

# LA MEGALOPOLE JAPONAISE : centre de l'Asie Orientale

---

## Introduction :

Introduction :

**Accroche** : Dans une économie mondialisée, certains espaces sont moteurs. Si l'actualité tragique, le séisme meurtrier du mois d'avril 2010 en a révélé les faiblesses, il n'en reste pas moins que la Mégalopole japonaise se distingue par la concentration d'hommes et d'activités qu'elle abrite, ainsi que par le degré de richesse qu'elle produit. Elle s'étire sur 1 300 km de Tokyo à Fukuoka, elle rassemble 90 millions d'hab ( 80 % de la pop jap, 127.8 M). C'est le cœur démographique, éco et politique du pays.

Les mégalopoles sont des objets géographiques exceptionnels, des territoires urbains caractérisés par des fonctions de commandement et un rayonnement mondial.

Des trois mégalopoles que compte la planète, la mégalopole japonaise apparaît très originale. Comme les autres, elle est un centre d'impulsion planétaire, un espace structuré par des aménagements et très adapté à la mondialisation, mais elle est remarquable par des traits spécifiquement japonais.

La Mégalopole est donc d'abord un pôle de la mondialisation, à plusieurs échelles (nationale, régionale, mondiale) acteur majeur de la Triade mais c'est aussi une espace dont la métropolisation s'accroît sans cesse, ce qui produit aussi des effets négatifs qui s'expriment de façon parfois dramatiques.

Problématique : quelles sont les spécificités de la mégalopole japonaise, centre du système monde ?

## PLAN

### I / la mégalopole japonaise : un espace urbain spécifique

1. Le plus long ensemble urbain linéaire du monde
2. Un intense maillage de voies de communication

### II / Un pôle d'impulsion du système monde

1. Un des pôles de la Triade : la puissance du Japon est concentrée dans la mégalopole
2. Une interface majeure : les relations avec l'Asie orientale et le monde
3. Tokyo, centre de la mégalopole ( dossier p 216 /217 )
  - a. La plus grande métropole mondiale
  - b. Promue ville mondiale au cours des années 80.
  - iii. le centre de la mégalopole

### III / D'importants problèmes environnementaux : les revers de la métropolisation

1. La Mégalopole face aux risques  
Dossier sur les risques p 218/219 à étudier + photo Kobé p 212
2. La dégradation du milieu : un modèle de développement soutenable ?  
3. Nécessité d'une meilleure gestion de l'espace

# I / la mégalopole japonaise : un espace urbain spécifique

## 1. Le plus long ensemble urbain linéaire du monde

### Cartes p 214/219

Le Japon est un pays essentiellement montagneux :  $\frac{3}{4}$  superficie, zone dépeuplée. Les plaines sont réduites (la plus vaste : **plaine du Kantō** (Tokyo)), elles offrent possibilité d'étalement urbain et sont occupées par les villes, qui assaillent les versants des montagnes surplombant les rivages : elles couvrent moins de 30% du territoire et regroupent près de 80% de la population, donc fortes densités. Le sentiment d'entassement est accentué par le cloisonnement du relief et les déséquilibres de l'occupation humaine. Les Japonais construisent donc bcp de terres pleins le long des côtes pour compenser le manque d'espaces.

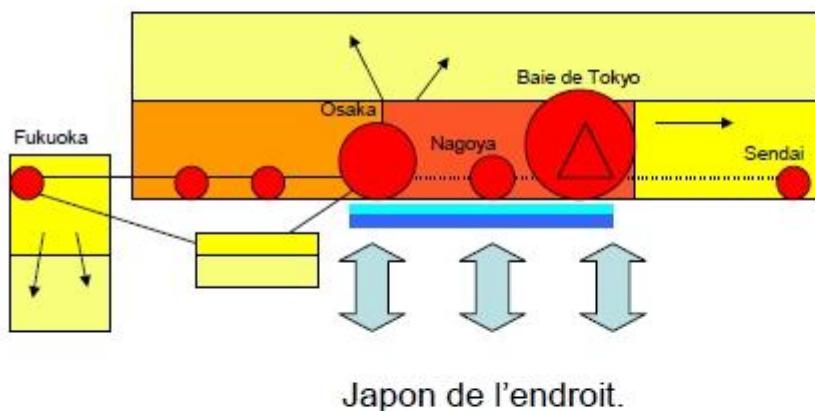
### Carte 2 p 215 et 2 p 223 : mégalopole

La pop se concentre sur l'axe Tokyo-Nagoya-Fukuoka-Nagasaki avec des densités autour de 1 000 hab/km<sup>2</sup> (localement 3 000) alors que densité moyenne au Japon = 350 h/km<sup>2</sup>. La **mégalopole** est un vaste réseau urbain reliant 1 300 km avec 3 mégapoles, métropoles mondiales : Tokyo (30M), Nagoya (8.5M), Osaka (16M) + métropoles intermédiaires (> 1M) : Hiroshima et Fukuoka. Le Tokaido, la plaine côtière entre Tokyo et Osaka concentre la moitié de la population japonaise sur seulement 3% du territoire. C'est donc la plus grande mégalopole du monde. Il s'agit donc d'un **réseau urbain linéaire, multipolaire et hiérarchisé**.

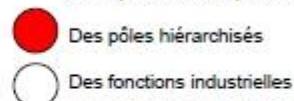
La Mégalopole s'est constituée par étapes depuis années 60, elle s'étend vers le Sud sur l'île de Kyushu, et vers le nord-est dans la région de Honshu. Elle est marqué cependant par une certaine **discontinuité** :

- l'ensemble se complète par des espaces ruraux à forte densité de pop
- et est interrompu par des collines et des promontoires qui séparent les baies autour –et à cause– desquelles des métropoles se sont construites (les métropoles sont toutes portuaires)

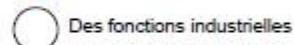
### Organisation spatiale et dynamiques de la mégalopole japonaise.



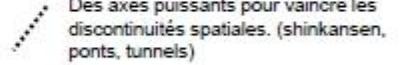
La mégalopole : un ensemble de pôles reliés par des axes puissants.



Des pôles hiérarchisés

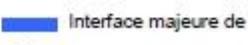


Des fonctions industrielles

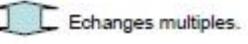


Des axes puissants pour vaincre les discontinuités spatiales. (shinkansen, ponts, tunnels)

Une mégalopole ouverte sur le monde



Interface majeure de la mondialisation

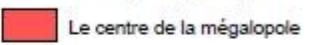


Echanges multiples.

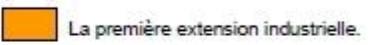


Des espaces de commandement

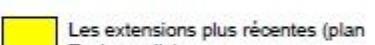
Un espace hiérarchisé et marqué par de multiples dynamiques.



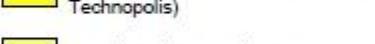
Le centre de la mégalopole



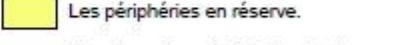
La première extension industrielle.



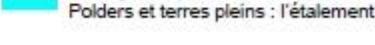
Les extensions plus récentes (plan Technopolis)



Les périphéries en réserve.



Une dynamique à l'échelle urbaine : Folders et terres pleins : l'étalement.



Une dynamique à l'échelle de la Mégalopole.

Pour relier les régions urbaines entre elles, il a fallu réaliser des infrastructures complexes et coûteuses :

## 2. Un intense maillage de voies de communication

Ce réseau est soudé par des réseaux de transports denses, rapides, qui effacent les distances. (**Cartes 2 p 215, 2 p 223, 1 p 227**). Le **Shinkansen** (début 1964) permet de parcourir Tokyo-Osaka (515 km) en 2h30. C'est un train à grande vitesse (près de 300 kms/h), le trafic sur cette ligne par an concerne 100 millions de personnes.

L'axe autoroutier double cet axe ferroviaire ( **carte 1 p 227** ). Même importance pour les liaisons aériennes entre les métropoles à quoi il faut rajouter les tunnels et ponts qui relient les îles ( **photo 2 p 227** ) et qui sont les signes des capacités dans les travaux publics, des réelles prouesses techniques comme par exemple la ligne ferroviaire **Sanyo** (entre Osaka et Fukuoka) constituée pour moitié par des tunnels, entre l'île de Honshu et l'île de Hokkaido = 54 kms dont la moitié sous la mer.

	Shinkansen				TGV		
Ligne	Tokaidô	Sanyô	<i>Tôhoku</i> <i>Hors</i> <i>mégalop</i>	<i>Jôetsu</i> <i>Hors</i> <i>mégalop</i>	TGV Sud-Est	TGV Atlantique	TGV Nord
Longueur de la ligne à grande vitesse	515 km	554 km	497 km	270 km	530 km	282 km	333 km
Tunnels	69 km 13%	<b>281 km 51%</b>	118 km 24%	106 km 40%	00 km 0%		
Ponts	57 km 11%	51 km 9%	81 km 16%	31 km 11%	57 km 11%		
Viaducs	116 km 22%	160 km 29%	271 km <b>55%</b>	162km <b>49%</b>	116 km 22%		
Villes desservies	16	19	17	10	46	57	16

Des voies de communication sont en extension : le Japon construit un nouveau **shinkansen** plus des autoroutes et du **cabotage maritime**. Malgré les contraintes naturelles, la mégapole est d'un seul tenant : le Japon est un archipel soudé. Ces villes échangent davantage entre elles qu'avec le reste du pays (hommes, biens, informations)

## II / Un pôle d'impulsion du système monde

### 1. Un des pôles de la Triade : puissance du Japon concentrée dans la mégapole

La mégapole est un « concentré » du Japon. Le système économique japonais prend toute son ampleur spatiale dans la mégapole ➔ Elle concentre les productions, les richesses, les pouvoirs de décision avec les sièges sociaux, les investissements. Elle illustre le choix extraverti du développement économique.

➔ **Les échanges commerciaux** : Le commerce extérieur est un élément fondamental de l'influence du Japon dans le monde « Vendre, vendre à tout prix » est une nécessité vitale. Le Japon est le 2ème exportateur mondial derrière les EU : 97% sont des produits manufacturés à très haute valeur ajoutée ( mais ➔ le

chômage se développe car les salariés japonais « trop payés » perdent leur emploi au profit des délocalisations.

- Les importations sont majoritairement des matières 1ères, des sources d'énergie, des produits alimentaires (3<sup>ème</sup> importateur mondial) ➔ La Balance Commerciale est cependant positive.

Les principaux partenaires sont Asiatiques ( 57% des importations japonaises et 48% des Exportations). La Chine est le 1<sup>er</sup> partenaire commercial et l'ALENA est le 1<sup>er</sup> client du Japon ( les Etats-Unis représentent 24 % des importations et 33% des exportations). L'Asie orientale commerce d'abord avec elle-même. C'est une zone commerciale **très intégrée**.

Les échanges commerciaux sont assurés par la Mégalopole car c'est la principale zone industrielle du pays (**voir p.215, 224, 225 et schéma 4 p.231**)

- ➔ **Les Investissements** : Le Japon est le 1<sup>er</sup> créancier et 1<sup>er</sup> investisseur mondial. Ces IDE passent par des délocalisations vers l'Asie principalement en Chine et en Asie du sud-est. Il est le premier fournisseur d'Aide Publique au développement. Il investit également en Europe même s'il privilégie les ventes d'usines clé en mains ou d'infrastructures. La Bourse de Tokyo ( **le Kabuto-Cho** )est la 2<sup>e</sup> place boursière du monde ( et a même dépassé Wall Street dans les années 80 ).
- ➔ **La puissance commerciale et financière s'appuie sur les Sogos Shōshas** : Les Sogos shoshas sont des sociétés de commerce qui collectent les informations, et prennent en charge la commercialisation des produits, en relation avec tous les marchés mondiaux. Ces « agences commerciales » sont les pôles commerciaux des **Keiretsu** ( les conglomérats): ce sont ces entreprises japonaises qui contrôlent les exportations et les importations ; elles traquent les opportunités, étudient les marchés, et organisent les délocalisations. Elle suivent aussi les indications du **METI** (Ministère de l'économie et du commerce, ex MITI). « L'entreprise produit , le sogo shosha s'occupe du reste »

## 2. Une interface majeure : relations avec l'Asie orientale et le monde

Les équipements portuaires japonais sont nombreux et performants:

- Ce sont des Hubs maritimes très modernes, largement ouverts sur pacifique, intégrés à des ZIP qui gèrent une des tonnages énormes. ( **voir carte 1 p 227 , photo baie Tokyo p 211 et plan centre tokyo p 217** ). Il ya plus de **1000 ports** dans la baie de Tokyo (soit un trafic de marchandises de plus de 600 millions de tonnes ) + la baie d'Osaka (3 ports soit trafic de plus de 400 millions de tonnes ) + Nagoya ( 2 ports soit trafic de plus de 250 millions de tonnes) + Fukuoka. Toutes ces métropoles constituent les plus grands ports .
- Ces ports ont réalisé des aménagements de terre-pleins industriels gagnés sur la mer
- Le Japon concentre aussi 4 aéroports internationaux : 2 à TOKYO ( **Narita** ) qui a coûté 18 milliards de yens , Osaka-Kobé ( Kansaï ) 5 milliards de yens, Nagoya : 700 millions de Yens , Fukuoka : 1.2 milliards de yens. Ce sont des Hubs gigantesques construits pour certains sur la mer (Tokyo)

## 3. Tokyo, centre de la mégalopole ( dossier p 216 /217 )

### a) La plus grande métropole mondiale

Tokyo est insérée dans un vaste ensemble urbain représentant la région du grand Tokyo , c'est une agglomération de 35 millions d'habitants , c'est la plus grande ville du monde. Elle concentre ¼ de la population Japonaise. La seule ville de Tokyo abrite 8.3 millions d'habitants, la densité est très élevée : 13 333 habitants au km<sup>2</sup>, et c'est une des villes les plus chères du monde.

### b) Promue ville mondiale au cours des années 80.

La moitié des étudiants du Japon trouvent des emplois dans des entreprises de pointe, des médias. Les 2/3 des sièges sociaux des grandes entreprises, des transactions financières et 85% des établissements financiers étrangers. Dès les années 60, le tertiaire avait commencé à surpasser le secteur secondaire ( en valeur et en emplois). L'industrie manufacturière se tourne vers les produits à haute Valeur Ajoutée (technologies de l'information « publication-édition », l'électronique, les instruments de précision ). Le plus puissant CBD est représenté par les 3 quartiers centraux de Tokyo, le plus grand port , un aéroport mondial ( voir plan de Tokyo p 217). Il ya 4 autres CBD secondaires.

### c) le centre de la mégapole

La mégapole est polarisée sur de Tokyo, qui tisse une véritable toile d'araignée de tous les moyens de communications qui étendent ses pouvoirs sur l'ensemble de l'archipel. Le CBD attire 2,5 millions de personnes par jour !! (c'est le **flux pendulaire** le plus dense du monde et il peut dépasser 60 km) pour une pop nocturne de 270 000 personnes (10 X moins. La gare de Tokyo concentre 2 500 trains par jour, plus de 700 000 passagers. Les gares sont en même temps de véritables plates-formes multimodales pour les voyageurs : train, métro, bus, taxi, bicyclette... Les flux vers la périphérie de l'agglomération sont dus aux délocalisations de sièges sociaux et d'entreprises car le prix du foncier est trop élevé. L'urbanisation se développe le long des axes ferroviaires en particulier. Les compagnies de chemin de fer (privé depuis 1987) investissent dans l'immobilier et le foncier , rentabilisent leurs lignes en drainant plus de voyageurs.

## III / D'importants problèmes environnementaux : les revers de la métropolisation

### 1. La Mégapole face aux risques (Dossier sur les risques p 218/219 photo Kobé p 212

Dans un dicton japonais il est dit que les 4 risques majeurs sont « le séisme, le tonnerre, l'incendie, le père ». En dehors de l' Indonésie , aucune région volcanique n'est aussi densément peuplée. Compte tenu de la densité de pop et des richesses présentes, Tokyo est de très loin la ville la plus risquée au monde ( les assureurs qui calculent ces risques positionnent Tokyo au 1<sup>er</sup> rang mondial avec un indice 710 , le 2<sup>ème</sup> est San Francisco avec un indice 167 !)

Les séismes s'expliquent par le fait que le Japon se situe au carrefour de 4 plaques tectoniques et sur des lignes de failles et de volcans sous-marins. Le risque de tsunami (raz-de-marée) est élevé et constitue la conséquence la plus dangereuse des séismes au Japon , Il est difficile de s'en prémunir, l'actualité l'a récemment montré. (voir le dossier assez bien fait sur Wikipédia :

[http://fr.wikipedia.org/wiki/S%C3%A9isme\\_de\\_2011\\_de\\_la\\_c%C3%B4te\\_Pacifique\\_du\\_T%C5%8Dhoku](http://fr.wikipedia.org/wiki/S%C3%A9isme_de_2011_de_la_c%C3%B4te_Pacifique_du_T%C5%8Dhoku)

En outre le Japon est amené à subir des typhons (masses d'air équatorial à la fin de l' été et au début de l'automne ) : Il y en a 28/an en moyenne dans tout le pays.

L'histoire japonaise est marquée par des exemples de catastrophes liées aux risques naturels :

\***Tokyo** : 1923 : 143 000 victimes

\* **Kobé** : 1995 : (6 000 morts) cette catastrophe à mettre en relation avec le manque de prise en compte des règles de construction ( non respect des normes,...). A Kobé les risques avaient été sous estimés donc peu de prévention ( par ex, habitants n'avaient pas d'assurance pour les séismes) . Cela a amené le Japon à repenser la prévention.

Depuis les années 1950 pourtant , de nombreuses lois et mesures avaient été prises pour la prévention des risques : l'évaluation des risques ( par la construction de cartes) , des constructions parasismiques, des études pour perfectionner les techniques ( à Tokyo, un système informatique permet d' évaluer immédiatement les besoins et les dégâts . Des digues ont été construites contre les tsunamis, un système d'alerte au tsunami a été élaboré ainsi que des plans d'évacuation. La population est préparée (information, exercices d'entrainement ( à Kobé construction de l'équipement de simulation le plus grand du monde : 20 m sur 15 avec un bâtiment de 4 étages ). Malgré ces mesures, les risques restent considérables

## **2. La Dégradation du milieu**

Pendant longtemps, il n'y a pas de législation → construction anarchique, extension des villes dans toutes les directions. Traditionnellement, les maisons étaient basses et reliées par un réseau de ruelles mais cela prend de la place, alors pour réduire le déficit en étendue utilisable on a construit de nombreux terrains pleins gagnés sur la mer, et l'urbanisme est majoritairement vertical (souterrain et aérien). L'espace est saturé, congestionné. Le Japon est l'un des pays les plus peuplés de la planète. La population souffre du bruit, du manque d'espace. L'air, l'eau (dans la baie de Tokyo notamment) sont très polluées par l'arsenic, le cadmium, le mercure. Le Japon a été touché par la maladie de minamata, une pollution au mercure mais hors de la mégalopole, qui a provoqué des malformations à la naissance. (voir p 229). L'Asthme est très fréquent au Japon. En outre, la quantité importante d'ordures ménagères à Tokyo nécessite une réutilisation des déchets qui servent de remblais. Pourtant «la nature se retourne contre les sorciers» et le Japon ne parvient pas à empêcher la pollution marine, la destruction des littoraux, le glissement de terrains, qui sont le lot quotidien des citadins de la mégalopole à partir des années 80. Il y a donc une multitude de risques qu'ils soient naturels ou anthropiques. La proximité des centrales nucléaires a été mise en évidence lors du séisme du mois d'avril 2011 et l'explosion de la centrale de **Fukushima**.

## **3. Nécessité d'une meilleure gestion de l'espace**

Le Japon a pris conscience tardivement des risques encourus par leur environnement mais depuis les années 80, des mouvements écologistes remettent en question un modèle de développement économique qui paraît difficilement soutenable. Les normes antipollution sont devenues plus contraignantes. Des opérations de dépollution des baies ont été engagées. Les industries vertes (clean Tech) font à présent partie des points forts de l'industrie japonaise. En outre, les inconvénients liés à l'extrême concentration persistent. Le réseau routier est insuffisant car le réseau est saturé : le système autoroutier entre Tokyo et Nagoya est obstrué plus de 15 h / jour. C'est aussi lié aux pratiques du toyotisme : celles du flux tendu et du « just in time ». En outre la pression foncière est maximale dans les centres-villes et Tokyo est les concurrences spatiales entre les activités s'exercent au détriment de celles à plus faible valeur ajoutée. La métropolisation est donc un phénomène auto-entretenu. Du coup, les campagnes sont suréquipées au détriment des villes.

L'économie japonaise a délocalisé ses activités polluantes ou peu qualifiées vers l'arrière pays et l'Asie du sud-est. Les technopoles ont été implantées hors de la mégalopole (au Sud par exemple à Kyushu = Silicon Island !). Par ailleurs les entreprises ont œuvré pour le développement du **cabotage** afin de limiter le transport routier. **L'artificialisation du milieu** est une autre réponse à ce problème d'espace : remblais, terre-pleins industriels, îles artificielles (comme l'aéroport international du Kansai dans la baie d'Osaka).

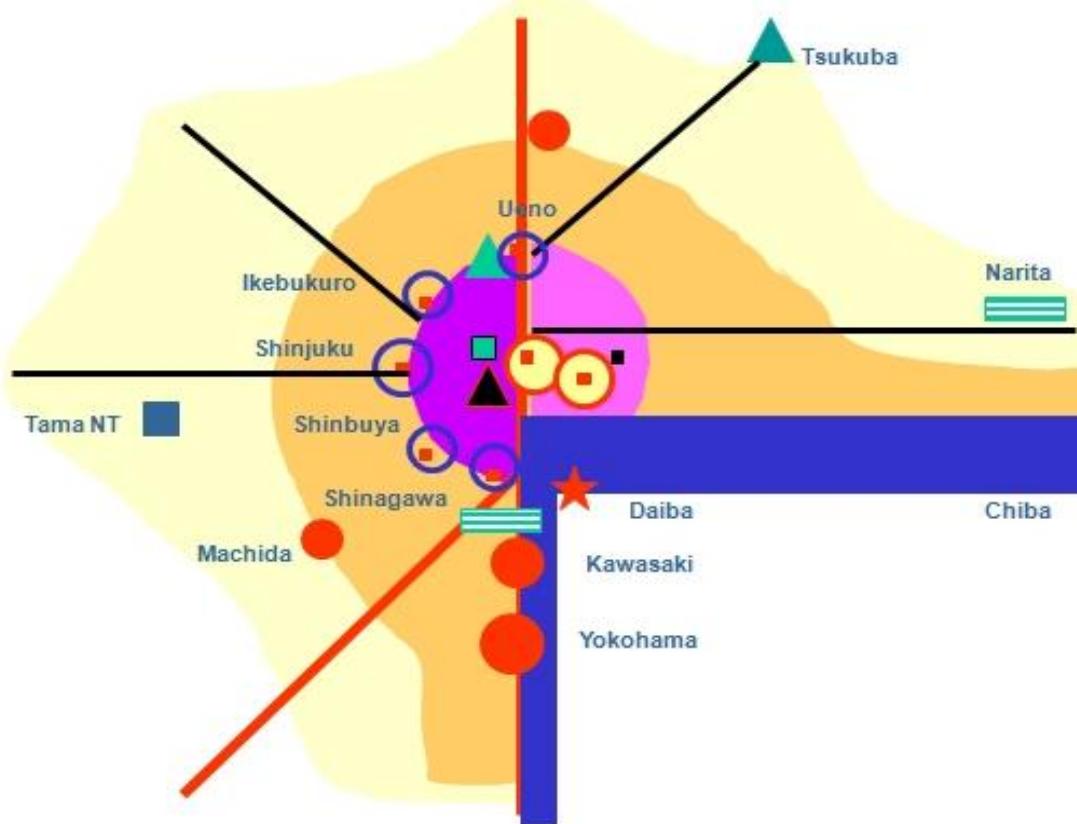
## **Conclusion :**

La Mégalopole japonaise concentre tous les éléments de la puissance d'un pôle d'impulsion dans un espace très réduit. A l'échelle nationale, la surpuissance de la mégalopole a généré un déséquilibre de l'espace : une saturation du Japon de l'endroit et un glissement des activités à l'intérieur vers des périphéries plus ou moins intégrées. La mégalopole japonaise est une construction à la fois géographique et historique, la réponse apportée par une société originale à des problèmes et des objectifs spécifiques. A l'occasion de séismes et tsunamis meurtriers, le Japon dévoile à la fois ces fragilités et en même temps le formidable civisme de ses habitants qui relèvent les défis de la nature avec courage.

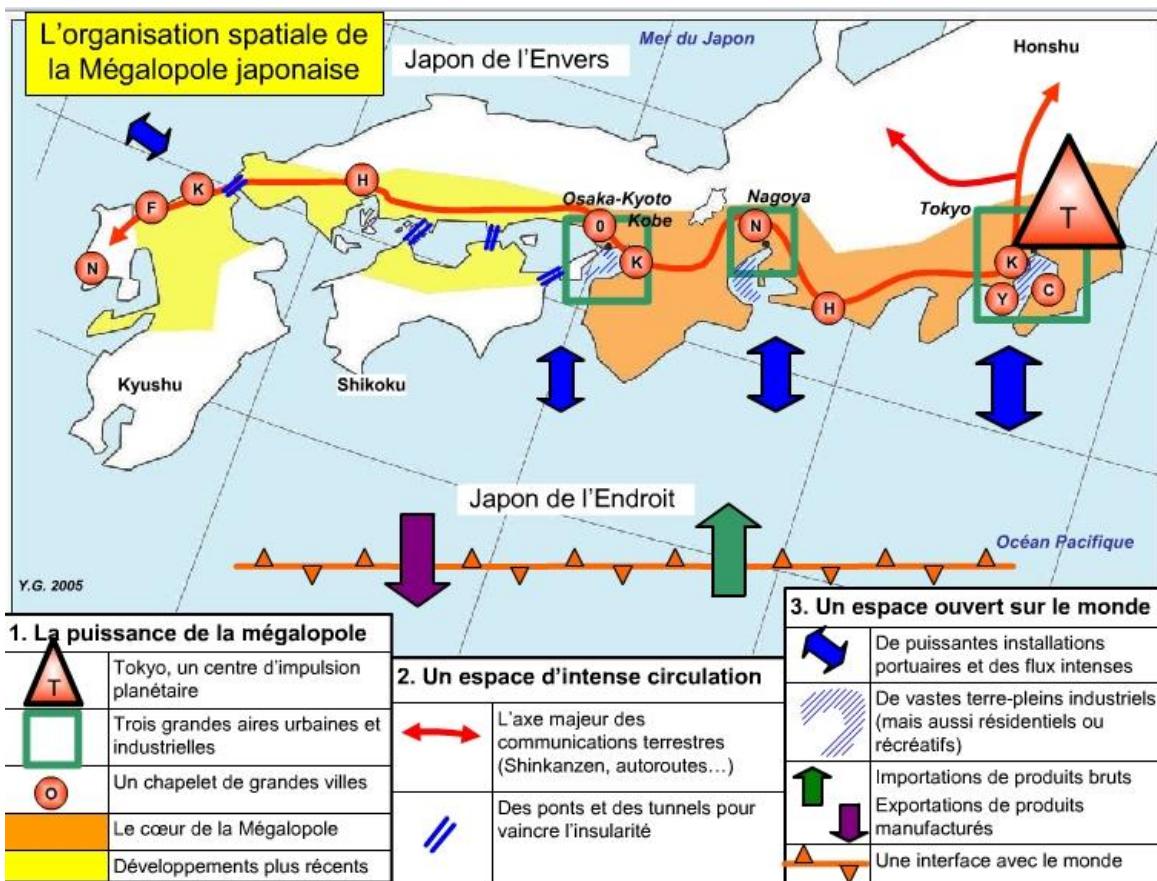
## **ANNEXES**

# Schéma de Tokyo

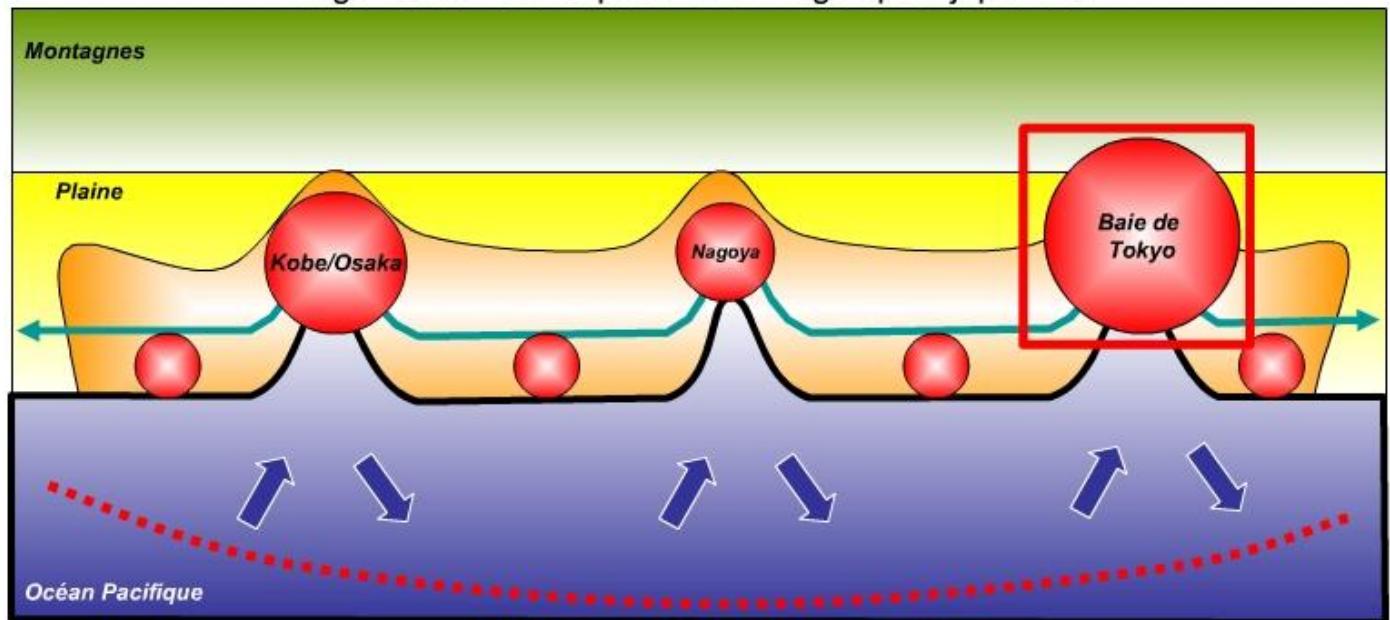
**TOKYO** (légende page suivante)



Tokyo métropole	Tokyo tête de réseau	Tokyo mégapole
Centre d'affaires	■ — Gare et voie ferrée	■ Yamanote, ville haute
Nouveau centre	— Shinkansen	■ Shitamachi, ville basse
Palais impérial	■ Ports et terres-pleins	■ Banlieue proche
■ Bourse	■ Aéroports	■ Grande banlieue
▲ Sièges du pouvoir politique	■ Téléport	■ Espace périurbain
▲ Université	★	● Noyau urbain intégré
▲ Cité scientifique		■ Ville nouvelle



### L'organisation de l'espace de la mégalopole japonaise



#### Le cadre naturel

- Une étroite plaine littorale, ourlée de baies profondes
- dominée par des collines et des montagnes
- en bordure du Pacifique

#### La structure de la mégalopole

- De très fortes densités
- Un chapelet de villes...
- reliées par un réseau de communications

#### Les dynamiques

- D'intenses échanges maritimes
- Une ouverture vers le monde (Interface)
- Tokyo, centre d'impulsion planétaire