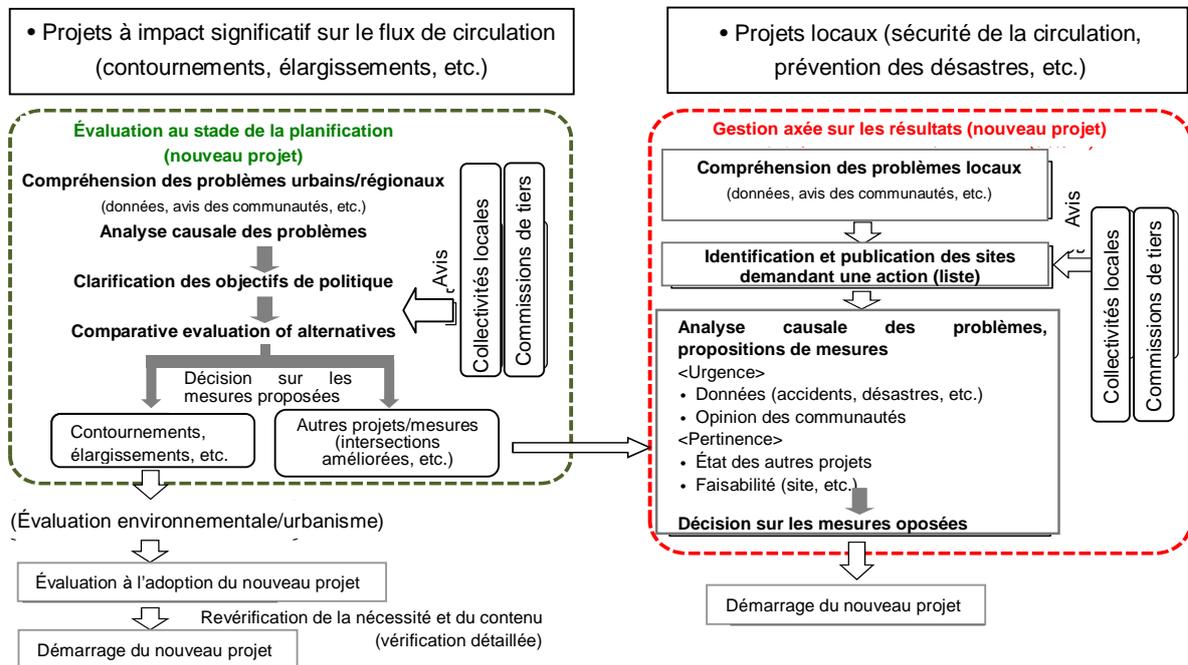


Figure 4.2 - Cheminement de l'évaluation des projets en termes d'objectifs de politique

#### 4.3. La gestion axée sur les résultats : vue d'ensemble et initiatives

Depuis 1993, les administrateurs des routes intègrent dans une base de données unique sur les accidents les données de la police concernant les accidents sur les axes principaux et celles sur le volume du trafic. Grâce à celle-ci, les quelque 180 000 kilomètres de routes ont été divisés en à peu près 710 000 sections de 200 à 300 mètres chacune, et la fréquence des accidents pour chaque section a été calculée au moyen des données de 2003 à 2006. Ces sections sont présentées en ordre décroissant de fréquence sur la figure 4.3. Sur le graphe, les sections où le taux d'accident mortel ou corporel est supérieur à la moyenne nationale de 100 accidents par 100 millions de véhicules-kilomètres sont en rouge. Comme l'indique le graphe, seulement 22% des sections des axes principaux sont au-dessus de la moyenne nationale, et celles-ci comptent pour 71% de l'ensemble des accidents. Le Japon a donc entamé en 2005 une action concentrée portant sur les sections à taux d'accident élevé, comptant sur ce moyen pour obtenir une réduction efficace.

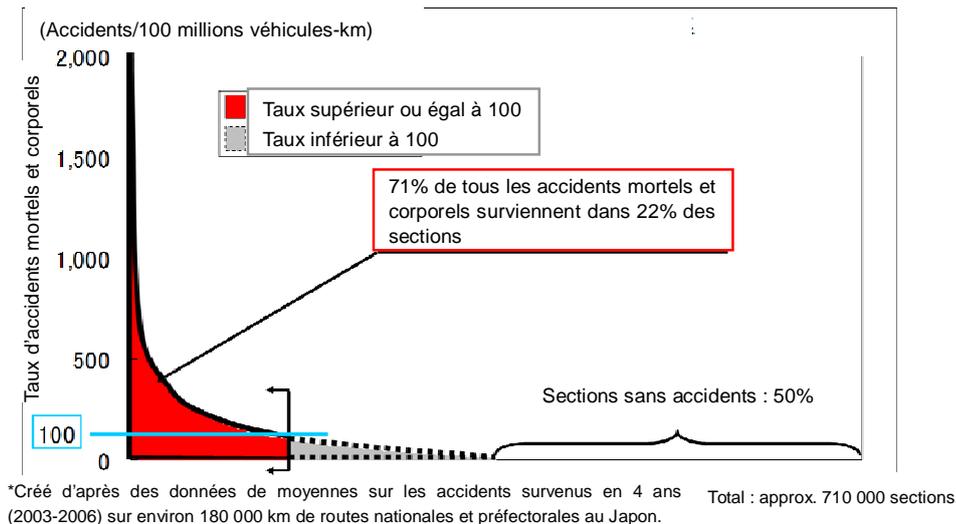


Figure 4.3 - Taux nationaux d'accidents mortels ou corporels sur les sections des axes principaux

Les résultats attendus n'ont cependant pas été obtenus dans certains cas, car les politiques avaient été appliquées après d'insuffisantes analyses causales.

A partir de l'AF 2010, le Japon a donc commencé à pratiquer la gestion axée sur les résultats présentée à la Figure 4.4. La moitié supérieure de la figure présente les actions du MLIT lui-même, et la moitié inférieure celles devant être effectuées par des bureaux établis localement. La moitié droite concerne l'établissement et l'exécution du budget, et la gauche les objectifs et l'évaluation des résultats. Chaque bureau doit d'abord compiler une liste des sections à fort risque d'accidents. Ceci est effectué en se basant sur les sections à fort taux d'accidents mortels ou corporels et sur les conditions locales de sécurité de la circulation, tout en recherchant les avis d'experts et de résidents concernant les sections où le danger est fort. Les sites d'action prioritaire sont déterminés parmi les sections placées sur la liste, puis les projets sont démarrés.

Les mesures sont sélectionnées en analysant les causes d'accidents accumulées dans la base de données d'accidents de la circulation, afin d'identifier les causes principales sur le site traité. Un menu de solutions correspondant à ces causes est sélectionné et les projets sont mis en œuvre. Une fois le projet achevé, l'efficacité des mesures est analysée et estimée et leur validité vérifiée. Simultanément, des améliorations continues sont recherchées, avec des mesures additionnelles mises en place lorsque nécessaire. Le cycle PDCA (*Plan-do-check-act*, planifier-réaliser-vérifier-réagir) est énergiquement mis en action afin de mettre à profit les résultats dans le projet suivant.

Au sein du MLIT lui-même, les résultats de chaque site sont collectés et évalués en termes d'objectifs à long terme du gouvernement et d'autres critères, les budgets étant dorénavant alloués en fonction des résultats. En outre, les données d'efficacité des mesures contre les accidents de la circulation sont collectées au niveau national, avec rétroaction sur chaque site afin de mettre ces mesures à profit dans l'étude des méthodes appliquées localement.

Ce cycle commence à être mis en action sur les sites locaux et au niveau national.

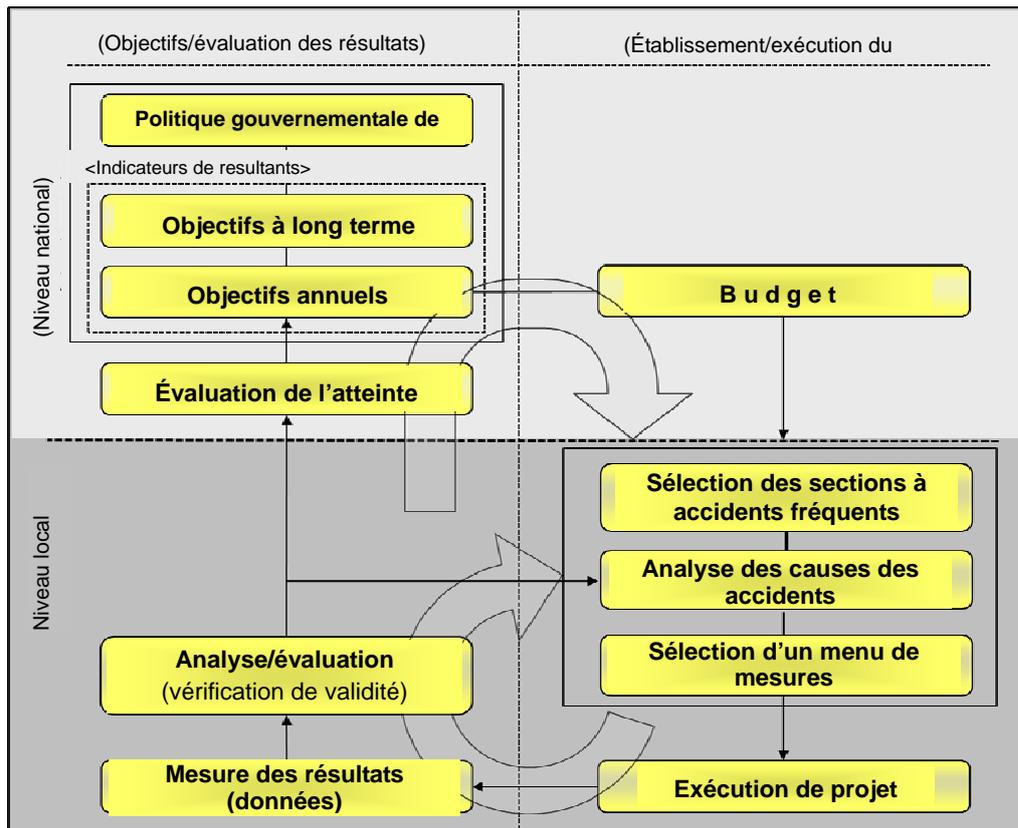


Figure 4.4 - Cycle de la gestion axée sur les résultats

#### 4.4. Questions futures

Pour conduire des mesures efficaces dans le difficile contexte financier actuel, l'efficacité des investissements de lutte contre les accidents de la circulation au sein de budgets limités doit être maximisée, et une gestion axée sur les résultats doit être menée de manière continue. En conséquence, l'étude des politiques demandera plus de temps et de travail que jusqu'ici, et différentes mesures devront être prises pour assurer une action efficace. Une base de données devra être compilée pour les bureaux locaux, pour être utilisée lors de l'examen des mesures à prendre, et à partir des sites où des mesures ont été prises, elle devra collecter au niveau national les données sur les causes d'accidents, les types de mesures et leurs résultats. Des panneaux de danger devront être placés sur les sites à risque pour encourager la prudence chez les piétons et les conducteurs. L'organisation des bureaux locaux devra être renforcée, et ceux-ci devront travailler en coopération étroite avec la police et les autres organisations concernées.

## 5. CONCLUSION

Au Japon, la lutte contre les accidents de la circulation devra continuer à traiter les axes principaux et les axes secondaires comme les deux moitiés d'un tout, mais les budgets limités vont demander une utilisation plus efficace des fonds. Ainsi que mentionné ci-dessus, la gestion axée sur les résultats devra être continuellement utilisée dans un effort de renforcement de l'efficacité. Une attitude proactive sera simultanément nécessaire, impliquant les communautés locales et les résidents dans la lutte contre les accidents sur les systèmes d'axes secondaires familiers, pour créer une société aux transports sûrs. Des cadres devront être établis pour la participation et la coopération actives de ces acteurs dans la détermination des plans et l'exécution des projets. C'est ainsi que le Japon veut agir avec efficacité et efficience dans la lutte contre les accidents de la circulation.