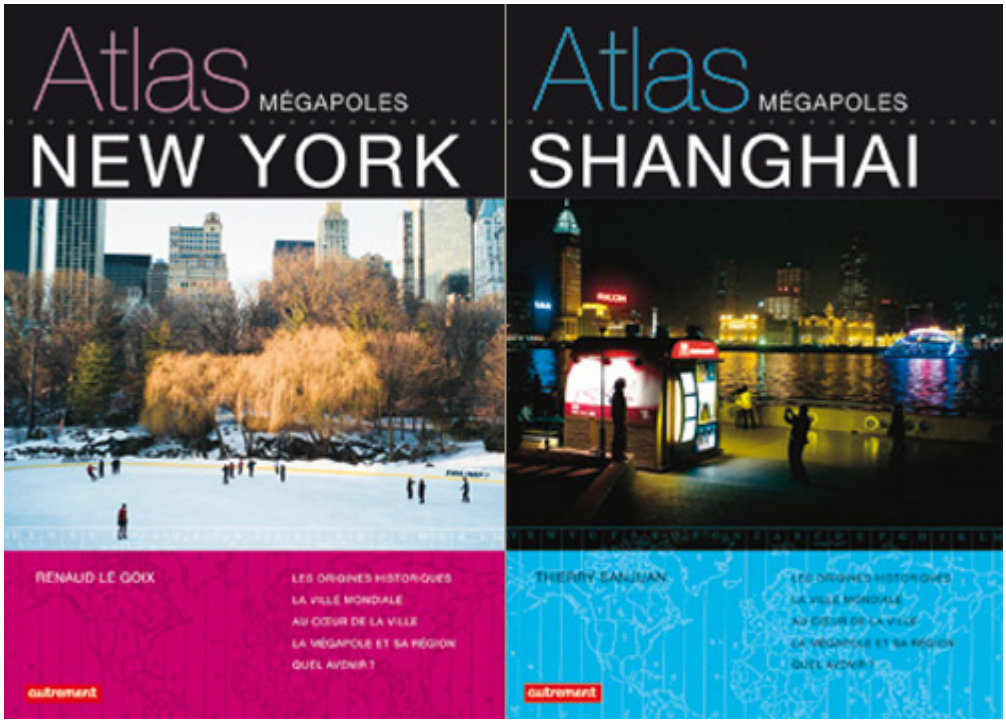
Des mégapoles mises en carte.

(A) Renaud Le Goix, Cyrille Suss et Julien Daniel, *Atlas Mégapoles. New York*, 2009. (B) Thierry Sanjuan, Madeleine Benoit-Guyod et Julien Daniel, *Atlas Mégapoles. Shanghaï*, 2009.

Par Luc Guillemot



La nouvelle collection « Atlas Mégapoles » des éditions *Autrement*, dirigée par Thierry Sanjuan, a pour ambition de donner à voir l'espace des mégapoles à travers une cinquantaine de cartes, un reportage photographique et des graphiques. Les deux premières parutions sont consacrées à New York, la mégapole occidentale par excellence, et à Shanghaï, son pendant asiatique. D'emblée, on se demande ce qui est entendu par « mégapole », et la deuxième de couverture répond à cette première interrogation en définissant les mégapoles comme de « gigantesques concentrations urbaines, carrefours portuaires et aéroportuaires, places de commandement économique, voire politique et militaire ». La composante mondiale est également affirmée par la définition des mégapoles comme « pôles structurants de la mondialisation ».

Ces deux atlas placent les mégapoles dans un continuum historique, de leur fondation à leur mégapolisation, et les problématiques qui en résultent dans la perspective de leur évolution. Entre ces considérations historiques, la trame de ces atlas est organisée selon une logique de changement d'échelle. La première fenêtre de pertinence envisagée pour lire ces mégapoles est celle de leur dimension mondiale ; viennent ensuite un plongeon « au cœur de la ville » et, enfin, une analyse de la mégapole dans ses relations avec sa région. Ce qui fait de ces espaces urbains des mégapoles est donc envisagé selon une triple perspective, par le biais de laquelle sont analysés les fonctions de ces espaces, leurs étendues et leurs impacts selon l'échelle considérée.

La ville de New York est présentée selon une logique de tension entre les différentes échelles. L'ambition est de montrer les différentes facettes de la centralité new-yorkaise, qui « résume en son sein la complexité de l'espace mondial ». La mégapole new-yorkaise est une ville globale de par la mondialité de ses fonctions financières, culturelles et économiques. Sa centralité est mise en concurrence avec les autres mégapoles, notamment asiatiques, à l'image de la fameuse *skyline* new-yorkaise, dont la verticalité n'a plus rien d'exceptionnel. Son attractivité est considérée comme le support du renouvellement urbain. Les dynamiques urbaines ont longtemps été marquées par un zonage des activités. La rénovation urbaine passe donc par un renforcement de la mixité urbaine, en dépit du morcellement administratif (pas de gouvernance à l'échelon métropolitain), des logiques économiques et de la pression démographique, qui ont conduit à une redistribution périphérique de la population et des activités dans les *suburbs*, dans une optique de polycentrisme régional. La ville de New York nous est présentée comme une ville en permanente contradiction entre la nécessité de renouvellement urbain d'une ville dense et fragmentée et la nécessité de maintenir son rang mondial. Les problématiques liées à ce contexte général sont abordées de manière assez détaillée. La carte des « vides urbains » nous montre par exemple les zones densifiables au sein de New York. Le problème de la gouvernance urbaine semi-privatisée est également abordé, à l'exemple d'espaces publics comme Bryant Park ou des *Business Improvement Districts*.

Ce qui nous est donné à voir dans l'atlas de Shanghaï est une mégapole occupant une situation paradoxale en Chine et dans le Monde. Son caractère mégapolitain est assuré par son poids démographique et économique, qui la place au premier rang chinois. La genèse de la mégapole remonte à la colonisation et aux concessions étrangères installées à l'issue des guerres de l'opium. Cette histoire lui confère une situation particulière qui lui a longtemps valu une place marginalisée dans l'Empire chinois, la reléguant en dehors de *son* histoire. Ce n'est que dans les années 1990 qu'elle a retrouvé sa légitimité grâce à l'idéologie libérale triomphante, qui lui a assuré sa place dans la Chine moderne grâce à ses relations privilégiées avec l'Occident et sa situation littorale stratégique. Shanghaï est également analysée selon les trois niveaux d'intelligence de la ville, pour lesquelles les logiques de marché, la diversification des acteurs et le poids du politique sont explicatifs de la modernisation de la ville et des changements de la société shanghaïenne. Ces changements ont eu lieu dans un temps très court et ont marqué Shanghaï des caractéristiques des grandes villes en émergence : verticalité du bâti, gentrification, tertiarisation de l'économie, redistribution périphérique de la population, des activités et des équipements. Les effets, notamment morphologiques, provoqués par cette métamorphose sont détaillés à une échelle assez fine: nouvelles formes des îlots urbains, reconstitution d'une « fausse vieille ville » parallèlement à la construction du nouveau centre de Pudong, nouveaux quartiers d'affaires vitrines de la modernisation urbaine, changement du fonctionnement des courées shanghaïennes, etc.

Ces atlas nous offre un panorama intéressant des problématiques liées à chaque mégapole, dont les enjeux définis aux différentes échelles sont clairement explicités. L'utilisation de la même structure globale et les similitudes entre les thématiques abordées font sens dans la démarche de cette collection, qui définit les espaces étudiés comme des mégapoles, forme urbaine intrinsèquement multiscalaire. Si cette confrontation des logiques d'échelle est efficace, on peut néanmoins regretter une tendance à une analyse fonctionnelle de ces espaces, qui semble parfois accorder le statut de mégapole à un espace urbain uniquement en fonction de données quantitatives (flux Internet en gigabits par seconde, marchés financiers en milliards d'euros, population, nombre de sièges sociaux…) sans vraiment s'attacher aux logiques de réseaux et aux

relations effectives entre les différentes échelles.

Qui dit atlas, dit cartes.

Ces atlas comportent chacun une cinquantaine de cartes. La plupart de ces cartes ont été réalisées spécialement pour ces ouvrages et témoignent d'une rigueur méthodique et documentaire. Le rapport qu'entretiennent les cartes et leurs commentaires est malheureusement unidirectionnel : les cartes semblent souvent compléter ou expliciter ce qui est dit dans le texte, sans réellement faire usage du langage cartographique comme médium signifiant. Les textes en vis-à-vis des cartes font sens par eux-mêmes, contrairement aux cartes qui souvent nécessitent leur commentaire pour devenir éloquentes.

En outre, la variété des fonds de carte et l'usage qui en est fait sont relativement limités. Un fond de carte est l'étendue de l'espace agencé par une carte (Lévy, 2008, p. 390). C'est lui qui donne la spatialité de la thématique abordée par la carte. Pour ces atlas, dans la plupart des cas, un simple fond de carte administratif est utilisé, semblant suggérer qu'il est fondateur d'une structure urbaine pertinente quel que soit le thème abordé. La dialectique fond de carte/contenu ne semble pas avoir fait l'objet d'une réflexion particulière, l'aspect essentiel de la cartographie semblant reposer sur la localisation des informations décrites. La carte des principales universités de la municipalité de Shanghaï place par exemple les universités sur une carte de la ville-centre sur laquelle sont représentées quelques infrastructures de transport. Les universités sont signalées par un carré marron dont la taille varie en fonction d'un critère indéterminé, et le domaine de compétence principal est indiqué (droit, musique, médecine…). Cette carte permet donc de situer les universités dans la ville et d'évaluer leur répartition les unes par rapport aux autres. Mais beaucoup d'autres questions restent en suspens : à quoi correspond la variation des tailles des symboles ? Pourquoi faire figurer les infrastructures de transport, et non les campus, alors que le texte en vis-à-vis de cette carte indique que de vastes campus en périphérie ont été donnés aux universités par la ville de Shanghaï? Voilà une carte qui pourrait témoigner de la volonté politique de Shanghaï de développer tel ou tel domaine, tel ou tel lieu dans sa politique de villes nouvelles.

La composante cartographique de l'atlas de New York souffre des mêmes lacunes. Elle s'ouvre sur une carte de New York City et son aire métropolitaine ; il s'agit donc *a priori* d'une carte urbaine de la mégapole new-yorkaise. Elle utilise un fond de carte topographique et semble vouloir nous indiquer un parallèle entre la forme de la ville et les conditions physiques du site d'implantation. La légende indique trois éléments : des plages de couleur représentent les altitudes dans la région new-yorkaise ; une deuxième couche administrative vient compléter ce fond de carte (limites des états fédérés, des *boroughs*, des municipalités et des unités de recensement) ; la composante urbaine arrive enfin avec des indications concernant la morphologie de la ville (l'aire urbaine, les parcs, aéroports et autoroutes, ainsi que les villes de plus de 50 000 habitants).

Un commentaire accompagne cette carte, indiquant la qualité du site d'implantation de la ville, qui a fait d'elle un formidable carrefour portuaire. Toujours en creusant la dialectique entre fond de carte et thématique, la relation causale qui est ici suggérée est celle du lien entre le site (l'estuaire de l'Hudson) et le développement de l'aire urbaine de New York. Cette carte semble donc être le produit d'un postulat déterministe témoignant d'une conception quelque peu traditionaliste du phénomène urbain. Si le site d'implantation d'une ville joue effectivement un rôle dans la morphologie urbaine, ce n'est certainement pas ce qui a fait d'elle une mégapole. Par ailleurs, cet atlas fait mention, à juste titre, du morcellement administratif de la mégapole new-yorkaise. Elle est répartie sur trois États, la municipalité de New York regroupant déjà cinq *boroughs.* Cela étant, est-il nécessaire de répéter de manière quasi systématique sur chaque carte les limites administratives des états fédérés et des comtés ? Cette fragmentation administrative est-elle toujours un élément pertinent en regard de la thématique abordée ?

Malgré l'ambition louable, et même souhaitable, d'utiliser le médium de la carte pour présenter ces deux mégapoles, il est regrettable que le langage cartographique ne soit pas exploité dans toutes ses potentialités. L'usage des fonds de carte est relativement limité et les cartes se limitent souvent à illustrer par des images ce qui est dit dans le texte, en n'utilisant que marginalement les vertus signifiantes de la carte. La lecture de ces atlas laisse finalement

l'impression d'être face à un livre illustré dont la carte a essentiellement vocation à localiser le propos textuel.

(A) Renaud Le Goix, Cyrille Suss et Julien Daniel, *Atlas Mégapoles. New York*, Paris, Autrement, 2009. (B) Thierry Sanjuan, Madeleine Benoit-Guyod et Julien Daniel, *Atlas Mégapoles. Shanghaï*, Paris, Autrement, 2009.

Résumé

La nouvelle collection « Atlas Mégapoles » des éditions Autrement, dirigée par Thierry Sanjuan, a pour ambition de donner à voir l'espace des mégapoles à travers une cinquantaine de cartes, un reportage photographique et des graphiques. Les deux premières parutions sont consacrées à New York, la mégapole occidentale par excellence, et à Shanghaï, son pendant ...

Bibliographie

Jacques Lévy, « Glossaire » in Jacques Lévy (dir.), *L'invention du Monde*, Paris, SciencesPo, 2008.