

LA MEGALOPOLE JAPONAISE

I. La mégalopole japonaise, aspects généraux

1. La mégalopole japonaise, un vieux foyer urbain

- Avec 127 millions d'habitants pour 377800 km², le Japon présente une densité de 336 hab./km². Toutefois, un cinquième du pays est réellement occupé: 80 millions d'habitants vivent sur 3% du territoire. Vieux foyer de peuplement, le Japon est l'un des pays les plus urbanisés du monde et abrite, avec Tôkyô, la première ville du monde. La tradition urbaine est ancienne. Au début du XVIII^e siècle, Edo (la future Tôkyô), siège du pouvoir politique des Seigneurs, compte déjà un million d'habitants, et Osaka trois cent mille. La révolution industrielle, avec l'ère **Meiji**, marque le début d'une période de croissance urbaine quasi continue pendant un siècle.
- En 1900, Tôkyô ne comptait encore que 1,3 million d'habitants. En 1940, elle est la 3^e ville du monde avec 7 millions d'habitants. Yokohama, à quelques dizaines de kilomètres au sud, n'avait que 200 habitants en 1850. Un siècle plus tard, elle en abrite près d'un million. L'urbanisation se fait le long de la façade Pacifique de l'île de Honshu. Jusqu'aux années 1950, les systèmes urbains de Tôkyô, d'Osaka et de Nagoya sont distincts les uns des autres, nettement séparés par des zones rurales. Dans les deux décennies suivantes, par la poursuite de l'industrialisation et la contrainte d'un espace urbanisable limité, les pôles urbains se rejoignent.
- Aujourd'hui, ce ruban urbain se développe sur plus de 1200 km et abrite 105 millions d'habitants. Du nord au sud, on trouve 11 villes dépassant le million d'habitants: Tôkyô (8 millions d'habitants pour la ville, 33 pour la région urbaine), Kawasaki, Yokohama, Chiba, Nagoya (3 millions d'habitants pour la ville, 11 pour la région urbaine), l'ensemble Kobé-Kyoto-Osaka (8 pour les villes, 20 pour la région urbaine), Hiroshima, et les deux villes de Kitakyushu et Fukuoka (près de 3 millions). Entre ces centres, on trouve un chapelet de villes de moindre importance et une densité de population de plus de 500 hab./ km². Un ensemble de réseaux routier, autoroutier et ferré (**Shinkansen**) assure la liaison entre ces espaces.

2. Tôkyô, la première ville du monde

- Tôkyô pose la question de la définition de la ville. Ses périmètres administratifs ne correspondent pas aux limites de l'agglomération. Le **daïtoshi** (grande ville) de Tôkyô, composé de 23 arrondissements, abrite 8 millions d'habitants. La sphère métropolitaine (Grand Tôkyô), défini par des critères de densité et de masse de population (**DID**), rayonne sur un cercle de 50 km et compte près de 33 millions d'habitants. Les statistiques japonaises identifient aussi la **sphère capitulaire**, celle des **migrations pendulaires** régulières (jusqu'à 60 km du centre). Cette région urbaine s'étend ainsi sur 35000 km² et abrite environ 40 millions d'habitants. Cette hypercentralisation de la population se renforce encore aujourd'hui. Entre 1985 et 2000, Tôkyô a connu une croissance démographique de + 9,5%. La ville s'étend sur près de 80 km du nord au sud et 60 d'est en ouest autour de la baie de Tôkyô, ouvrant sur le Pacifique.
- Le centre de Tôkyô, au nord de la baie, s'est organisé autour des fonctions politiques (Palais impérial, ministères), financière (la **City** de Tôkyô concentre dans le quartier de Marunouchi, sur un espace de 2 km sur 500 m, les sièges sociaux des grandes banques japonaises et étrangères), économique (au-delà des gares, vers l'est, le quartier de Kyobashi accueille les sièges sociaux des grandes firmes japonaises et des FMN), commerciale et de loisir (près de Kyobashi, le quartier de Ginza est celui du commerce de détail et des lieux de la vie nocturne de la métropole).
- Les quartiers périphériques sont contrastés: quartiers résidentiels des classes aisées, ambassades et grands hôtels à l'ouest et au nord-ouest; Université et vestiges du vieux Edo au nord; espaces industriels, entrepôts et quartiers pauvres à l'est et au sud, le long de la baie. Des centres secondaires se sont édifiés dans ses premiers quartiers périphériques dans un processus d'étalement des **fonctions centrales**. Les banlieues s'organisent autour du réseau ferré, juxtaposant les vieux noyaux urbains, l'étalement des banlieues résidentielles (lotissements ou **villes-dortoirs**), des villes nouvelles, des **technopoles** et des zones industrielles. Le long de la baie, grignotée par des **terre-pleins artificiels**, se développent les zones industrialo-portuaires.

3. Dynamique économique de la mégalopole japonaise

- Tôkyô constitue la première des trois régions métropolitaines de la mégalopole. Les deux autres sont également des ensembles urbains de grandes dimensions. La «sphère» du **Kansai**, regroupant les métropoles d'Osaka, de Kôbe, de Kyôto et de Nara, compte 20 millions d'habitants sur 18500 km² et celle de Nagoya en totalise 11 sur 21500 km². Sur la période 1985-2000, la croissance démographique du Kansai fut modeste (+ 4%) et le solde migratoire à Osaka

fut négatif à la fin des années 1980. Par contre, Nagoya, métropole plus récente, suit l'évolution de Tôkyô. Entre 1985 et 2000, l'accroissement de la population est resté élevé (+ 7,7%).

● Chacune de ces régions métropolitaines constitue un foyer industriel de premier ordre. La région de Tôkyô (**Kanto**) est le premier foyer industriel du monde: industries de consommation, industries lourdes (caractéristiques de la période 1950-73) et industries de pointe (depuis les années 1970). Jusqu'en 1945, Osaka était la capitale économique du Japon. Capitale du textile, de la mécanique et de la chimie, elle subit les mutations de ces filières à partir des années 1960, amenant un déclin relatif de la région. En trente ans, la part du Kansai dans le PNB japonais est passée de 40 à 20%. Le **Chukyo** (autour de Nagoya) forme le troisième ensemble. La structure industrielle rappelle celle du Kanto avec une spécialisation vers l'automobile.

● Les nouvelles données économiques depuis 20 ans ont amené diverses évolutions dans la mégapole. La sidérurgie s'est concentrée sur la baie de Tôkyô, disparaissant quasi complètement de la baie d'Osaka. Les principales usines automobiles se situent dans les métropoles (Toyota et Mitsubishi à Nagoya, Nissan, Isuzu et Honda à Tôkyô, Mitsubitshi et Daihatsu à Osaka). L'importance de la sous-traitance dans ce secteur permet une industrialisation des espaces périphériques de ces métropoles. Les technopoles, centres des industries de pointe, se sont développées sur l'ensemble de la mégapole.

II. La mégapole japonaise et l'Asie

1. Le Japon et les mers, entre repli et expansion

● Les Japonais ont sillonné les mers d'Extrême-Orient très tôt dans l'histoire, mettant en relation les civilisations asiatiques. La Corée, à 250 kilomètres des côtes de Kyushu, joua le rôle de tête de pont entre l'archipel japonais et le continent. Les quelques îlots qui jalonnent ce parcours maritime entre le Japon et la Corée furent d'ailleurs âprement disputés dans l'histoire par les deux nations. C'est aussi l'insularité qui permit, dans les périodes de repli, comme celle qui précéda l'ère Meiji, une protection efficace devant les influences étrangères. Avec ces îlots au sud de Kyushu, le Japon possède une des plus importantes superficies maritimes du monde.

● Si les relations entre ces nations asiatiques sont aujourd'hui cordiales, il n'en fut pas toujours ainsi. En 1910, le Japon occupe la péninsule coréenne. En 1931, l'occupation de la Mandchourie (région nord de la Chine) enclenche une période de tensions qui se poursuit avec la Seconde Guerre mondiale. Suite à la guerre du Pacifique qu'il a lui-même déclenchée, le Japon est à la tête d'un gigantesque empire qu'il organise en «sphère de coprosperité», et qui s'étend sur l'Indonésie et la Nouvelle-Guinée, sur l'Asie du Sud-Est et sur la Chine. La défaite de 1945 marque la fin de ses ambitions territoriales sur ce monde pacifique et le continent asiatique.

● Le repli sur les îles de l'archipel ne signifie pas que le Japon se désintéresse des mers environnantes, d'autant qu'elles sont parmi les plus poissonneuses du monde. Les fonds marins les plus favorables sont au nord de la mer de Chine (entre Kyushu et la Corée) et dans la mer du Japon (rivages occidentaux de Honshu et de Hokkaido). La pêche japonaise se situe au 3^e rang mondial (5% du total mondial avec 5 millions de tonnes). La concurrence est vive dans cette partie du monde puisque la Chine occupe la 1^{re} place (plus de 16 millions de tonnes). La surexploitation des fonds marins et la pollution constituent des défis majeurs à relever à l'échelle régionale.

2. L'ouverture maritime de la mégapole

● Avec 33 kilomètres de côtes, dont près de 10 de côtes artificielles, le pays dispose des conditions pour réaliser au mieux cette ouverture maritime. Les formes littorales sont variées: celles de Hokkaido et du centre de Honshu vers la mer du Japon sont constituées de côtes basses offrant peu de protection à la vie maritime, le littoral en revanche, très découpé sur les rivages de la mer Intérieure et de la côte Pacifique, présente de multiples abris. C'est particulièrement le cas des baies qui jalonnent la partie centrale du littoral pacifique, et abritent, ainsi, parmi les plus grands ports du monde. Dans les années 1950, le Japon s'est lancé dans de vastes travaux d'aménagement de ces littoraux (aménagements portuaires, terre-pleins, ouvrages de protection contre les tsunamis).

● L'activité portuaire se caractérise par un nombre élevé de ports d'où se détachent quatre ensembles. La baie de Tôkyô, qui s'étire sur 120 kilomètres, abrite quatre sites totalisant 475 millions de tonnes de trafic, soit le premier ensemble du monde: Chiba (170 millions de tonnes), Yokohama (120), Kawasaki (100) et Tôkyô (85). La baie d'Osaka, qui a longtemps abrité le premier port japonais avec Kobé, est aujourd'hui légèrement en recul, totalisant toutefois encore près de 300 millions de tonnes. Dans la baie d'Ise, le port de Nagoya est en constante augmentation depuis les années 1950, devenant le second port japonais derrière Chiba (10 millions de tonnes en 1958, 116 en 1988 et 155 en 2000). Les ports de Kyushu réalisent un trafic de 100 millions de tonnes. La façade du Pacifique offre une densité d'infrastructures et de trafics portuaires inégalée ailleurs.

● Comme partout dans le monde, l'activité portuaire japonaise s'est fortement modernisée ces dernières années pour faire face à la concurrence. La conteneurisation est ainsi devenue une étape obligée pour tout port voulant garder une place dans les trafics mondiaux. En 2000, le Japon se situe au cinquième rang mondial pour le trafic conteneurisé (derrière la Chine, les États-Unis, Taïwan et Singapour). L'ouverture maritime se mesure aussi par le nombre de bateaux battant pavillons japonais. Le Japon occupe la deuxième place derrière la Grèce pour la flotte marchande, avec près de 13% de la flotte mondiale.

3. La mégalopole japonaise au cœur des relations asiatiques

● Le commerce extérieur du Japon souligne les liens préférentiels que le pays entretient avec ses voisins. Si les États-Unis constituent son partenaire privilégié (1^{er} client, 2^e fournisseur) depuis la stratégie d'ouverture des années 1950, les pays asiatiques constituent sept de ses dix premiers clients et cinq de ses dix premiers fournisseurs. Depuis 2002, la Chine est devenue le 1^{er} fournisseur du Japon. La structure de ce commerce a elle aussi évolué. Pauvre en matière première, le Japon achetait aux pays asiatiques pour pallier ce manque. Depuis le décollage économique de ses voisins, ces derniers lui fournissent aussi des biens industriels.

● Les IDE japonais vont vers les autres puissances de la Triade, mais une part non négligeable s'oriente vers le reste de l'Asie. Jusqu'à la première moitié des années 1980, ils s'effectuaient majoritairement vers les NPI de la première génération (Corée du Sud, Taïwan, Hong Kong, Singapour). Depuis lors, ils se font vers des NPI de deuxième génération (Thaïlande, Indonésie, Malaisie...) ainsi que vers la Chine (et particulièrement les régions littorales de la Chine). Dans les années 1990, ils se sont maintenus à près de 10 millions de dollars par an jusqu'à la crise financière de 1997. Après un léger recul, les IDE sont repartis en hausse. Ils se sont longtemps effectués dans le secteur minier avant de privilégier les industries à l'exportation. L'Aide publique au développement est orientée à plus des deux tiers vers les pays pauvres d'Asie.

● Autant le commerce extérieur que les investissements montrent l'insertion économique du Japon dans son aire régionale. Les flux touristiques vers les voisins de l'Asie du Sud-Est réaffirment ces liens. Ces relations mettent en valeur l'existence d'un véritable espace économique avec des centres, des relais et des espaces délaissés. Les organisations régionales tentent d'organiser plus formellement cet espace sans complètement y parvenir.

III. La mégalopole et la question environnementale

1. La prise de conscience de la question environnementale

● L'archipel japonais se dispose en arc sur la façade orientale de l'Asie. Elle comprend plus de 4000 îles. Les quatre îles principales (du nord au sud: Hokkaido, Honshu, Shikoku et Kyushu) s'étirent sur plus de 2 kilomètres. La majeure partie du territoire (84%) est constituée de montagnes. Les Alpes japonaises, à l'intérieur de Honshu, s'élèvent à plus de 3000 mètres et sont entaillées par des vallées profondes. Les plaines n'occupent donc que 16% du territoire. Celles de l'intérieur correspondent à des bassins d'effondrement aux faibles superficies. Celles du littoral sont des bandes peu profondes qui s'étirent le long des côtes. Aux risques naturels (séismes, **tsunamis**, phénomènes volcaniques, inondations) s'ajoutent les contraintes de l'exiguïté de l'espace où se concentrent hommes et activités.

● Dans le «Japon historique», la question environnementale se résumait dans la maîtrise d'un milieu naturel difficile. Avec le modèle de développement choisi à la sortie de la guerre, les questions environnementales ont pris une autre ampleur. La dégradation du milieu naturel (pollutions atmosphériques et des eaux, affaissement des sols, dégradation des paysages ruraux et côtiers) a été une des conséquences négatives des choix économiques effectués. Dès 1953, la «maladie de Minamata», provoquée par des rejets de mercure, attire l'attention sur les risques d'une industrialisation incontrôlée. À la fin des années 1960, le Japon est le pays le plus pollué au monde.

● La législation se met en place à partir de ce moment: loi contre la pollution dès 1967, création d'une Agence nationale de l'environnement en 1971, prise en compte de la notion de qualité de la vie dans le Plan national de développement de 1977, procédures d'évaluation des effets des activités humaines sur l'environnement mises en place en 1984, ratification (mai 1993) et entrée en vigueur (mars 1994) du Protocole de Kyoto. Si des résultats positifs ont été enregistrés dans plusieurs domaines, les nuisances urbaines restent des problèmes quotidiens (bruits, manque d'espaces verts, problèmes des transports en commun) et certaines maladies spécifiques (asthme, intoxication par des métaux lourds) soulignent les améliorations à faire.

2. L'exiguïté de l'espace

● La maîtrise d'un espace réduit est une donnée constante de la société japonaise. La riziculture, apparue dans la zone de la **mer intérieure**, sous l'influence de la Chine, est devenue la base de l'agriculture et de l'alimentation japonaise.

Elle marque l'histoire du peuplement de l'archipel, dans une progression constante vers le nord-est, ainsi que l'aménagement des plaines littorales contre les inondations. À partir de la fin du XIX^e siècle, la riziculture recule devant la progression des espaces urbains et industriels de la mégalopole. Elle a continué sa progression vers le Nord et l'île d'Hokkaido est devenue le grenier à riz du Japon. Entre des montagnes sacralisées et la concurrence des espaces des plaines, le Japon doit composer avec son exigüité.

- La mise en relation des espaces japonais a longtemps constitué un défi: étirement de l'archipel, relation entre les plaines, unification des façades maritimes. L'année 1988 marque une rupture dans la géographie du Japon: le tunnel de Seikan entre Honshu et Hokkaido et le viaduc de Seto, entre Honshu et Shikoku, complètent les ponts et tunnels déjà construits entre Honshu et Kyushu et transforment l'archipel en un ensemble d'un seul tenant. Le réseau ferré est également très dense: près de 30000 kilomètres de voies dont plus de 2000 parcourus par les trains à haute vitesse (Shinkansen) développés à partir de 1964.

- L'exigüité de l'espace est également sensible à l'échelle urbaine. La croissance urbaine et industrielle a saturé les espaces libres. Cet encombrement est déjà visible sur la terre entre les espaces résidentiels, les espaces industriels ou de services et les infrastructures (réseaux routiers et ferroviaires, emprises aéroportuaires) comme sur la mer. Les terre-pleins industriels ont commencé à se développer dès les années 1960. Ce sont de véritables zones industrielles gagnées sur la mer à la suite de remblaiements. Celle de Chiba, dans la baie de Tôkyô, se développe sur 20 kilomètres de long. Des îles artificielles ont également vu le jour dès les années 1960. Il y en a aujourd'hui une quinzaine, abritant essentiellement des activités industrielles (baie de Tôkyô) mais aussi des immeubles résidentiels (baie de Kobé) ou des grands équipements (nouvel aéroport d'Osaka).

3. Les pollutions urbaines

- Les problèmes urbains sont à la mesure de la taille des métropoles: congestion des transports ferroviaires, embarras de la circulation automobile, pénurie de logements (faisant de Tôkyô l'une des villes les plus chères du monde), pollution de l'air et des eaux, difficulté d'approvisionnement en eau potable. Les autorités ont tenté, à plusieurs reprises, d'organiser la croissance de la mégalopole, mais les afflux continus de population ont fait échouer ces tentatives. La ceinture verte décidée autour de Tôkyô, a été grignotée par l'extension pavillonnaire, d'abord dans les **espaces périurbains**, et aujourd'hui, dans les **espaces rurbains**.

- Les problèmes de circulation sont le quotidien des populations des métropoles japonaises. La concentration des centres d'activités et l'étalement urbain accentuent ces difficultés et entraînent des temps de déplacements de plus en plus longs. En 1990 déjà, plus de 25% des déplacements étaient de 3 heures aller-retour. Les réseaux ferrés et les métros assurent la majeure partie de ceux-ci. Sept villes possèdent un réseau métropolitain, néanmoins saturé aux heures de pointe. Le réseau routier de surface est lui aussi marqué par des embouteillages importants, entraînant la pollution de l'air. Tôkyô est l'une des villes où la surface des rues est la plus faible (12% de la superficie totale, contre 24% à Paris par exemple).

- Concentrations urbaine et industrielle sont à l'origine de la pollution. Malgré les progrès réalisés depuis trente ans, le niveau de pollution reste élevé. Une étude menée sur 15 villes japonaises montrait que 30% des réserves d'eaux souterraines était contaminé par des solvants chlorés. D'une manière plus générale, les villes de la mégalopole japonaise illustrent assez bien les difficultés des grandes villes mondiales.