

Séquence n° 6. La mégalopole japonaise

Introduction

- définition du sujet (termes et cadrage) :

Sur le littoral pacifique du Japon, s'étale la **MEGALOPOLE** japonaise de la région de Tokyo au nord jusqu'à l'île de Kyushu. Cette **MEGALOPOLE** se différencie des deux autres **MEGALOPOLES** par son étirement sur une mince bande littorale, ses densités de population très élevées, la place de l'industrie, des ports et le poids de l'agglomération de Tokyo.

- problématique :

On peut se demander, en constatant que cet espace est le principal centre de l'aire de puissance de l'Asie orientale, dans quelle mesure l'organisation de la **MEGALOPOLE** répond à un dynamisme économique international ?

- annonce du plan :

Nous verrons d'abord en quoi la **MEGALOPOLE** est une région motrice de l'Asie orientale et du monde, puis comment évolue son organisation et enfin en quels termes se pose la question de l'environnement.

Leçon n° 1. Une région motrice majeure de l'Asie orientale et du monde

Introduction

- définition du sujet (termes et cadrage) :

La **MEGALOPOLE** est le plus long ensemble urbain linéaire du monde (environ 1000 km de long).

- problématique :

En quoi est-elle un espace majeur dans le monde contribuant à la puissance japonaise ?

- annonce du plan :

Nous verrons d'abord que de multiples facteurs expliquent la présence de la **MEGALOPOLE**. Puis nous nous intéresserons aux manifestations de la puissance, en nous attachant sur le rôle et la place de Tokyo. Enfin nous étudierons les limites de la puissance.

1.1. De multiples facteurs expliquent la présence de la **MEGALOPOLE**

1.1.1. Une puissance déjà ancienne

Les pouvoirs politiques et économiques étaient tôt installés au sud d'Honshu ; l'essor économique date du XIXe siècle (ère Meiji : accumulation des capitaux, essor d'une bourgeoisie d'affaires et des sites industriels liés au textile).

1.1.2. Un littoral privilégié

Le littoral correspond à des plaines littorales assez étendues et continues (exemples du Kanto et du Kansai). C'est un littoral ouvert (baies...), avec un climat favorable (peu de neige ; contraste avec le **Japon de l'Envers**).

1.1.3. Le littoral possède des atouts décisifs

Durant la période de **Haute croissance** du Japon (1955-1973), la **MEGALOPOLE** s'est constituée par la coalescence des agglomérations formant le Tokaido (route reliant Tokyo, Kyoto et Osaka) puis par l'intégration des villes situées le long de la mer intérieure ; la stratégie des firmes, qui importent les matières premières et exportent les produits manufacturés, favorise l'implantation littorale de l'industrie.

Ce littoral a aussi profité du rôle joué par le Japon en Asie orientale (investissements vers les NPIA, la Chine, délocalisation des industries...).

L'ouverture sur le Pacifique, l'**EXTRAVERSION** de l'économie, la concentration spatiale du système productif japonais expliquent l'exceptionnelle accumulation des hommes, des industries, des infrastructures de transport et des zones portuaires, sur cet espace restreint qui tend à gagner sur la mer.

1.2. Les manifestations de la puissance

1.2.1. Des ports puissants

Les flux engendrés par les ports font de la **MEGALOPOLE** l'une des grandes **FAÇADES MARITIMES** du monde, **INTERFACE** mettant le Japon en contact avec l'Asie orientale et le reste de la planète. Le Japon détient le premier ensemble portuaire de la planète (baie de Tokyo avec les ports de Chiba, Yokohama et Kawasaki).

1.2.2. De grands hubs

Elle dispose de 5 aéroports internationaux (fret) : 2 à Tokyo, Osaka-Kobé, baie de Nagoya, Fukuoka. Le trafic y est très intense : 24 millions de passagers à Narita Tokyo, 51 millions de passagers à Haneda-Tokyo.

1.2.3. Des flux intenses

Ses exportations (produits industriels des zones industrielo portuaires ou ZIP) se dirigent à 48% vers l'Asie, à 29% vers les Etats-Unis, à 14% vers l'UE et à 9% vers d'autres pays. Ses importations viennent à 55% d'Asie, à 15% des USA, à 12% de l'UE et à 18% d'autres pays. La Chine est son 1^{er} partenaire commercial et l'ALENA est le 1^{er} client du Japon. Les IDE sont aussi dirigés vers l'Asie, les Etats-Unis et l'UE.

1.3. Rôle et place de Tokyo

1.3.1. Une ville mondiale

Tokyo, rassemblant plus de 30 millions d'habitants (plus forte concentration humaine de la planète), est non seulement la capitale d'un État centralisé mais aussi la première concentration industrielle du monde et une ville mondiale aux fonctions de commandement financières (la Kabuto-Cho est la 2^{ème} place boursière du monde) et « quaternaires ». Son PIB est plus important que celui de la France. La main d'oeuvre de la région de Tokyo représente les 2/3 de la toute la main d'oeuvre de l'industrie manufacturière française.

1.3.2. Une organisation au service de la puissance

Les paysages et l'organisation spatiale de Tokyo en sont fortement marqués. Son puissant CBD est représenté par les 3 quartiers centraux de Tokyo : au CBD traditionnel, à proximité du palais impérial se sont adjoints des « sous-centres » dont le principal est Shinjuku. Tokyo dispose de deux aéroports internationaux et d'un gigantesque ensemble portuaire. On y trouve aussi des universités prestigieuses.

1.4. Les limites de la puissance

Comparée aux deux autres **MEGALOPOLIS**, celle du Japon est marquée par des insuffisances.

1.4.1. Une forte dépendance en matières premières

La **MEGALOPOLIS** est pauvre en ressources naturelles. Elle a peu d'agriculture (plaines littorales essentiellement occupées par l'urbanisation ; arrière-pays montagneux et boisé), très peu de ressources pétrolières et minières. La **MEGALOPOLIS** doit donc importer l'essentiel des hydrocarbures, des minerais et des aliments qu'elle consomme, d'où une très forte dépendance à l'égard de l'étranger (Moyen-Orient, Australie, Chine, Indonésie).

1.4.2. Une faiblesse politique

La **MEGALOPOLIS** ne possède aucun siège de grandes institutions internationales ni aucun centre de décisions stratégiques mondiales.

Conclusion

- réponse à la problématique :

La **MEGALOPOLIS** japonaise concentre tous les éléments de la puissance d'un pôle d'impulsion. Compte tenu de ses fonctions de commandement et de son rôle d'**INTERFACE**, elle est un espace majeur dans le monde contribuant à la puissance japonaise.

- ouverture du sujet :

Comment cet espace est-il organisé ?

Introduction

- définition du sujet (termes et cadrage) :

Elle rassemble 100 millions d'habitants (80 % de la population du Japon). Elle concentre les activités de commandement, de recherche, de production. Ses ports reçoivent les $\frac{3}{4}$ du trafic du pays. Elle a développé de très vastes zones industrielles au bord de l'eau.

- problématique :

Comment l'organisation de cet espace reflète et explique sa puissance ?

- annonce du plan :

Nous verrons d'abord que l'organisation est multipolaire et hiérarchisée. Puis nous nous intéresserons aux aménagements gigantesques et aux extensions en cours.

2.1. Une organisation multipolaire hiérarchisée

2.1.1. **MEGAPOLES** et métropoles

Elle se compose d'un chapelet d'aires urbaines métropolitaines dont trois **MEGAPOLES** qui sont des centres d'impulsion économique : la conurbation de Tokyo (Tokyo-Yokohama-Kawasaki-Chiba : 33 millions d'habitants) ; la conurbation d'Osaka (Osaka-Kyoto-Kobé : 22 millions d'habitants) et la conurbation de Nagoya (8 millions d'habitants). Deux métropoles intermédiaires ont plus d'un million d'habitants : Hiroshima et Fukuoka.

2.1.2. Le poids de Tokyo

Ce réseau urbain multipolaire est dominé sans partage par Tokyo (80% de la R&D et des IDE reçus, $\frac{2}{3}$ des sièges sociaux des keiretsu et des transactions financières, $\frac{1}{2}$ des étudiants du pays, des entreprises de pointe, des médias, plus de 30% de la production nationale...). 3,7 millions de personnes viennent travailler ou étudier chaque jour dans les 23 arrondissements de la capitale (flux de population le plus dense du monde). La gare de Tokyo (centre) compte 2 500 trains par jour et plus de 700 000 passagers...

2.2. Des aménagements gigantesques et des extensions en cours

2.2.1. Des transports performants

La **MEGALOPOLE** s'articule sur un réseau dense et varié de transports (train à grande vitesse, autoroutes, aéroports, ports) dont l'amélioration, souvent au prix de prouesses techniques, participe à son expansion. Le Shinkansen (débuté en 1964) relie Fukuoka (nord de Kyushu) à Morioka (nord de Honshu), Niigata (sur la mer du Japon) et Nagano (1997) et permet de parcourir Tokyo-Osaka (515 km) en 2h30 (270 km/h). Un projet de train à lévitation magnétique (TLM) pourrait relier encore plus rapidement Tokyo à Osaka.

2.2.2. L'**ARTIFICIALISATION** des littoraux

Des aménagements gigantesques ont été réalisés : **terre-pleins**, tunnels, ports, réseaux de transport entre les différentes aires urbaines et les îles.

Des ponts gigantesques sont construits entre les principales îles et au travers des baies (3 ponts maritimes relient Shikoku à Honshu, autoroute "Tokyo Bay Aqualine" qui est un pont-tunnel traversant la baie). Des tunnels sous-marins relient plusieurs îles.

Des **terre-pleins** en béton sont construits sur la mer et abritent d'immenses complexes industriels et parfois même des logements et des parcs de loisirs (surtout dans la baie de Tokyo, à Osaka-Kobé et entre Fukuoka et Kita-Kyushu). On parle alors de « villes du front de mer » ou **Waterfront cities**.

Des îles artificielles sont créées (notamment à partir des ordures) et reliées à la terre ferme par des ponts (exemple de l'aéroport de Kansai près d'Osaka, de Kobé et d'Haneda près de Tokyo).

2.2.3. Extension et recomposition urbaines

De plus, la **MEGALOPOLE** est en extension : étalement des aires urbaines, **déconcentration industrielles** vers la périphérie (l'industrie high-tech et les technopôles ont tendance à se déplacer vers l'arrière-pays où le cadre de vie est plus agréable, comme au nord de Tokyo avec Tsukuba, entre Osaka et Fukuoka ou au centre nord de Kyushu). De plus, les montagnes proches connaissent un certain regain avec le développement des stations de ski (Nagano), des stations thermales et des parcs nationaux.

Ses villes sont en restructuration : nouveaux centres d'affaires ultramodernes (comme Shinjuku à Tokyo), reconversion d'anciens quartiers industriels (Okawabata River à Tokyo), villes nouvelles (Makuhari et Tama à Tokyo), constructions élevées (hautes tours de logement) et souterraines, technopôles...

Conclusion

- réponse à la problématique :

Malgré les contraintes évoquées, la **MEGALOPOLE** japonaise est bien un espace urbanisé de façon quasi continue, dont l'organisation et les recompositions permettent de comprendre la capacité de cet espace à impulser l'économie mondiale.

- ouverture du sujet :

Mais cette puissance a une contrepartie au niveau de l'environnement.

Leçon n° 3. L'importance des questions d'environnement

Introduction

- définition du sujet (termes et cadrage) :

Les contraintes naturelles, la forte concentration des activités humaines et les modifications urbano-industrielles sur ce ruban littoral par ailleurs particulièrement exposé aux risques (typhons, séismes et tsunامي) posent d'importants problèmes environnementaux.

- problématique :

Jusqu'à quel point ces questions d'environnement fragilisent la puissance de la **MEGALOPOLE** ?

- annonce du plan :

Nous verrons d'abord que de fortes contraintes naturelles existent. Puis nous nous intéresserons aux risques technologiques et aux problèmes de saturation. Enfin nous étudierons la tardive prise de conscience environnementale.

3.1. De fortes contraintes naturelles

3.1.1. Des liaisons difficiles entre le littoral et l'intérieur du pays

La **MEGALOPOLE**, tout comme l'archipel n'a pas de véritable continuité territoriale. Elle s'étend sur trois des quatre îles principales qui forment l'archipel japonais : Honshu, Kyushu et Shikoku. Elle s'étale sur des plaines côtières étroites (sauf la plaine du Kanto) adossées à un arrière-pays montagneux d'où des liaisons difficiles entre le littoral et l'intérieur du pays.

3.1.2. Des risques naturels majeurs

C'est un espace à hauts risques naturels :

- le milieu est souvent hostile d'un point de vue climatique. Les fortes pluies de mousson l'été sur la côte Est entraînent des inondations, typhons et glissements de terrains.

- le milieu est surtout hostile d'un point de vue tectonique. Le Japon est un archipel volcanique situé sur la ceinture de feu du Pacifique (nombreux volcans en activité). Du fait du contact entre plusieurs plaques tectoniques, les séismes sont fréquents (Tokyo en 1923 = 143000 morts ; Kobé en 1995 = 6300 morts). De plus, les côtes sont exposées à de nombreux tsunamis (raz de marée provoqués par des séismes sous-marins).

3.2. Des risques technologiques et des problèmes de saturation

3.2.1. Des problèmes urbains accentués

Les problèmes des villes sont les mêmes qu'ailleurs mais souvent encore plus accentués (manque de place et minuscules appartements ou « hôtels capsules », prix de l'immobilier très élevé, problèmes de circulation, bruit...).

3.2.2. Des pollutions inquiétantes

La **MEGALOPOLE** est aussi soumise à d'importants risques technologiques ; les fortes densités de population et la transformation de l'espace aggravent les risques, multiplient les nuisances (pollution des eaux, de l'air et des sols). Un exemple est la pollution des eaux de mer au mercure par une usine chimique près d'un petit village de pêcheurs à Minimata en 1956 (857 morts). La **MEGALOPOLE** est un espace saturé, congestionné et subit une dégradation de ses paysages. Le bétonnage du littoral et la pollution ont provoqué la destruction de nombreux écosystèmes (phénomène des « eaux rouges » par exemple détruisant la faune aquatique).

3.3. La tardive prise de conscience environnementale

La concentration des hommes et des activités pose la question de la gestion de son environnement.

3.3.1. Une prévention des risques insuffisante ?

Depuis les années 1950, de nombreuses lois et mesures ont été prises pour la prévention des risques : évaluation des risques (cartes), construction parasismiques, études pour perfectionner les techniques, normes, digues contre les tsunamis, alerte tsunami, plans d'évacuations, préparation des populations (information, exercices d'entraînement...). Mais le séisme de Kobé a montré qu'elles n'étaient pas suffisantes, même si les quartiers modernes ont assez bien résisté.

Un projet de déménagement de la capitale a vu le jour mais est gelé depuis 2000.

3.3.2. Des progrès notables

Les pressions des Japonais (« mouvement habitant » devenu « mouvement citoyen », plus politique et plus actif) ont obligé les autorités à intervenir et des progrès ont été réalisés avec des réglementations devenues très strictes.

La tenue à Kyoto de la conférence mondiale sur le réchauffement climatique (1997) consacre cependant les progrès nippons.

Conclusion du chapitre

- réponse à la problématique :

La **MEGALOPOLE** japonaise concentre tous les éléments de la puissance d'un pôle d'impulsion dans un espace très réduit. Malgré les contraintes évoquées, la **MEGALOPOLE** japonaise est bien un espace urbanisé de façon quasi continue qui, compte tenu de ses fonctions de commandement et de son rôle d'**INTERFACE**, est un espace majeur dans le monde contribuant à la puissance japonaise.

Mais à l'échelle nationale, la surpuissance de la **MEGALOPOLE** conduit à un déséquilibre de l'espace (des périphéries plus ou moins intégrées). Cet espace n'est pas homogène si on tient compte du poids de Tokyo et des deux autres pôles urbains. On assiste aujourd'hui à un desserrement des activités au bénéfice de la périphérie proche.

Fiche bilan - Séquence n° 6 : **La mégalopole japonaise**

Notions de base :

MEGALOPOLE
INTERFACE
EXTRAVERSION
FAÇADE MARITIME
MEGAPOLE
ARTIFICIALISATION

Notions secondaires :

Japon de l'Endroit / Japon de l'Envers
Haute croissance
terre-plein
Waterfront city
déconcentration industrielle

Vocabulaire spécifique :

littoralisation
 Shinkansen
 Tokaido
 Shinjuku
 ère Meiji
 aquaculture
 tsunami
 conteneurisation
 keiretsu
 sogo-shosha

Repères spatiaux :

l'océan Pacifique, la mer du Japon,
 les trois îles principales (Honshu, Kyushu et Shikoku),
 la plaine du Kanto et la plaine du Kansai (ou Kinki),
 la mégalopole (de Tokyo à Fukuoka),
 les trois mégapoles (conurbation de Tokyo ou Tokyo-Yokohama-Kawasaki-Chiba, conurbation d'Osaka ou Osaka-Kyoto-Kobé, conurbation de Nagoya)
 les grandes agglomérations (Hiroshima et Fukuoka)
 les grands ports dynamiques (Nagoya, Osaka-Kobé, Tokyo)
 l'interface avec l'Asie orientale et le reste de la planète
 les aéroports internationaux
 le Shinkansen et les autoroutes
 les technopoles et cités scientifiques
 les ponts maritimes et tunnels sous-marins
 les zones de concentration de terre-pleins et de Waterfront cities
 les îles artificielles
 les directions de la déconcentration industrielle et urbaine
 les espaces naturels et de loisirs attractifs
 l'annexe de la mégalopole
 les villes touchées par des séismes
 les déplacements des typhons et des tsunamis
 les zones de forte pollution
 la Conférence mondiale sur le réchauffement climatique (1997) à Kyoto

Sigles :

METI
 ZIP
 TLM

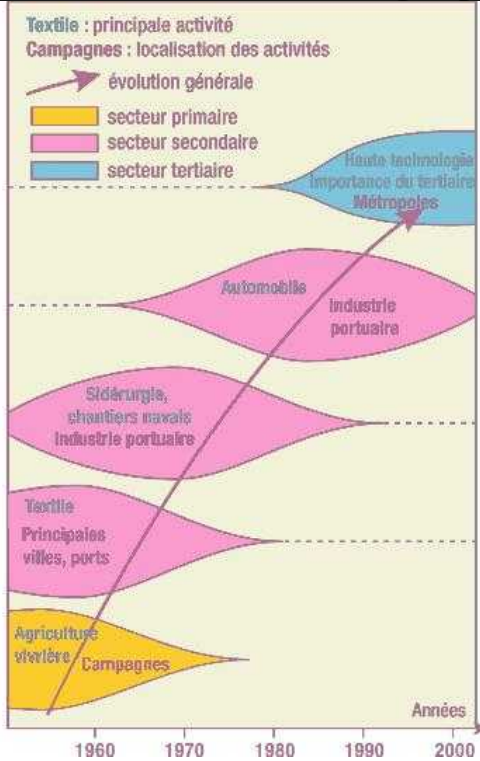
Cartes thématiques :

- densités de population et relief
- risques naturels et technologiques, catastrophes, protection
- les principaux ports et flux de marchandises
- les infrastructures et les aménagements
- les technopôles
- la ville mondiale de Tokyo et sa baie
- un terre-plein industriel

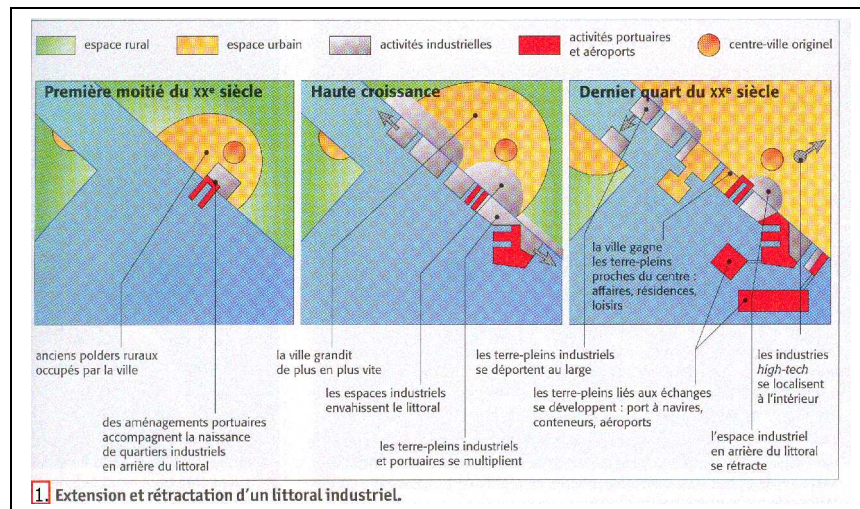
Chiffres clés :

La mégalopole : le plus long ensemble urbain linéaire du monde (environ 1 000 km de long), le premier ensemble portuaire de la planète (baie de Tokyo avec les ports de Chiba, Yokohama et Kawasaki), 100 millions d'habitants (80 % de la population du Japon), 90% du PIB national, les 3/4 du trafic portuaire du pays.
 Tokyo : plus de 30 millions d'habitants (plus forte concentration humaine de la planète), première concentration industrielle du monde, 2^{ème} place boursière du monde, un PIB est plus important que celui de la France, 80% de la R&D japonaise et des IDE reçus, 2/3 des sièges sociaux des keiretsu et des transactions financières, 1/2 des étudiants du pays, 1/3 de la production nationale

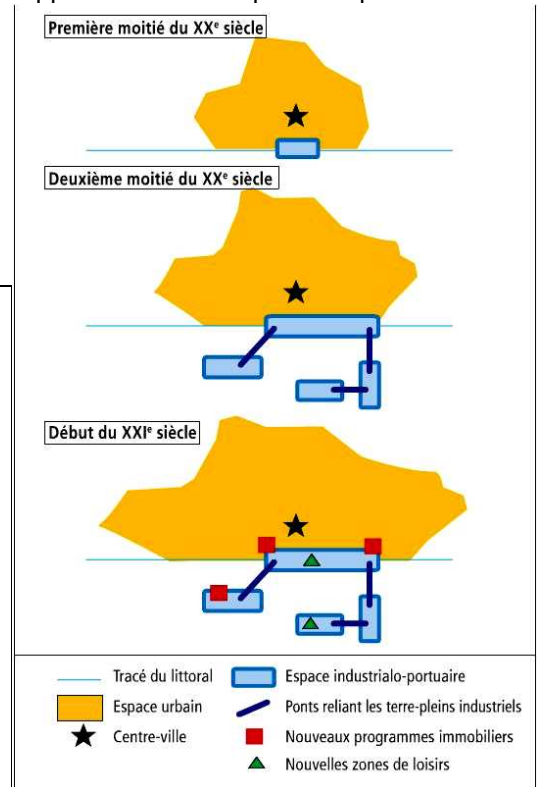
Fiche graphique - Séquence n° 6 : La mégalopole japonaise



Les étapes du développement économique du Japon



Evolution du littoral



3 La population de la mégalopole face aux problèmes d'environnement

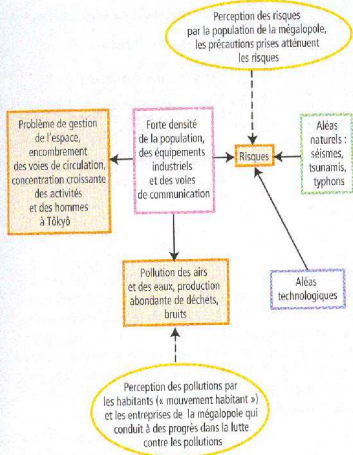


Schéma 4: L'organisation de l'espace par les centres majeurs de la Mégalopole

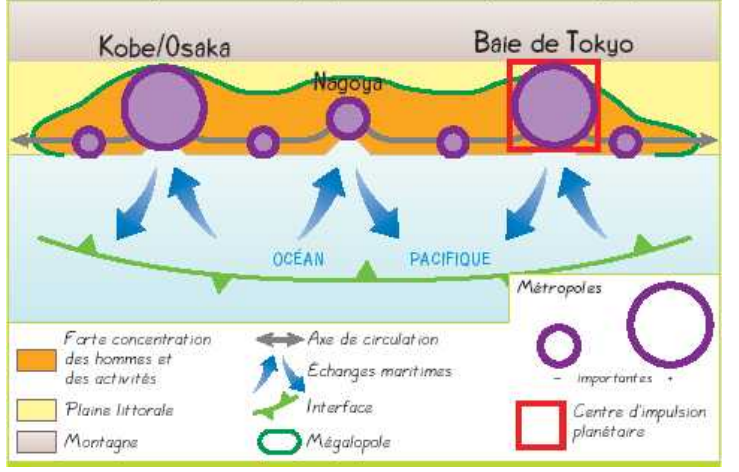
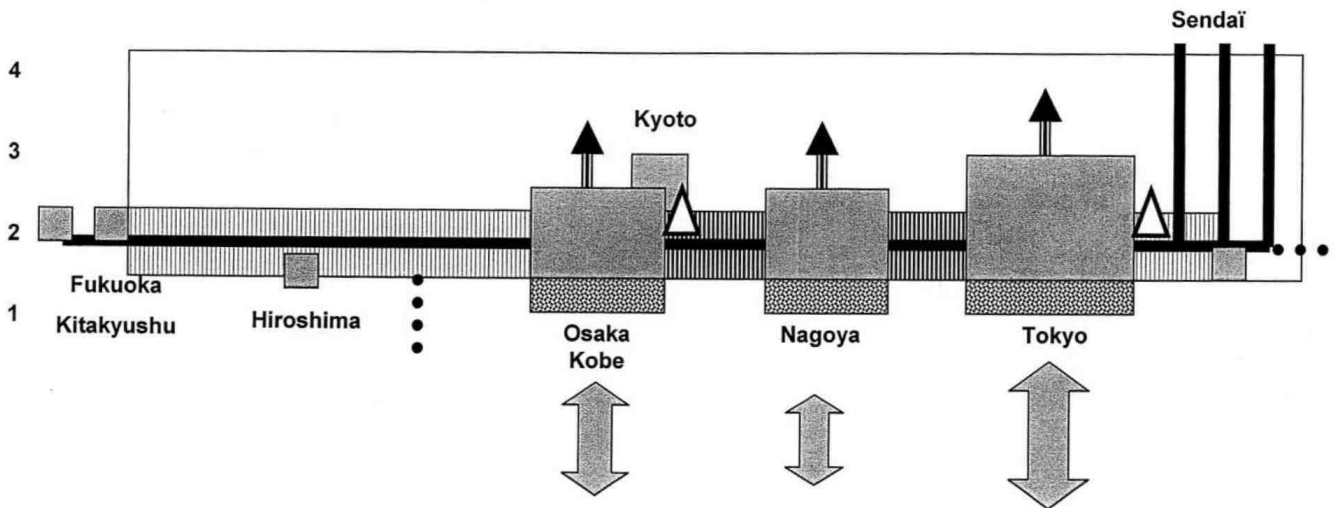
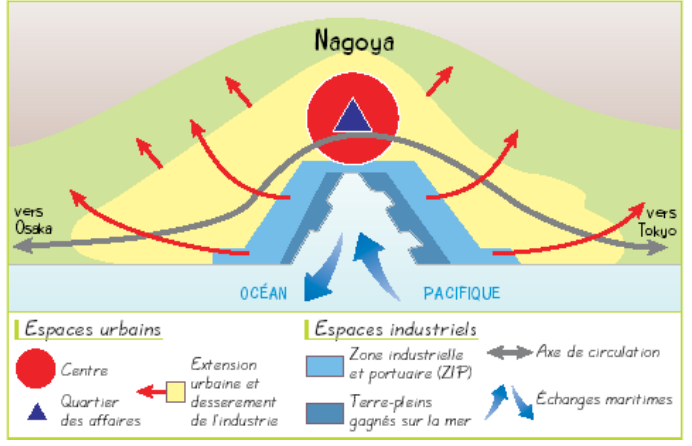


Schéma 5: Organisation et dynamique d'un espace urbain de la Mégalopole



1 Le rivage :



2 Un littoral urbanisé :

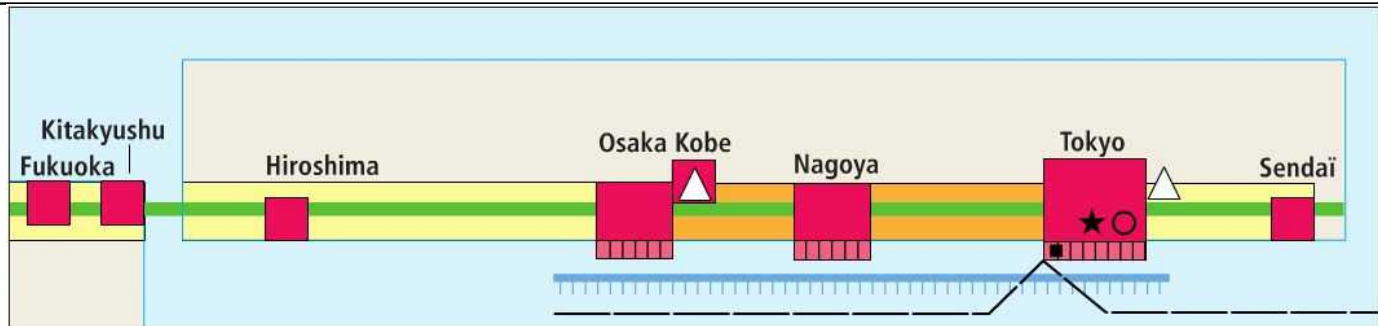


3 Le front intérieur

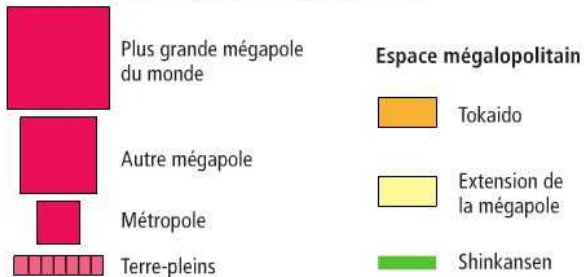


4 L'intérieur





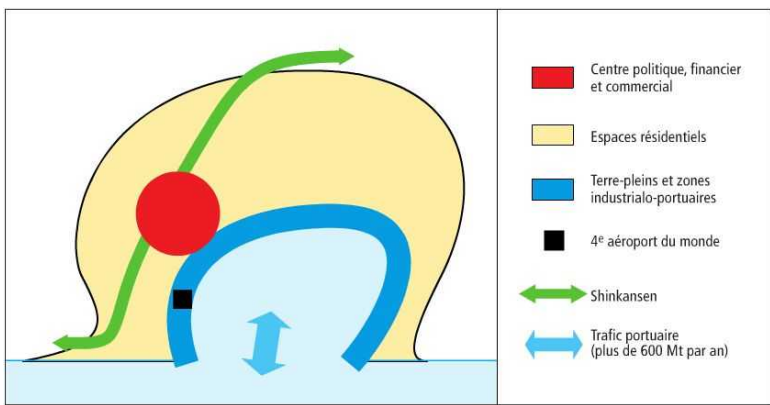
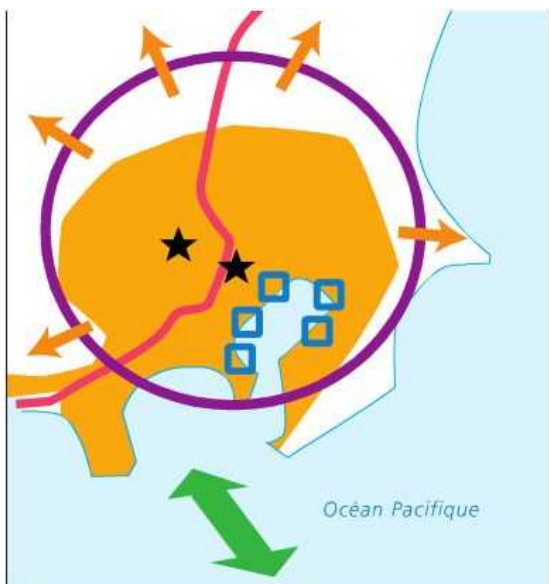
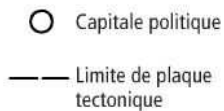
1. Le réseau urbain le plus développé du monde



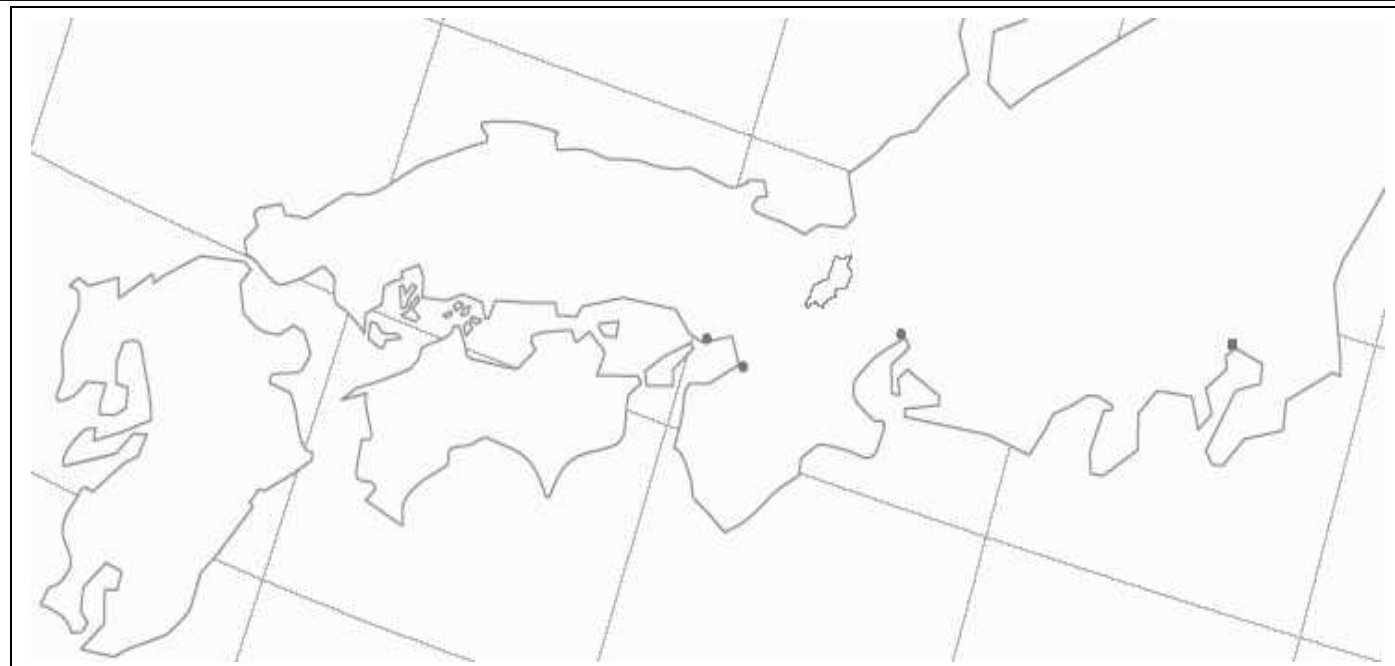
2. Les fonctions mondiales et la mise en relation avec l'espace mondialisé



3. Les limites de la puissance





La baie de Tokyo






I. Une région motrice majeure de l'Asie orientale et du monde

1. Des pôles mondiaux




-  La mégalopole japonaise, un des pôles de la Triade
-  Tokyo, ville mondiale

2. Interfaces et nœuds de communication








-  Interface avec l'Asie orientale et le reste de la planète
-  Les principaux ports
-  Aéroports internationaux

II. Organisation et dynamiques de la mégalopole

1. Une organisation multipolaire hiérarchisée




-  Les mégapoles
-  Les grandes agglomérations
-  Technopoles et cités scientifiques

2. Des aménagements gigantesques et des extensions en cours


-  Shinkansen et autoroutes
-  Ponts maritimes et tunnels sous-marins
-  Concentration de terre-pleins et de Waterfront cities
-  Iles artificielles
-  Déconcentration industrielle et urbaine
-  Espaces naturels et de loisirs attractifs
-  L'annexe de la mégalopole

III. L'importance des questions d'environnement

1. Les risques naturels

-  Kobé Villes touchées par des séismes
-  Déplacements des typhons et des tsunamis
-  Zones de forte pollution

2. Une prise de conscience tardive

-  Conférence mondiale sur le réchauffement climatique (1997)