

# LA STRATÉGIE À MOYEN TERME POUR RÉALISER LA MOBILITÉ DE MULTI-MODAL DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE TOKYO

- Stratégie coordonnée entre le rail et le développement suburbain -

YAJIMA, Takashi

Senior Fellow, the Institute of Behavioural Sciences, Japan

[tyajima@ibs.or.jp](mailto:tyajima@ibs.or.jp)

## RÉSUMÉ

La répartition modale des déplacements journaliers en Tokyo révèle que plus de 40% des trajets sont réalisés en train urbain et en métro. Cette forte part occupée par le rail tient à deux raisons. En premier lieu, le réseau ferroviaire suburbain (d'État et privé) a été achevé dans l'avant-guerre (avant 1920). Ensuite, la stratégie de coordination entre l'expansion du rail et le développement suburbain a permis une amélioration et une extension ultérieures des lignes urbaines.

Pendant l'urbanisation durable tout au long du 20ème siècle, l'une des questions de politique était l'offre d'habitations à prix abordable et de sites de logement pour les populations arrivantes, alors que les prix fonciers montaient en flèche. L'aménagement ou l'amélioration du réseau ferroviaire existant fut considéré effectif pour développer les zones suburbaines sur une grande échelle.

Les concepts principaux de la stratégie de coordination sont doubles. Celui est l'exécution du développement suburbain sous l'initiative des compagnies de ferroviaires privées, soutenue par des gouvernements centraux et locaux. L'autre est réinvestissement des bénéfices gagnés à de l'extension du rail et à développement suburbain par les compagnies ferroviaire privées. La stratégie a été une politique urbaine efficace de transport aussi bien qu'un modèle soutenable d'affaires sur des années.

*The full text of the paper is in English.*