

Une **mégalopole** est une **conurbation** réunissant plusieurs **métropoles** dont les **banlieues** s'étendent tellement qu'elles finissent par se rejoindre, et cela sur de longues distances.
 La mégalopole japonaise s'est constituée au cours de la « Haute Croissance » entre les agglomérations formant le **Tokaido** puis par l'intégration des villes situées sur les **littoraux** de la mer Intérieure.
 Comment expliquer, en dépit des contraintes naturelles, des problèmes environnementaux, des risques, 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 ?

I. Étude de cas : Tokyo, une ville monde.	
A. organisation de l'espace.	<p>☞ Questions du livre pages 236 et 237.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Décrivez l'organisation de l'espace de la ville de Tokyo (film du dvd villes du monde en complément). 2. Quel aspect le littoral de la baie de Tokyo présente-t-il ? à quel type d'aménagement cela correspond-il ?
B. Un rôle économique majeur.	<ol style="list-style-type: none"> 3. Quelles sont les fonctions du quartier de la gare de Skinjuku ? 4. Dans quels domaines le rayonnement de Tokyo se manifeste-t-il ? 5. Quelles sont les limites de la puissance de l'agglomération de Tokyo ?
II. Une région motrice à différentes échelles.	
A. Localisation.	<p>La mégalopole s'étire sur 1300 kilomètres et rassemble plus de 90 millions d'habitants.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elle se situe à l'origine <u>sur le littoral sud de Honshu, cœur du « Japon de l'endroit »</u>. Elle s'est formée au cours de la « Haute Croissance » entre les agglomérations formant le Tokaido. ▪ Elle s'est progressivement étendue vers le nord Sendai, l'ouest et sur l'autre rive de la mer intérieure, au nord des îles de Shikoku et Kyushu). ▪ La mégalopole est donc un groupe de <u>régions métropolitaines</u> très densément peuplées formée autour des trois premières agglomérations du pays : Tokyo (mégapole de + de 30M en incluant Yokohama et Kawasaki), Nagoya (mégapole de près de 9M), Osaka (Mégapole de + de 16M en incluant Kyoto et Kobé). <p>La mégalopole n'a cessé de se développer au détriment des régions périphériques, et ce, malgré les politiques d'aménagement du territoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sur une largeur moyenne de 25 Km de large, occupant les étroites plaines du littoral Pacifique, l'espace urbain et périurbain est seulement interrompu par les baies, les collines. ▪ Subsistent quelques espaces périurbains, des ceintures maraîchères et des espaces de loisir. ▪ Les densités sont très élevées (toujours supérieures à 400 habitants/km², souvent beaucoup plus). La population continue d'augmenter (alors que la population du Japon décroît depuis 2005) grâce au solde migratoire mais aussi au solde naturel (population plus jeune). Les personnes âgées reviennent vers les centres pour bénéficier des services aux personnes. <p>Cette région concentre l'essentiel des activités du pays.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ les <u>fonctions de commandement</u>, dans le Kantô (Tokyo → ville monde / ville mondiale). ▪ La recherche scientifique (Kansai : triangle Kobe, Osaka, Kyoto). ▪ Les fonctions industrielles (dominantes à Nagoya) et portuaires. ▪ La pêche et une agriculture intensive subsistent (même si leur poids économique est aujourd'hui marginal). <p>Cette situation est un héritage de l'histoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Riziculture irriguée, donc concentrée dans les plaines côtières, car l'intérieur est très montagneux. ▪ Les principales plaines côtières se trouvaient dans cette région, facilitant une forte concentration de population. ▪ Les premières industries se sont naturellement développées là où la main d'œuvre était abondante. <p>Elle a été renforcée par les évolutions économiques de l'après-guerre.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le système industriel japonais repose sur l'importation massive des matières premières et d'énergie (pétrole, bois,...) et sur l'exportation de produits manufacturés. ▪ Il appelle donc des localisations littorales et, plus particulièrement, portuaires → <u>littoralisation</u> ▪ Le littoral de la mégalopole est devenu une des premières <u>façades maritimes</u> portuaires du monde, servant <u>d'interface</u> avec l'Asie orientale et le reste du monde. ▪ <u>Les ports de la mégalopole comptent parmi les plus importants du monde</u>. En particulier trois pôles : Baie de Tokyo, Baie de Nagoya, Kobe-Osaka-wakayama. <p>Les transformations économiques récentes ne remettent pas en cause cette situation, mais entraînent cependant un rééquilibrage entre les différentes fonctions.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aujourd'hui, l'industrie lourde, grande consommatrice d'espaces, régresse (délocalisation hors de l'archipel). ▪ Les industries high-tech sont moins exigeantes en espace et ont moins besoin d'une localisation littorale. Elles recherchent avant tout une bonne desserte et se développent donc le long des autoroutes, près des aéroports. ▪ Les Activités de loisir, les logements reconquièrent certains espaces littoraux. ▪ Le poids de Tokyo augmente aux dépens des autres centres de la <u>mégalopole</u>, en particulier Nagoya, car la ville a été choisie à partir des années 80, comme centre de la nouvelle économie de services orientée vers la globalisation. Elle accueille plus de 40% des étudiants et près de 60% des sièges sociaux.
B. Rôle économique.	<p>Mégalopole. Tokaido : important axe de circulation japonais entre Tōkyō, Kyōto, Ōsaka et Kōbe. Région métropolitaine : regroupe une métropole et les villes qu'elle a satellisées. Mégapole.</p> <p>Fonctions de commandement.</p> <p>Littoralisation: Glissement des activités et des hommes vers les espaces littoraux.</p>

III. Une gestion acrobatique de l'espace.

A. Les aménagements.

La mégalopole s'articule sur un réseau dense de transports dont l'amélioration contribue à son expansion

- Il lui permet d'étendre son influence Vers l'intérieur et même l'envers et Les îles méridionales).
- shinkansen** : 500km de Tokyo à Osaka en 64, prolongée ensuite vers l'ouest (**Fukuoka** en 1975) et le nord (**Sendai** en 1982).
- Autoroutes (de nouveaux seront mis en service d'ici 2010)
- Lignes aériennes (les 2 premières du monde sont des lignes intérieures jap.).

9000 km d'interface terre-mer sont aménagés soit l'équivalent des littoraux français :

- Le besoin sans cesse grandissant de terrains plats situés au bord de la mer a conduit, en certains lieux (baie de Tokyo, en particulier), à gagner systématiquement des terrains sur la mer par **endiguement**, **terre-pleins industriels portuaires**, **polders industriels**, **îles artificielles**.
- Pour répondre à l'engorgement qui touche sa partie centrale, la mégalopole s'est étendue vers l'ouest et le nord.

Les différentes activités se disputent les mêmes espaces:

- Concurrence entre Agriculture, industrie, infrastructures de transport , d'immenses zones résidentielles, les espaces naturels, espaces destinés aux loisirs.
- Cette compétition est accrue par la préférence des Japonais pour l'habitat de faible hauteur qui contribue au développement d'énormes banlieues.

Saturation des transports : Les nouveaux aménagements sont coûteux et ne peuvent être réalisés qu'au prix de prouesses techniques.

- Entre Tokyo et Osaka, il y a en moyenne dans la journée un **Shinkansen** toutes les 10 minutes → Nouvelles lignes a grande vitesse.
- Ponts et tunnels reliant les îles
- Poids excessif de l'automobile : coût élevé pour les usagers. Le « **just in time** », un des fondements du **toyotisme** est remis en cause par la saturation des principaux axes (bp d'entreprises préférant le cabotage à l'utilisation des axes routiers...).

La société japonaise est aujourd'hui plus sensible au cadre de vie et à la préservation de l'environnement et aux questions de sécurité.

- L'absence jusqu'à une date récente de toute planification urbaine exacerbe la pression foncière et une urbanisation anarchique.
- La pollution est moins préoccupante que dans les années 60 ou 70 (grâce en partie au départ des industries les plus polluantes vers le reste de l'Asie), mais reste à un niveau élevé.
- La population aspire à un meilleur cadre de vie, à des aménités.
- Risque d'une catastrophe majeure (séismes, typhons, tsunamis, éruptions volcaniques) qui serait très meurtrière et porterait un coup majeur à l'appareil productif trop concentré.

Les réponses à ces problèmes restent souvent partielles.

- A l'intérieur de la mégalopole : Redéploiement des fonctions tertiaires des **Central Business Districts** vers des centres secondaires → développement de **complexes plurifonctionnels** (cf. Tokyo).
- Sur ses marges : l'extension spatiale de la mégalopole permet de décongestionner son centre :
 - Le Sud-est de Honshu ainsi que Shikoku sont tournés autour de la mer Intérieure. Il s'agit là d'un ensemble de régions dont une partie des littoraux a été urbanisée et industrialisée et dont l'intérieur est en voie d'abandon.
 - Au Sud, **Kyushu** est le midi du Japon, qualifiée de « **Silicon Island** » : développement industriel, avec, en particulier la production de composants électroniques (10 % de la production mondiale). Extension du Tokaido en cours).
 - « Épaississement » de la mégalopole (les nouvelles infrastructures sont construites plus à l'intérieur des terres, ce qui favorise ensuite l'urbanisation).
 - Densification de l'habitat : **déréglémentation** qui favorise les constructions en hauteur, avec un changement rapide du profil de l'habitat dans les centres et certaines banlieues)
- Hors de la **mégalopole** :
 - Plan technopolis (1983-1998) : Créations de technopoles mieux répartis sur l'ensemble du territoire, mais dont le succès reste mitigé (peu attractives pour les entreprises et les salariés qui redoutent d'être isolés).
 - Développement encore relatif du littoral du Japon de l'envers (pourtant tourné vers l'Asie, désormais premier partenaire...).
 - Le contraste d'occupation de l'espace entre des plaines et la montagne presque vide s'accroît. L'intérieur n'est que ponctuellement et épisodiquement fréquentée par des citadins en mal de nature (tourisme, loisirs, parcs nationaux).
 - Des projets plus radicaux comme celui du déplacement de la capitale (envisagé entre 1990 et 2000 mais abandonné en raison de son coût et de l'opposition des autorités de Tokyo).

B. Problèmes et solutions partielles.

Endiguement.
Terre-pleins : Zones créées sur la mer par endiguement puis par comblement.
Polders : Zones créées sur la mer par endiguement puis assèchement.
Îles artificielles.

Toyotisme: Système de production qui vise à rationaliser la production en recherchant le "zéro défaut", en réduisant au minimum les stocks ("just in time").

CBD: quartier des affaires.

La mégalopole japonaise.

Un espace majeur en Asie orientale.

1. Un espace qui s'organise en fonction de la mer: La mégalopole dépend de ses échanges extérieurs.

	Importations de matières premières et énergétiques, denrées alimentaires et produits industriels des NPI, d'Asie du sud est et de plus en plus de Chine, devenue le premier partenaire commercial.
	Exportations de produits manufacturés, investissements.
	Une façade maritime majeure qui met la mégalopole en relation avec l'Asie orientale et le reste du monde.

2. Un espace restreint qui porte la marque de l'extraversion de l'économie japonaise.

	La mégalopole japonaise concentre les 3/4 de la population et les 4/5 de la production industrielle sur moins du 1/3 du territoire.
	L'essentiel de l'activité se concentre dans quelques pôles urbains majeurs qui sont également des ports.
	Tokyo concentre les activités tertiaires supérieures et est une ville mondiale majeure.

3. des périphéries plus ou moins intégrées.

	Périphéries urbaines, industrielles et agricoles qui constituent des prolongements de la mégalopole.
	Leur intégration est assurée par le développement d'axes structurants (Shinkansen, autoroutes, ponts et tunnels entre les îles...)
	Périphéries en marge: montagnes, espaces forestiers qui connaissent une forte déprise démographique et un vieillissement démographique rapide → "japon de l'envers".
	Tentative de desserrement de la mégalopole par création de pôles régionaux de développement autour de technopôles (échec partiel).
	Aménagement d'espaces de loisir pour les citoyens (parcs naturels, stations de sports d'hiver...).



