

1 Introduction

Histoire économique

Dans le présent rapport, la préfecture de Yamaguchi sur l'île de Honshû est incorporée à l'île de Kyûshû parce qu'elle a toujours été une zone portuaire stratégique entre ces deux îles. Tant le ministère du commerce international et de l'industrie que la fédération économique de Kyûshû (Kyukeiren) considèrent que le territoire de Kyûshû englobe Yamaguchi et, dans les grandes études économiques, la préfecture est habituellement incorporée à l'île.

Quant à son importance économique, révélée notamment par le nombre de sociétés ayant leur siège social dans la région, Yamaguchi vient au second rang, après Fukuoka. L'île de Kyûshû et la préfecture de Yamaguchi, situées de part et d'autre de la séparation naturelle qu'est le détroit de Kanmon, sont reliées par des tunnels autoroutiers et ferroviaires, dont un qui est réservé au train à grande vitesse Shinkansen, ainsi que par un pont reliant les villes de Kita-kyûshû et Shimonoseki.

Il y a 1 700 ans que Kyûshû est le centre stratégique du commerce extérieur et des échanges technologiques et culturels avec l'Asie, notamment la Chine et la Corée. Les excellents ports et les gisements houillers du nord de Kyûshû et de Yamaguchi ont fait de la région le centre industriel du Japon durant l'ère Meiji. La société sidérurgique Yahata fut la première à s'établir à Kita-kyûshû en 1901, puis sont venues s'ajouter les industries de la construction navale, des produits chimiques, de matériel lourd et de la fabrication de ciment.

Après la Seconde Guerre mondiale, période caractérisée par des investissements massifs dans les produits de consommation électroniques, les automobiles et le textile, l'économie de la région ne s'est pas relevée aussi rapidement que celle du reste du Japon. La région a enregistré son plus important recul durant les années 60, lors de la fermeture de nombreuses sociétés minières.

Dès le début des années 70, cependant, l'économie régionale reprend son essor en partie à cause des nouveaux investissements dans la construction navale, l'industrie automobile et la fabrication de semi-conducteurs. Au milieu de la décennie, l'infrastructure des transports avait subi d'importantes transformations, dont le prolongement du Shinkansen à Hakata (Fukuoka).

Néanmoins, Kyûshû connaît des difficultés économiques durant la période. Après la seconde crise pétrolière de la décennie et durant une partie des

années 80, la région subit un déclin lent mais constant en raison de la concurrence avec d'autres producteurs asiatiques. C'est également pendant cette période que, dans le cadre de leur expansion, les entreprises japonaises ont commencé à installer leur administration à Tokyo parce qu'il était nécessaire d'y avoir des bureaux pour participer aux marchés publics.

Aujourd'hui, l'économie de Kyûshû repose sur de solides secteurs d'activité dont l'agriculture, la fabrication des circuits intégrés, la biotechnologie, la production de logiciels et la fabrication d'automobiles. La région est dotée d'un vaste bassin de main-d'oeuvre qualifiée relativement peu coûteuse et l'île offre d'excellentes possibilités d'aménagement d'installations de loisirs, de villégiature et de retraite. Toutefois, pour les exportateurs canadiens, l'aspect le plus attrayant de la région et celui qui présente le plus de possibilités immédiates est son vaste marché encore sous-exploité.

Données démographiques

En 1989, la région de Kyûshû-Yamaguchi comptait au total 16 134 000 habitants, soit un peu plus de 13 % de la population japonaise. Toutefois, ce chiffre reflétait une baisse du taux de croissance qui, à 0,10 %, correspondait à moins du tiers du taux national de 0,38 %. Au Japon, la faible croissance démographique caractérise de nombreuses régions d'où émigrent les habitants pour s'établir dans les vastes agglomérations fortement peuplées d'Osaka et de Tokyo. La baisse des taux de natalité a accentué les phénomènes de décroissement et, fréquemment, de dépeuplement.

Le taux de croissance démographique de la préfecture de Fukuoka, de 0,4 %, est légèrement supérieur à la moyenne nationale et huit fois plus élevé que le taux de 0,05 % de Kumamoto, la seule autre préfecture enregistrant un taux positif.

La préfecture de Fukuoka devient clairement, à une moins grande échelle, un pôle d'attraction semblable à Tokyo puisque plus de 60 % des entreprises de services de Kyûshû s'y trouvent.

Bien que Kyûshû compte 34 villes de plus de 50 000 habitants et où habite plus de la moitié de la population, la région a un caractère nettement plus rural que les autres régions du Japon. Cette caractéristique est mise en relief par la répartition des travailleurs régionaux dans les secteurs primaire, secondaire et tertiaire, à savoir 15 %, 20 % et 60 % respectivement, par rapport à des proportions correspondantes de 9 %, 33 % et 58 % à l'échelle nationale.