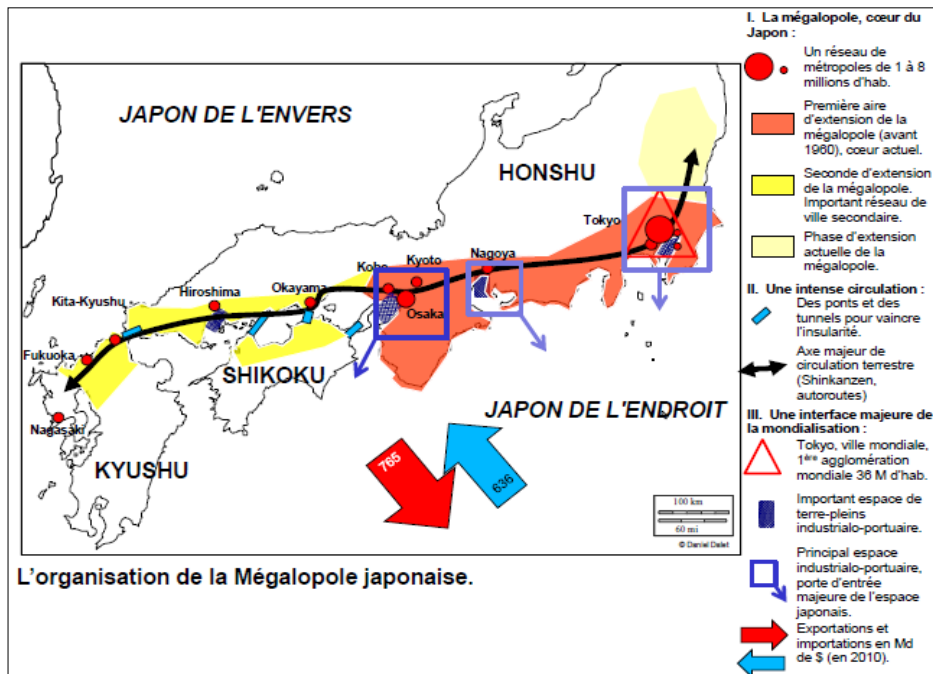


La mégalopole japonaise.



Intro :
La Mégalopole japonaise s'est constituée au cours du XXe siècle sur la côte est du Japon. C'est un espace qui s'étend sur près de 1200 km de long depuis la plaine du Kantô jusqu'au Nord de Kyushu.
 Le cœur de la Mégalopole est bien évidemment Tokyo qui depuis le début de l'ère Meiji est devenue la capitale de l'empire. Elle forme un long ruban littoral constitué de mégapoles et de villes secondaires aux fonctions industrialo-portuaires et tertiaires. La population japonaise se concentre dans l'espace mégalopolitain qui accueille selon les différentes limites fixées entre 75 et 85% de la population japonaise totale (127,8 Millions d'habitants) soit entre 95 et 105 millions d'habitants.
Cœur du Japon, la Mégalopole reflète la structure économique et spatiale du pays, fortement marquée par un modèle économique fondé sur un développement industrialo-portuaire qui associe la grande entreprise (**Kereitsu**), un réseau de PME, l'innovation et l'exportation.

Pbmtq :
 Comment s'organise et évolue la Mégalopole japonaise ?

I. Organisation du territoire mégalopolitain.

1. Tôkyô, une ville monde au cœur du système mégalopolitain.

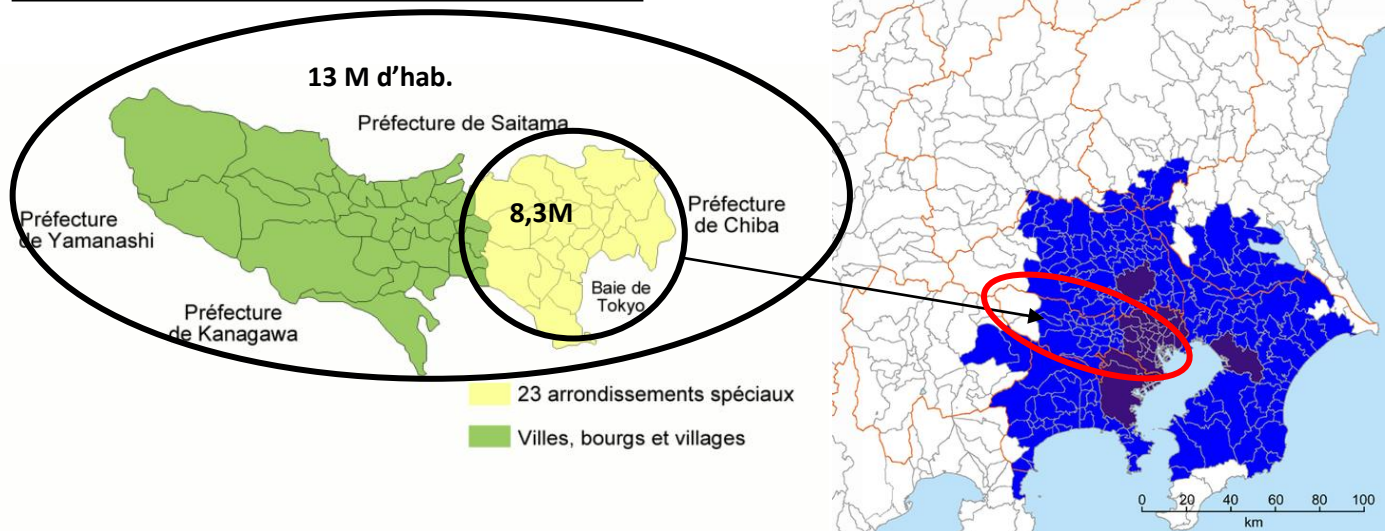
Quelle définition donner à l'espace tokyoïte ?

a) Une définition à géométrie variable :

- **doc 3 p217 :** Tôkyô = centre politique et économique : palais impérial, gouvernement et les ministères (MITI), bourse de Tokyo : le kabuto-chô, sièges des grandes entreprises dans le CBD de Marunouchi et dans les centres secondaires situés dans la ville haute (Yamamoto) et la ville basse (Shitamachi).

- **doc. 5 p 217 + figure ci-dessous:** la Mégapole tokyoïte est un espace qui compte 8 Millions d'habitants dans la **ville-centre** formée par **23 arrondissements spéciaux** (jaune), 13Millions **dans les limites administratives de sa Préfectures (jaune et vert)** et 34 Millions dans **l'aire métropolitaine élargie (bleu)**. L'agglomération s'étend dans une vaste plaine côtière, le Kantô. Les migrations pendulaires entre l'espace centrale et les espaces périphériques sont très importants. Près de 3,5 Millions de personnes se rendent dans le c

Figure : Les limites variables de l'espace tokyoïte



b) Pourquoi un retour vers le centre de la population urbaine à Tokyo et dans la mégalopole?

- **Une redynamisation du centre : (doc. 3p 217) :**

Plusieurs éléments contribuent à ce phénomène :

- « **L'enfer des transports** » : saturation automobile, surexploitation des transports en commun et en particulier du réseau ferré qui conserve une place primordiale (35% de l'ensemble des déplacements au Japon contre 8% en France),
- **La crise foncière** des années 1990 qui a conduit à un effondrement de l'immobilier et la fin du « tout bureau »,
- D'importantes friches industrielles nées d'un déclin des industries lourdes, situées en particulier dans les zones portuaires des grandes villes, permettent une **réappropriation urbaine** pour l'habitat de vastes espaces centraux.

Tout cela conduit à une forte **croissance de la population** des centres et à une « **gentrification** » **du front de mer. (doc.3 p 217)** et au déclin des banlieues les plus éloignées. Ainsi, la Préfecture de Tokyo, contrairement à la plupart des grandes métropoles des pays du Nord, a un taux de croissance d'environ 0,5% par an soit 45 000 à 50 000 habitants de plus chaque année.

c) Une ville-monde peu extravertie :

Tôkyô est certes une ville mondiale mais elle est **beaucoup moins internationalisée** que les autres grandes villes mondiales des pays du Nord. La faiblesse de la population étrangère, la part minime du tourisme étranger (le Japon n'accueille qu'un peu plus de 9 millions de touristes dont 70% viennent d'Asie). La capitale japonaise est avant tout un relai pour les FTN qui y installent leurs bureaux et pour les entreprises du secteur de la finance qui peuvent orienter leurs investissements vers les secteurs dynamiques de l'économie japonaise.

2. La mégalopole est structurée par un intense réseau de transport et des agglomérations secondaires.

Doc 1 p214 + cartes p 215 :

L'espace dynamique du Japon se situe sur la **côte est (Japon de l'endroit)**. Outre la capitale, la Mégalopole compte deux grandes mégalopoles **Nagoya et Osaka**, deux aires urbaines de 9 et 16 millions d'habitants.

La mégalopole forme un **ruban urbain et industriel continu** depuis **le Nord du Kantô jusqu'au Nord de Kyushu**.

On constate une extension récente vers le Nord d'Honshu jusqu'à **Sendai**. (Proche de Fukushima)

L'espace est structuré par un **intense réseau de transport côtier** qui associe les autoroutes et les voies ferrées (Shinkansen).

Pour vaincre l'insularité et permettre l'extension de la mégalopole, les autorités ont construit et continuent de construire d'importants infrastructures de communication (ponts et tunnels) qui mettent en relation les 3 principales îles du Sud (**doc. 2 p133+ doc 1 et 2 p127**).

II. Développement économique et perspectives.

1. le modèle industrialo-portuaire et ses évolutions.

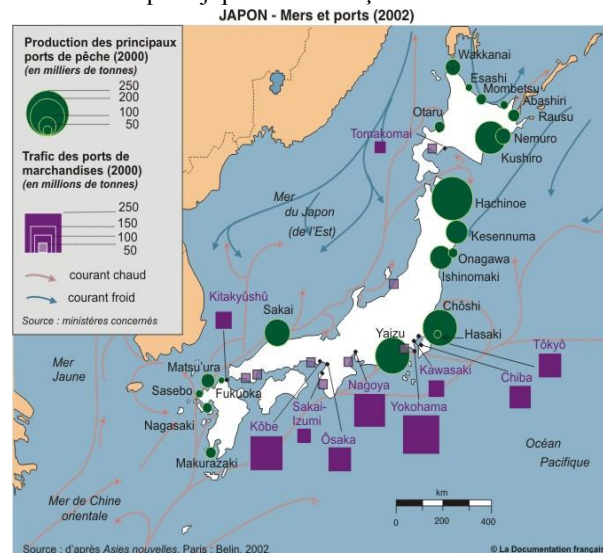
Doc. 1 p 227 :

La littoralisation de l'économie n'est pas due à un manque de place, même si l'intérieur du pays est fortement marqué par la présence d'une vaste chaîne volcanique en particulier, dans la partie centrale de Honshu, région qualifiée d'**Alpes japonaises** (doc. 4 p 219). Elle s'explique avant tout par le modèle économique du pays.

- **Une économie extravertie** ($X^o = 735$ Md \$ en 2010 ; $I^o = 636$ Md de \$) Le solde commercial du Japon est donc très excédentaire (près de 100 Md de \$).

Les entreprises japonaises importent des matières premières et énergétiques et réexportent vers le monde entier des produits finis ou semi-finis qui entrent dans l'assemblage de produits manufacturés. Les secteurs dynamiques sont la haute Technologie (robotique, machinisme, jeux vidéo, électronique...), l'automobile, la chimie. Une part importante du travail est aujourd'hui accomplie à l'étranger (pays ateliers de l'Asie Pacifique) mais le Japon conserve une importante industrie malgré le déclin des industries lourdes (carte p 215) et en particulier de la sidérurgie.

Les zones industrialo-portuaires (ZIP) sont donc des interfaces majeures entre le Japon et le reste du monde. Elles ont donc structuré l'espace japonais renforçant la concentration des grandes agglomérations autour des grandes baies de la côte est.



Les ports japonais sont nombreux mais les principaux forment des ranges :

- ports de la baie de Tôkyô : 800Mt.

- Ports de la baie de Nagoya : 350Mt

- Ports de la Mer Intérieure : d'Osaka-Kôbe à Hiroshima : 600 Mt + 250 Mt

- Ports du Nord-Kyushu : 200 Mt.

Les ZIP sont des centres actifs ; elles organisent l'arrière-pays (Hinterland) qui accueille de nombreux industries mis en relation avec l'espace côtier grâce au réseau autoroutier.

L'exemple de « **Toyota city** » (doc 1 p 225) plus dossier sur

<http://histoprof.jimdo.com/>

Les Grandes entreprises (Kereitsu) implantent leurs sites industriels et leurs activités tertiaires (R&D, sièges sociaux) dans une ville qui devient alors, le cœur de leur dispositif productif national et international.

Doc.1 p 227 et doc. 3 p 223 :

La littoralisation de l'économie a conduit à une politique de conquête de l'espace maritime en développant :

- Les installations portuaires dans des **baies abritées** (risques de typhon, voir p 219)
- **des terre-pleins** accueillant les infrastructures industrialo-portuaires mais aussi de plus en plus souvent les aéroports et même de nouveaux quartiers d'affaires et d'habitats.
- des infrastructures de transport terrestre et souterrains permettant la mise en relation des différents espaces urbains d'une même baie. (doc. 2 p227).



Photo du quartier d'Odaiba dans la baie de Tokyo.

Cet ensemble de terre-pleins est à la fois, un espace de loisir, d'habitats de haut standing, un quartier d'affaires et un espace industrialo-portuaire.

La forte densité de population dans les grands centres urbains de la Mégalopole a conduit à cette extension maritime qui a débuté dès la fin du XIX^e siècle.

2. Comment les « crises japonaises » affectent-elles la Mégalopole ?

Depuis 1990, le Japon connaît une croissance en dents de scie. Son économie se transforme et conduit à une remise en cause du modèle traditionnel.

- La désindustrialisation touche les secteurs les plus « énergivores » et conduit localement à une forte décroissance urbaine et une recomposition de l'espace urbain (revalorisation des centres, déclin des agglomérations industrielles périphériques). Le retour vers les centres des populations urbaines renforce la concentration dans les grandes cités de la Mégalopole aux dépens des villes moyennes de la périphérie (cf. carte p 214).

P228 :

- l'apparition de la pauvreté urbaine :

La question des **Freeter (Free Arbeiter)** et de la fin de l'emploi à vie.

Développement de l'**exclusion et des inégalités sociales** (doc1 et 4 p 220-221)

Rejet et difficultés des étrangers (doc 2 et 3 p 229) : **Gaijin et Nikkeijin.**

- **La maîtrise de l'environnement** (doc. 4p 229 + dossier p 218-219) : Longtemps, le Japon a vécu dans l'illusion de la maîtrise des risques, renforcée par un esprit fataliste. Mais le séisme du 11 mars 2011 et ses conséquences industrielles et environnementales ne peuvent conduire qu'à une remise en cause du modèle organisationnel japonais et à celles des moyens de protection de l'espace côtier.

Conclusion :

Le Japon reste un pôle majeur de la Triade et à ce titre, la Mégalopole et son centre Tôkyô sont des centres d'impulsion de l'espace mondial. Le Japon est contraint de redéfinir sa politique économique et spatiale pour faire face aux transformations de l'économie mondiale et aux questions que soulève la dangerosité de son littoral. Mais depuis 1923 et le grand séisme de Tôkyô, le pays a toujours réussi à rebondir et reste capable de surmonter ses difficultés actuelles.