

Situé dans l'axe des grandes routes orthodromiques reliant l'Amérique du Nord et l'Europe à l'Asie, et 700 km plus près de l'Amérique du nord que l'aéroport Narita, à Tokyo, l'aéroport de Chitose est bien situé pour devenir une porte sur le trajet des liaisons transpacifiques.

Les dirigeants de Hokkaido espèrent que les nombreux avantages offerts par Chitose attireront les transporteurs internationaux et feront de l'aéroport un centre d'échanges commerciaux de premier plan. Même si Narita accapare actuellement 85 % des expéditions internationales par avion du Japon, Chitose espère recueillir environ 25 % de tout le trafic d'ici l'an 2000.

Le service passagers international à Chitose est assuré par les compagnies Korean Airlines, Cathay Pacific et Continental Airlines. British Airways, Qantas, Thai International, Air India et Garuda ont annoncé leur intention d'ajouter cet aéroport à leurs destinations dans l'avenir. Parmi les transporteurs aériens de marchandises, les transitaires Emery Worldwide et Flying Tigers, des États-Unis, aménagent en ce moment des points de transbordement à Chitose. Bien que Vancouver et Edmonton soient les aéroports nord-américains les plus proches de Chitose, l'on ne prévoit pas encore établir de service direct vers le Canada.

Plus de 30 ports ponctuent le littoral de l'île de Hokkaido. Les plus grands, Muroran et Tomakomai, sont situés au sud de l'île. Tomakomai a reçu près du tiers (64,1 millions de tonnes) de tout le fret maritime qui a transité par les ports de Hokkaido en 1990. Le nouveau port d'Ishikari est devenu une porte d'entrée importante pour les cargaisons de bois d'oeuvre en provenance du Canada et d'autres pays étrangers.

Même si le tunnel Seikan relie maintenant l'île à Honshu, les services de traversiers et le cabotage continuent à prospérer. Chaque semaine, les traversiers effectuent plus de 200 voyages entre Hokkaido et les ports de l'île principale.

Le Japon est en train de construire un vaste réseau d'autoroutes à péage à l'échelle nationale, et plusieurs de ces routes traversent Hokkaido. Cependant, même sans l'apport de ces nouveaux corridors, il reste beaucoup plus facile de voyager par la route dans l'île de Hokkaido que dans toute autre région du Japon. Bénéficiant d'emprises routières plus vastes en milieu urbain et de routes rurales mieux entretenues, les habitants de Hokkaido utilisent davantage leurs automobiles que les Japonais des autres régions du pays.

Depuis la restructuration des Chemins de fer nationaux du Japon en 1985, le réseau ferroviaire de l'île a été exploité par la société JR Hokkaido.

Le voyage de Sapporo à Tokyo prend un peu moins de onze heures en passant par le tunnel Seikan, mais JR Hokkaido espère réduire encore la durée du voyage en prolongeant la voie du nord du train «shinkansen» (train à grande vitesse) jusqu'à la pointe nord de Honshu et même, éventuellement, jusqu'à Sapporo.

### 3 Économie régionale

#### Aperçu

Si l'on considère le PIB total du Japon, l'île de Hokkaido s'est classée au sixième rang des économies régionales du pays en 1988. Son PIB s'élevait cette année-là à 14,4 billions de yens, dont 70 % avaient été générés par le secteur tertiaire, devant les industries secondaires (24 %) et primaires (7 %).

Lorsque nous comparons la proportion du PIB de Hokkaido générée par les divers secteurs d'activité avec les moyennes nationales, les forces et les faiblesses de l'île deviennent aussitôt apparentes. Les secteurs forts de Hokkaido sont l'agriculture, la foresterie et les pêches (6,6 % du PIB contre 3 % pour l'ensemble du Japon), la construction (13,1 % contre 7 %) et les services (15,3 % contre 11,7 %). Les secteurs faibles comprennent l'industrie manufacturière (11,7 % contre 34,5 %) et les services financiers (3,6 % contre 7,1 %).

Le secteur primaire et les industries lourdes ont déjà été gages de la prospérité de l'île, mais ce n'est plus le cas. Au cours des dernières décennies, les changements de structure et la concurrence étrangère ont porté de durs coups à la foresterie, aux pêches, aux mines de charbon et aux aciéries de la région.

Dans un pays où les vastes complexes industriels constituent la norme, Hokkaido ne compte que cinq usines qui emploient plus de 1 000 travailleurs. De même, le secteur public y emploie une plus grande proportion de la main-d'oeuvre (13 %) qu'ailleurs au Japon. Cela est imputable en partie à la forte présence militaire dans l'île.

Les efforts de Hokkaido en vue de restructurer son économie commencent à porter fruit. L'île a attiré les investisseurs étrangers et l'on y compte maintenant de nombreuses compagnies à participation étrangère. Ces compagnies sont énumérées au tableau 1.