

LE JAPON ET SON LITTORAL

Claude Riffaud *

Le Japon est un pays montagneux dont l'énorme majorité de la population est concentrée sur une étroite frange côtière. Tous les livres de géographie le mentionnent et il suffit de survoler l'archipel nippon pour se rendre compte à quel point cette petite phrase que les écoliers apprennent depuis des générations reste vraie à l'heure actuelle. Quelques chiffres significatifs : 3 600 îles - 19 000 kilomètres de côtes - 70 % de la production industrielle concentrée sur le littoral qui sépare Tokyo d'Osaka.

Le Japon n'est certes pas à plus d'un titre, un pays comme les autres... Et le littoral japonais n'est pas non plus - c'est un fait qu'il faut se garder de négliger - comme, dans la plupart des pays disposant d'ouvertures sur la mer, une simple frange périphérique d'un caractère plus ou moins spécifique. Il représente bel et bien le cœur de la nation, tant ce pays, de par ses traditions, la façon de vivre de ses habitants, les bases de son économie, vit en étroite symbiose avec la mer.

Ce littoral est précieux. C'est un bien rare, convoité depuis toujours par les pêcheurs qui alimentent la population, aujourd'hui par les industriels qui souhaitent implanter leurs usines à proximité des grands centres, des nœuds routiers et ferroviaires, des réseaux de distribution d'énergie ; demain, par les masses dont le pouvoir d'achat augmente très rapidement et que l'accession récente à l'automobile individuelle va pousser irrésistiblement, comme partout ailleurs, aux migrations balnéaires.

C'est un bien menacé : par les rejets industriels qui jusqu'ici ont été répandus sans qu'intervienne la moindre limitation ou la moindre contrainte, par l'action de la mer elle-même particulièrement agressive sous ces latitudes et qui, de tous temps, a menacé les côtes du Japon (affaissements, érosion, transports littoraux, effets dévastateurs des typhons et tsunamis).

"Grand projet d'aménagement de l'archipel Nippon"

L'accroissement de la population se trouvant à peu près stabilisé (moins de 1 % par an), il n'y a pas à proprement parler de poussée démographique vers les zones littorales considérées en tant que telles, comme c'est le cas aux Etats-Unis et dans un certain nombre de pays européens. On constate certes un dépeuplement des campagnes et une concentration urbaine accrue, mais le phénomène n'est pas lié à la nature du site où sont implantées les villes. Il s'agit du processus classique d'attraction de populations rurales - la production rizicole est de moins en moins rémunératrice - vers les secteurs industriels. Or, il se trouve qu'aujourd'hui sur les 130 000 hectares occupés par l'industrie 50 % sont situés sur le littoral. En 1985, on estime dans les milieux gouvernementaux que la production industrielle sera multipliée par quatre et que la superficie des terrains industriels passera à 380 000 hectares. La proportion occupée sur le littoral sera certes ramenée à 40 %, mais si ce taux relatif est plus faible, le chiffre global est hautement significatif : le littoral 85 devra contenir

* Centre National pour l'Exploitation des Océans.

un peu plus de la totalité de l'activité industrielle d'aujourd'hui.

Les autres parties prenantes : agriculture, pêche, tourisme, défense nationale, viendront s'insérer dans ce schéma.

On imagine donc sans peine l'ampleur des problèmes posés par l'aménagement de cette zone privilégiée. Et on n'est pas surpris que le Premier Ministre japonais ait choisi comme grand thème de son programme, non pas l'ouverture sur de « nouvelles frontières » ou une « grande société » ou une « nouvelle société », mais plus concrètement un « grand projet d'aménagement de l'archipel Nippon » qui sera pour une bonne part un projet d'aménagement du littoral.

Trois étapes

Trois dates marquantes : 1964-69-72.

C'est en 1964 que se situe le premier effort de planification visant l'horizon 75. Le gouvernement détermine 21 sites destinés à devenir des bases industrielles, des noyaux régionaux sur toute l'étendue de l'archipel, mais principalement sur le littoral. L'objectif visé à moyen terme est la création sur ces sites d'agglomérations d'environ un million d'habitants.

En 1969, paraît une loi cadre traitant du développement du territoire japonais. Un plan national pour la première fois voit le jour. Il couvre l'ensemble des structures à mettre en place pour 1985. Les idées-force sont de porter un coup d'arrêt à la concentration démographique et industrielle des grandes villes, de décongestionner l'étroite bande côtière Osaka-Tokyo, de freiner le dépeuplement des zones rurales, de favoriser la mise en place de structures informatiques et d'éviter au maximum les nuisances publiques. Parmi les mesures envisagées, citons :

- la construction d'un réseau ferroviaire « super-rapide » et d'autoroutes sur la côte de la mer du Japon, l'amélioration du réseau existant sur le littoral Pacifique et mer Intérieure, enfin la construction de bretelles reliant les deux réseaux côtiers ;
- la mise en place d'un réseau de télécommunication amélioré ;
- l'application d'un système de subventions, d'allègement fiscal visant à inciter les industriels à se décentraliser ;
- la définition d'une politique de conservation de l'environnement naturel.

Dès sa nomination au poste de Premier Ministre, en 1972, M. Tanaka adopte le thème d'un « grand projet d'aménagement de l'archipel Nippon ». Ce projet complète ceux de 1964 et 1969 dont il intègre les données et les objectifs, en particulier ceux relatifs aux réseaux ferroviaires, routiers et de télécommunications. Alors que le projet de 1969 prenait appui sur un PNB de 130 000 milliards de yens et un taux annuel de croissance de 8 % (« marasme » des années 1968-69), le projet 1972 prévoit pour 1985 un PNB de 270 000 milliards de yens, correspondant à un taux de croissance de 10 %. Est-ce réaliste ? La plupart des observateurs répondent affirmativement à cette question en soulignant que le taux de croissance actuel est de 11 % et que toutes les conditions sont réunies pour qu'il se maintienne à



ce niveau dans la décennie à venir. Mais des voix s'élèvent par ailleurs qui expriment des critiques ou du moins une opinion plus nuancée sur les ambitions affichées par les milieux officiels. On souligne le déséquilibre du commerce extérieur. On prévoit une pression accrue de l'opinion publique qui laissera, moins que par le passé, les mains totalement libres à l'expansion industrielle, compte tenu en particulier de la prise de conscience des dégradations provoquées par une « industrialisation sauvage » ; compte tenu aussi du désir - à peine ébauché aujourd'hui mais qui ira grandissant dans un avenir proche - d'appropriation par des groupes ou des personnes privées de fractions du littoral dans une perspective tourisme - loisirs. Enfin, les pessimistes craignent qu'à plus ou moins long terme des remous sociaux ne soient inévitables : la masse des travailleurs ne restera pas éternellement imperméable aux grands courants politiques qui agitent de par le monde les mouvements syndicaux et en viendra à remettre en cause le « paternalisme féodal » de l'industrie japonaise...

D'une manière générale toutefois, ce grand projet et les analyses sur lesquelles il repose reçoivent une large approbation dans le pays.

Priorité au développement industriel

Bien qu'on parle (souvent du bout des lèvres semble-t-il) de développement de zones touristiques, de la détermination de critères qui permettront de faire des choix entre pêche, industrie, loisirs, de la sauvegarde d'un « tiers sauvage » sous forme de parcs nationaux, il apparaît clairement que sur le littoral japonais, dans l'état actuel des choses, c'est le développement industriel qui prime. Etant donné par ailleurs l'augmentation sensible du prix du mètre carré de côte, il est évident que c'est l'industriel qui se trouve l'acquéreur le mieux placé - bien que d'une manière générale l'acquisition du terrain soit faite par des sociétés d'économie mixte comportant une participation de la région.

Un des soucis du gouvernement est que cette décentralisation industrielle vers les zones littorales aille de pair avec un développement harmonieux de ces mêmes zones et ne déclenche pas des réactions d'allergie de la part des collectivités locales.

Le projet de loi spécifie qu'il est essentiel que s'instaure une bonne entente entre industriels et région. Une action autoritaire des pouvoirs publics n'est certes pas envisagée, mais des efforts notables seront accomplis pour que les retombées du profit touchent les collectivités locales (exemple : utilisation des eaux de refroidissement au profit de l'aquaculture). Une action en profondeur auprès des populations sera menée par voie de presse (le japonais lit beaucoup, Asahi tire à huit millions d'exemplaires...) afin de bien montrer, sur la base de données économiques, les avantages à attendre de cette politique. En outre, la plus grande publicité sera faite aux recherches menées pour que soient

évités les nuisances. Les sites industriels côtiers seront « harmonisés » avec leur environnement. Des bandes de verdure seront obligatoires autour des usines. Les équipements à caractère socio-culturel des mêmes usines seront ouverts aux habitants de la région. Enfin, il faut bien voir que dans la décennie à venir la structure industrielle va changer de caractère. La part de l'industrie lourde et de la pétrochimie diminuera. Le Japon importera de moins en moins de produits bruts et de plus en plus de matières déjà traitées. La tendance est au développement d'une industrie à forte valeur ajoutée, une industrie pour « cols blancs », dont le fer de lance sera l'informatique.

L'aquaculture

L'aquaculture, c'est-à-dire l'élevage d'animaux marins, est sans doute l'activité la plus originale du littoral japonais - activité qui a pris son essor il y a une quinzaine d'années déjà et qui assure au Japon une avance scientifique et technique considérable dans ce domaine sur les pays occidentaux qui en sont encore aux premiers balbutiements. Malgré une progression constante, la production de pêche ne parvient pas à satisfaire une demande qui augmente et se diversifie toujours davantage. On estime qu'en 1977, il y aura un déficit de 2,9 millions de tonnes de produits de la mer...

L'aquaculture dont le but est d'accroître la production d'espèces très demandées et à haute valeur marchande est principalement localisée sur les bords de la Mer Intérieure Seto Naikai. Elle concerne essentiellement les huîtres, la sériole, la daurade et la grosse crevette. Des mesures sont prises pour étendre cette forme de production à d'autres régions, choisies de telle sorte que les exploitations de plus grandes dimensions puissent y être implantées selon les techniques les plus récentes. Les mêmes mesures visent à favoriser l'implantation d'écloseries et d'usines d'aliments artificiels qui devront fournir aux « paysans de la mer » des produits de bonne qualité au meilleur prix.

De gros efforts de recherche dans diverses stations littorales sont actuellement en cours. Ils ont pour but d'améliorer les techniques d'élevage, de repeuplement de larges zones côtières, de reproduction artificielle et d'alimentation.

La pollution à la mode

Les sociétés de travaux publics qui ont la charge d'aménager les sites industriels littoraux se soucient peu de la notion intangible de rivage naturel... Dans certains cas, elles gagnent hardiment sur la mer, dans d'autres, elles excavent la frange terrestre et font pénétrer la mer à l'intérieur des terres. L'ampleur des travaux est fantastique. Les convois de camions, de scrapers, de bulldozers mis en œuvre représentent une véritable logistique de guerre.

Il est évident que de tels travaux joints à l'augmentation de densité des populations littorales, aux inéluctables rejets industriels, ne vont pas sans modifier sérieusement l'écologie marine des zones voisines.

Pendant longtemps le japonais moyen a vécu sans être obsédé par le souci métaphysique de la qualité de son environnement - à l'exception de celui de son jardin ! - et il était loin de jeter l'opprobre sur les nuisances de la société industrielle. Kashima, le Fos nippon a été construit sans que la moindre attention soit portée à la salissure du ciel et de la mer. Le port et l'avant port de Tokyo sont un cloaque pestilentiel. Toutefois, il semble que la presse occidentale ait exagéré l'étendue des dégradations que l'industrie a infligé à l'environnement marin du Japon à l'exception peut-être des abords de la « ceinture chaude » Osaka-Tokyo.

Les choses sont en train de changer. Au Japon, le mot pollution est désormais à la mode et les malédictions des prophètes de l'apocalypse font là comme ailleurs les premières pages des journaux ! Ce qui est plus sérieux c'est que des mesures ont été prises très vite. Une loi de base sur les nuisances publiques (terrestres et marines) a été passée. Dans chaque préfecture des experts de la santé publique mesurent l'évolution des teneurs de l'eau de mer en polluants divers (bactéries, oxydes métalliques, etc...). Des études préalables sur zone sont désormais obligatoires avant que le premier coup de pioche ne soit donné sur un chantier littoral : études de courants, de transports littoraux, de diffusion des polluants dans l'eau de mer, des taux critiques de divers polluants à l'égard de telle ou telle espèce animale. Citons également des études menées activement sur le traitement des déchets industriels.

Une maquette de la Mer Intérieure, de cent cinquante mètres de long, a été réalisée pour analyse du processus de renouvellement des eaux.

Tourisme - loisirs marins

Autant le Japon est en avance en ce qui concerne les techniques d'aménagement industriel de son littoral et la mise en culture rationnelle de sa frange marine, autant il est en retard pour ce qui est de l'aménagement touristique.

Non point que les techniques d'avant-garde soient ignorées : le restaurant sous-marin de Kagoshima en est un bon exemple, de même les tours d'observations sous-marines, les parcs nautiques... Mais lorsqu'on survole les côtes du Japon, il est frappant de constater que des kilomètres et des kilomètres de littoral sont encore vierges de toute implantation humaine importante. La raison en est simple : peu de voitures individuelles, peu de routes, donc accès difficile à la plage, à la crique, à la falaise (autres que celles offertes par les sites touristiques desservis par le train ou l'avion et qu'on visite en groupes organisés...).

Cette situation va évoluer très vite. L'augmentation du niveau de vie, l'importance actuelle du parc de voitures individuelles va jeter des millions de Japonais à la découverte de leurs rivages - dans les cinq années à venir. D'inévitables conflits d'appropriation entre les divers prétendants à ces arpentés convoités de littoral ne manqueront pas d'éclater. Il sera intéressant de voir comment ils se régleront...

C. F.

Imaginer Kashima, le Fos nippon, occupant la baie d'Okinawa...