

On prévoit prolonger le shinkansen jusqu'à Aomori et compléter ainsi la structure de voies parallèles autour de laquelle s'articulent les transports au Tohoku. En outre, des embranchements seront ajoutés à l'autoroute de manière à relier les villes riveraines de la mer du Japon avec les routes nationales. La construction d'une route vers Yamagata est presque terminée et celle d'une autre route vers Akita devrait être achevée d'ici 1998. Par ailleurs, un mini-shinkansen reliant Fukushima et Yamagata devrait être mis en service sous peu. Ces trains, qui roulent sur des voies classiques améliorées, réduiront considérablement la durée du trajet entre Yamagata et Tokyo.

Bien que ces améliorations facilitent les déplacements entre le Tohoku et Tokyo, il demeure difficile d'atteindre le reste du pays. Les camions doivent traverser la capitale, ce qui prolonge d'une bonne demi-journée la durée du trajet, ou la contourner en empruntant des routes ordinaires où on circule lentement.

Cependant, en 1997, lorsqu'une route est-ouest reliant l'autoroute du Tohoku à la hauteur de Fukushima à Iwaki sur la côte du Pacifique et à Niigata sur celle de la mer du Japon, Sendai et d'autres villes du centre du Tohoku pourraient devenir des centres de distribution d'envergure nationale.

L'embranchement vers Niigata permettra aux routiers du Tohoku de se rendre directement à Kansai (sans passer par Tokyo) en empruntant l'autoroute Hokuriku. On pourra en outre accéder à Nagoya grâce à un nouvel embranchement en construction à l'heure actuelle entre l'autoroute Hokuriku à la hauteur de Naoetsu et l'autoroute Chuo à la hauteur de Suwa. D'ici là, l'embranchement menant à Iwaki, à l'est, offrira une deuxième façon de se rendre à Tokyo par l'autoroute Joban.

Pour les exportateurs de bois d'oeuvre canadien et les autres fournisseurs étrangers, ces nouveaux embranchements pourraient bien consacrer la viabilité de Sendai à titre de centre national de distribution. Fort bien aménagé, le port de Sendai — où des travaux sont en cours pour la construction d'un nouveau terminal pour conteneurs et l'agrandissement d'autres installations — est situé à environ 500 km plus près de Vancouver que celui de Yokohama. En outre, le port de Sendai permet d'accéder rapidement au réseau d'autoroutes et aux trois lignes de chemin de fer nord-sud. Enfin, le prix peu élevé des terrains devrait permettre de réduire les frais d'entreposage.

Neuf aéroports relient le Tohoku aux principaux carrefours nationaux. L'aéroport de Sendai offre un service limité vers d'autres pays d'Asie et les

autorités locales espèrent attirer des transporteurs internationaux en portant à 3 000 m la longueur des pistes. Bien que le nombre de passagers potentiels en provenance de cette ville soit limité, l'aéroport de Sendai pourrait constituer une solution de rechange à l'aéroport très fréquenté de Narita pour le transport aérien de marchandises. L'aéroport de Niigata offre des liaisons à destination de l'Union soviétique (Khabarovsk) et de Séoul.

3 Économie régionale

Aperçu

En 1987, le PIB du Tohoku a atteint 28,8 billions de yens, soit un peu plus de 8 % du PIB national. Le secteur tertiaire est intervenu pour 65,1 % du PIB, tandis que la contribution des secteurs secondaire et primaire s'établissait respectivement à 30,8 et 6,9 %. Dans le secteur secondaire, la plupart des activités ont été exercées dans des régions plus rapprochées de Tokyo, en particulier au Fukushima (37,6 %) et au Niigata (35,8 %).

Dans l'ensemble, l'industrie agricole de la région est très peu efficiente et décline depuis les années cinquante. L'emploi dans le secteur du commerce de gros et de détail (20 %) est depuis peu supérieur à l'emploi dans le secteur agricole.

Le prix raisonnable des terrains et la disponibilité de la main-d'oeuvre favorisent la croissance industrielle du Tohoku. En 1989, cette région s'est classée au premier rang à l'échelle nationale pour la création d'usines. L'année précédente, elle enregistrait 25 % de toutes les créations d'usine, tandis qu'en 1987, quelque 33 % de tous les nouveaux emplacements choisis par de grandes sociétés étaient situés dans la région. Les grandes sociétés établies dans le Tohoku sont présentées au tableau 1.

Après les régions de Kanto et de Tokai, le Tohoku est devenu l'endroit le plus populaire pour la construction de nouvelles usines par des entreprises bénéficiant d'investissements étrangers dans la région. Le tableau 2 montre les sociétés bénéficiant d'investissements étrangers dans le Tohoku, tandis que le tableau 3 présente les principales sociétés du Tohoku ayant effectué des investissements à l'étranger.

Selon des données récentes, plus de 6 % de toutes les usines japonaises sont situées dans le Tohoku. D'après les autorités locales, les nouvelles usines contribuent à améliorer le niveau technologique dans la région. Le Tohoku est devenu l'arrière-pays industriel du Japon; il constitue une solution de rechange aux investissements en Asie du Sud-Est qui se révèle sûre sur le plan culturel.