

La place du quartier dans la transition métropolitaine d'une grande ville chinoise : mobilités et pratiques dans le quartier de Xujiapeng à Wuhan.

Georgina André, double doctorat en géographie à l'université de Paris 1 (sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan), et doctorat en design urbain à l'institut de design urbain de l'université de Wuhan (sous la direction du Professeur LI Jun).

J'ai débuté cette recherche afin d'éclaircir le processus de transition métropolitaine des villes chinoises de second rang, d'analyser comment les stratégies politiques, les modes de production de la ville et les pratiques urbaines étaient affectés par ce processus. Mon propos n'était pas tant de décliner le système métropolitain dans un cas de ville chinoise, que d'analyser la transition métropolitaine comme un moment spécifique de l'histoire urbaine. La transition métropolitaine se réfère à des changements multiples : un changement d'échelle, la concentration des flux et des fonctions de commandement avec une intégration aux dynamiques mondiales, et un changement d'activités économiques et de pratiques urbaines (Sassen, 1996 ; Veltz, 2000). Wuhan s'est engagé dans cette transition depuis le début des années 2000, avec la construction de la première ligne de métro et le développement de grands projets dans son centre-ville. Cette intention politique a été ensuite formellement inscrite dans le schéma directeur de 2010 avec la délimitation d'un périmètre « métropolitain ». Comment se caractérise ce processus métropolitain, souvent qualifié de « mineur » par opposition aux métropoles internationales de la façade littorale chinoise (Sanjuan, 2012) ? Comment s'effectue le passage de la grande ville de Wuhan des années 1990 à la métropole ? Quels outils d'urbanisme sont déployés pour accompagner ce changement, et quelle influence a cette transition sur les façons d'habiter la ville ?

Par l'analyse des politiques de planification urbaine, j'ai réalisé qu'un des outils essentiels de cette transition concerne les politiques de mobilités, et notamment la mise en place d'un réseau ferré et routier performant sur l'ensemble de la municipalité. Ce réseau permet de relier les différents espaces de la municipalité de Wuhan et de structurer le développement de grands projets métropolitains. Pensée pour proposer des possibilités de dessertes à l'échelle de la municipalité, j'ai alors choisi de confronter cette offre de mobilité aux pratiques effectives des wuhanais, pour caractériser encore plus finement la transition métropolitaine de Wuhan : à l'offre de mobilité à l'échelle de la métropole correspondent-elles des mobilités métropolitaines ? Et comment se caractérisent-elles ? Est-il possible d'opposer des pratiques de mobilité de « grandes villes » et des mobilités de « métropole » que ce soit en termes de distances, de pratiques ou de fréquences ? Que nous révèlent les pratiques réelles des wuhanais de la forme métropolitaine en gestation ?

C'est à travers ces enquêtes auprès des habitants de Wuhan que le quartier m'est apparu comme une échelle pertinente pour observer ces changements. Ce niveau administratif se situe en-dessous de l'arrondissement municipal, le plus petit échelon administratif de la planification urbaine, et au-dessus de la communauté résidentielle qui est une échelle de gestion urbaine quotidienne. De taille variable, entre 1 KM² pour les quartiers des zones centrales et parfois jusqu'à 35 KM² pour ceux périphériques, l'échelle du quartier ne recoupe jamais les périmètres de la planification urbaine. Sa population et ses services et équipements en fait néanmoins un petit centre urbain qui évolue au gré des différentes politiques publiques sans vraiment d'instance

coordinatrice. Absent de la planification, le quartier est malgré tout une maille de référence de proximité pour les résidants, que ce soit dans leurs pratiques ou les représentations associées. Le contraste de l'épaisseur du lien entre d'une part le quartier et les résidants, et d'autre part, la planification qui se donne comme échelle de conception la municipalité, sa mise en réseau et les zones de projets, a été une véritable source d'étonnement. Cet étonnement a nourri un questionnement fondamental pour ma recherche aujourd'hui : ces liens divers au quartier sont-ils des vestiges du passé qui se maintiennent dans une transition métropolitaine trop rapide et fragmentée ? Ou les pratiques de proximité du quartier font-elles pleinement partie des systèmes urbains métropolitains ? Je vais tenter d'éclairer cette question par le cas des mobilités et pratiques dans le quartier de Xujiapeng à Wuhan.

Avant d'aborder ce cas, je commencerai par resituer cette recherche d'un point de vue académique et méthodologique, puis présenter quelques caractéristiques importantes de la transition métropolitaine de Wuhan.

Etat de l'art et méthodologie

Les travaux récents de la géographie urbaine du laboratoire PRODIG concernant la Chine abordent souvent l'articulation entre la mondialisation et l'urbanisation par un contrepoint : que ce soit les questionnements concernant les constructions métropolitaines « mineures » (Sanjuan, 2012), l'aménagement des petites villes ou des villes nouvelles (Milhaud, 2013 ; Henriot, 2013), ou bien l'intégration des espaces ruraux au développement économique mondial (Mc Gee, 1991), tous semblent redéployer la diversité des trajectoires urbaines, contre l'opposition classique entre « la ville globale » (Sassen, 1996) et ses périphéries ou ses marges. Cette recherche participe de cette ambition : elle vise à redéployer le fait urbain en Chine derrière les constructions métropolitaines des grandes villes secondaires chinoises comme Wuhan. En effet, elle analyse comment les stratégies métropolitaines de Wuhan s'appuient sur les changements sociaux et économiques de la Chine, mais aussi comment les pratiques urbaines des habitants de la ville résistent ou s'adaptent partiellement aux changements rapides. Suivant un mode d'analyse par « granularité urbaine » (Brès, 2015), j'essaie de positionner les évolutions de différents fragments urbains que sont les quartiers et les pratiques de mobilité de leur population par rapport à un gradient de fluidité et de coexistence, de frictions et ruptures, et enfin d'ancrage local ou d'ouverture vers l'espace métropolitain pris dans son ensemble et ses représentations. Pour reprendre certains travaux de géographie sociale, si la mobilité est devenue constitutive des sociétés urbaines contemporaines (Dupuy, 2000 ; Ascher, 2004 ; Authier, 1999), comment évoluent les pratiques de quartier dans les grandes villes chinoises en métropolisation ? Cette question ne semble pas encore posée telle quelle dans le contexte chinois qui segmente davantage les travaux relevant de l'aménagement et de la géographie urbaine et ceux de la sociologie urbaine ou de la géographie sociale. D'une part, l'aménagement considère la mobilité comme un outil technique d'urbanisme et d'aménagement du territoire à plusieurs échelles (Delpirou *et al.*, 2015 ; Zhang, 2007 ; Zhou, 2007 ; Zhang, 2012). D'autre part, la sociologie urbaine et la géographie sociale s'intéressent aux évolutions des communautés résidentielles sous la pression du développement urbain, comme par exemple le contraste entre les nouvelles et anciennes communautés, ou la question des évictions forcées face aux grands projets urbains (Chen, 2009 ; Yang, 2012, Xun, 2017 ; Liu, 2016). L'observation des mobilités routinières a cédé le pas à

l'urgence de maîtriser la structure du développement urbain ou d'analyser les ruptures induites par les changements urbains rapides. L'analyse du quartier est ainsi pour nous une occasion de rétablir certaines continuités dans l'analyse urbaine : comment se banalise une situation de transition qui dure maintenant depuis plus de 10 ans dans les pratiques quotidiennes, et comment cette banalisation prend activement parti de la « ville-palimpseste » (Corboz, 2001 ; Fayolle Lussac, 2007) au lieu de simplement subir la ville construite par le grand projet urbain ? Comment passer de la question de la mobilité comme « desserte » à la mobilité comme « adhérence » (Brès, 2007, 2015) aux espaces urbains riverains mais aussi aux pratiques effectives des wuhanais ?

Le choix du quartier de Xujiapeng a d'abord été le fruit d'une opportunité de couvrir l'ensemble des aspects de son développement. En effet Arte Charpentier Architectes où j'effectue ma recherche a participé à deux grands projets urbains dans ce quartier, l'un de Central Business District et l'autre d'une zone résidentielle. Mais Xujiapeng est aussi représentatif de l'enjeu métropolitain pour les nombreux quartiers ouvriers de la ville : d'abord quartier d'usines, puis quartier de résidences ouvrières ou d'anciens ouvriers dans les années 1990, il est aujourd'hui concerné par des transformations d'ambition métropolitaine. J'ai donc commencé par aborder ce quartier du point de vue de la planification et des projets urbains. J'ai complété cette approche par des séries d'enquêtes réalisées auprès des habitants, qui concernent à la fois leur habitudes de mobilité, la représentation mentale de leur déplacement, leur relation au quartier et l'évolution de leur mode de vie. Ces enquêtes ont été initialement menées sur 13 quartiers pour 270 personnes environ. Les résultats présentés aujourd'hui sont donc à la fois le fruit des enquêtes menées sur le site de Xujiapeng, mais aussi la résonance ou la spécificité de ces résultats par rapport aux autres quartiers interrogés. Certains éléments ont aussi été recoupés par des recherches dans les annales de la ville et de l'arrondissement. Bien que souvent partielles et partiales, l'étude des annales a permis de resituer les grandes dynamiques d'évolution du quartier.

La transition métropolitaine de Wuhan

Wuhan est la capitale de la province du Hubei et se situe sur le cours-moyen du Yangtsé. Wuhan est constituée par la réunification de trois villes aux identités fortes et contrastées, Hankou à la vocation commerciale dominée par les guildes et ancienne concession étrangère, Hanyang ancien chef-lieu administratif et l'un des premiers centres industriels chinois de grande envergure de la ville, et Wuchang centre universitaire et politique avec un passé insurrectionnel. Chaque ville se situe de part et d'autres du Yangtsé et de son affluent, la Han. Wuhan se situant après les monts de la province du Sichuan, elle est aussi une vaste plaine alluviale pour le Yangtsé et la Han, expliquant son appellation de ville aux cent lacs.

A la fois ville-halte au point de rupture du transport ferré et routier au passage des fleuves entre la Chine du Nord et la Chine du Sud, à la fois contrainte dans son développement par la présence de l'eau, le développement des trois noyaux urbains historiques s'est d'abord concentré au bord des fleuves pour le commerce et le transport de marchandises, puis s'est rapidement étalé pour s'appropriier les espaces laissés libres par les lacs. Le développement urbain depuis la fondation de la République Populaire jusqu'au début des années 1990 a été largement impulsé par la constitution de 13 parcs industriels et leurs zones résidentielles dispersées dans l'ensemble de

la ville. Ces zones résidentielles utilisées pour loger les ouvriers pouvaient être tout aussi bien des anciens villages ruraux, des baraquements auto-construits, ou des quartiers construits par les usines à proximité ou plus éloignés de leur centre de production.

A la fin des années 1980, la ville de Wuhan comprend déjà une zone centrale et une zone de banlieues, et les trois villes centrales historiques ont fait l'objet d'un remaniement administratif au profit de l'émergence de l'échelle municipale. Malgré cela, la spécificité de chaque arrondissement central reste forte : la ville de Hankou occupe une place privilégiée de centre de commerce et d'échanges pour toute la ville, le développement de la ville de Hanyang se prolonge dans la constitution d'une zone économique périphérique et Wuchang conserve sa place politique et universitaire. Non seulement le poids politique des arrondissements de Hankou et Wuchang se maintient face à l'échelle municipale, mais les arrondissements périphériques de Wuhan échappent à la maîtrise municipale. Dans les années 1990, la ville de Wuhan donne donc une image contrastée d'une grande ville en constitution avec le maintien « d'affiliations » spatiales et socio-économiques très fortes. En faveur de l'émergence de la grande ville nous pouvons citer le mouvement de libéralisation des lieux de résidence et d'emploi des années 1980 entraînant l'éloignement pour certains wuhanais de leur lieu de vie et de travail, la constitution d'un réseau de transport public en bus desservant la zone centrale et la banlieue, et la constitution d'une échelle municipale. Mais face à ces dynamiques, le sentiment d'appartenance à un arrondissement ou à un lieu, le poids de la situation sociale et économique (le rattachement à la population rurale ou urbaine, à une usine d'état ou une organisation gouvernementale) restent déterminants non seulement dans les trajectoires et mobilités individuelles mais aussi dans les politiques urbaines.

Dans ce contexte, qu'est-ce qui caractérise le développement métropolitain de Wuhan depuis le milieu des années 2000 ? Et comment ce développement s'accommode-t-il de cet héritage historique ? Ce n'est finalement pas tant le changement de taille de l'espace urbain ou l'ouverture à l'étranger qui prenait déjà place dès les années 1990, que la maîtrise du territoire municipal qui est en jeu dans cette dynamique métropolitaine. En effet, dans le contexte chinois où le foncier est de propriété nationale, la clé du dispositif métropolitain sera la gouvernance publique, autrement dit la mise au pas des arrondissements et la centralisation du marché de la ressource foncière pour l'allouer ensuite aux différents acteurs et projets. Cette gouvernance est garante de la réalisation de l'ensemble des projets qui permettront notamment la désindustrialisation et la réforme de l'ancien système socialiste massives pour laisser place aux nouveaux modèles de l'économie de marché.

Les politiques de mobilité sont clef dans ce dispositif. Dans les années 1990 le réseau de transport en commun en bus répondait à une demande de mobilité. Aujourd'hui, les politiques de desserte routière et ferrée homogène du territoire font beaucoup plus qu'organiser les mobilités. Tout d'abord, elles permettent de régler les discussions avec les arrondissements et de gagner l'assentiment des populations pour engager les réformes foncières, le développement des périphéries et la restructuration de la zone urbaine centrale. De plus, la mobilité revêt aussi aujourd'hui une valeur symbolique forte, celle du temps libre et de loisirs typique de la société de consommation, et différente des périodes précédentes qui insistaient sur la valeur de production. Cette charge symbolique, matérialisée par les centres commerciaux, les complexes hôteliers et la

production de lieux de loisirs, nourrissent aussi les modèles de projets urbains et l'idéal du mode de vie moderne. Ces projets « symboles » proches de la station de métro font là encore jouer le jeu de la spéculation foncière profitable aux acteurs de l'aménagement urbain. Dans ce sens, les politiques de mobilité ont véritablement un rôle de catalyseur du développement métropolitain et d'outil de négociation politique et sociale.

Comment ces changements redéfinissent les anciennes affiliations ou en modèlent de nouvelles ? Il nous semble que le quartier ressort comme une nouvelle référence des pratiques et mobilités de proximité. Nous verrons dans le cas de Xujiapeng que par le jeu des mobilités résidentielles contraintes, et la diversification du type de résidences et d'équipements présents dans le quartier, ce dernier délimite un espace de référence qui permet à la fois d'amortir la brutalité du développement, et de fournir dans une certaine mesure un substitut de ce qu'a pu être l'usine ou le lieu de travail à l'époque des années 1960 et 1970 en Chine.

Le cas de Xujiapeng

Le quartier de Xujiapeng situé au nord de l'arrondissement du noyau urbain historique de Wuchang est un quartier assez typique des dynamiques de développement de Wuhan depuis la fondation de la République Populaire. Ce quartier tire son nom d'un secteur industriel à l'origine d'une surface de 4 KM² le long du fleuve Yangtsé, dont le développement s'est concentré autour de la gare de Wuchang Nord construite en 1909. Cette gare était un des lieux de transbordement rail-maritime sur la ligne nationale ferrée Pékin-Canton, avant la construction du Grand Pont ferré sur le Yangtsé dans les années 1950 plus au sud, au niveau de la ville historique de Wuchang. A l'époque existaient quatre petits ports, pour le transport de marchandises et de personnes, et des centres techniques, de formation, et de production en lien avec les lignes ferrées. Les ouvriers liés aux usines habitaient dans des baraquements ou des dortoirs construits par les entreprises. A partir de ce premier noyau se sont implantées d'autres usines à proximité. Le secteur de Wuche à l'est du secteur de Xujiapeng qui sera à la fin des années 2000 entièrement rattaché au quartier accueille des résidences d'ouvriers rattachées aux usines de Wugang (un peu moins de 10 KM du site), et aux usines de coton de Wuchang (à 4 KM) et même de Hanyang (à 10 KM du site). De nombreuses usines ont fermé ou se sont restructurées dès le milieu des années 1990, et ce lieu, fournissant des résidences à bas prix, surtout dans les anciens baraquements ouvriers, proches du centre-ville, est devenu un lieu d'accueil pour de nombreuses populations migrantes venues de la province ou en-dehors.

Depuis, ce quartier connaît des restructurations et des opérations de régénération urbaine successives, d'abord pour améliorer le confort des logements et accélérer la transition foncière. Cette politique a été appelée « le renouvellement des 3 vieilleries » ; en référence à la restructuration de la vieille ville, de la vieille usine, et du vieux village urbain. Et aujourd'hui, chacun des secteurs qui le caractérise, celui plus industriel lié au rail et celui plus résidentiel de Wuche, va accueillir un grand projet urbain. Le premier est destiné à devenir un *Central Business District*, un quartier d'affaires, d'une surface de 150 hectares et le second, un nouveau quartier résidentiel d'une taille équivalente. A cela s'ajoute la construction de 3 lignes de métro qui se croiseront au niveau du quartier d'affaires. Ce type de projets incarne non seulement l'idéal de modernité et le nouveau modèle économique pour la ville de Wuhan, mais aussi un des modes de

gouvernance urbaine de la municipalité. En effet, cette politique de grands projets permet à la municipalité de contenter les ambitions des arrondissements tout en contrôlant le développement de sites stratégiques pour elle (car proche du fleuve, en zone centrale et au croisement de 3 lignes de métro). Cumulés, ces deux projets représentent 30% de la surface totale du quartier de Xujiapeng. Leur taille et leur contraste avec la situation économique et sociale actuelle du quartier montrent une rupture certaine avec la dynamique existante. Comment la vie de quartier s'accommode-t-elle de ces évolutions actuelles et futures très importantes ?

Tout d'abord, trois facteurs liés au mode d'aménagement urbain viennent pondérer l'effet de rupture des grands projets dans la dynamique en place du quartier. Premièrement, l'urbanisme du quartier ne relève pas intégralement de grands projets métropolitains. L'aménagement des 70% d'espaces restant s'effectue par un « urbanisme régulier », élaboré par le bureau d'urbanisme et ses relais, avec un rayonnement à l'échelle du quartier et sur des surfaces plus petites. Cette évolution continue sur une échelle plus restreinte, parcelle par parcelle, permet aussi au quartier ainsi qu'à certains résidents ou commerçants de s'adapter. D'autre part, les grands projets métropolitains résultent aussi d'un certain opportunisme et de compromis avec la réalité des sites : une partie du quartier d'affaires concerne une usine désaffectée et le projet résidentiel conserve en son sein certains éléments existants. Enfin, la réalisation de ces grands projets métropolitains montre souvent un décalage par rapport à leur conception. Ce décalage est tout aussi bien temporel que structurel, et renvoie à la différence entre la planification urbaine et la planification foncière. La planification foncière désigne la récupération et l'aménagement des parcelles concernées par le projet. Ceci correspond à la négociation du départ des éventuelles populations en place mais aussi à la destruction et le réaménagement des sites par les sociétés d'aménagement et les promoteurs immobiliers. Ce processus prend un certain temps et s'effectue parcelle par parcelle et non sur l'intégralité du projet urbain et constitue un élément déterminant de la faisabilité du projet et de sa marge de négociation et d'adaptation. On comprend alors pourquoi l'institut urbain municipal en charge de ces grands projets urbains considère les populations en place comme un élément de l'équilibre général financier et de la détermination des différentes fonctions qui vont être mises en place dans le projet. En effet, la question du temps et de l'argent à investir pour récupérer ces parcelles et notamment indemniser et/ou reloger ces populations sont importants dans le dimensionnement et la définition du projet. Autrement dit, plus la puissance publique dépense d'argent pour récupérer les parcelles concernées, et construire des tours de relogement, plus on aura tendance à proposer des projets urbains « hauts de gamme ».

Ce point de vue sur les projets urbains n'est certes pas celui des populations en place. Ces dernières calculent plus les avantages ou désavantages induits par le projet en fonction de confort de vie (certaines personnes vivant dans des logements encore insalubres), de lien au quartier et à la résidence (lien familiaux, clientèle de commerces, anciens collègues, présence de bonnes écoles à proximité etc.) mais aussi de perspectives économiques avec une possibilité d'épargne par le logement. Le résultat de ces anticipations et négociations divergentes entre les populations en place et la puissance publique engendrera des parcours très contrastés entre des individus ou des groupes d'individus. Mais dans un contexte où vivre ou avoir un commerce en zone centrale est devenu un luxe, beaucoup partagent l'intention de rester dans le même quartier. Voici quelques exemples de trajectoires résidentielles dans le quartier de Xujiapeng qui illustrent la diversification des trajectoires résidentielles au sein du quartier :

- Une ancienne ouvrière à la retraite habite encore dans son logement d'entreprise non-encore « réformé » et s'inquiète de pouvoir récupérer un logement plus correct un jour. Elle ne peut néanmoins pas déménager avant la décision publique de renouveler sa résidence car elle perdrait l'avantage de sa situation.
- Un retraité employé à mi-temps dans le marché de légumes de Xujiapeng était propriétaire d'une petite maison qu'il avait bâti lui-même dans les années 1970. Le jeu de la compensation et du relogement lui a permis de récupérer 5 logements, un pour chaque membre de sa famille ! Il habite néanmoins aujourd'hui dans un appartement temporaire en attendant de récupérer ces logements qui ne sont pas encore disponibles, en bordure du secteur du secteur industriel ouvrier de Xujiapeng. Il va faire ses courses là-bas comme avant.
- Un ancien fonctionnaire avait quitté son ancien appartement de travail (qu'il a toujours aujourd'hui comme investissement) au moment de sa retraite dans le secteur de résidentiel de Wuche pour venir acheter un logement dans le secteur de Xujiapeng. Ce logement va être détruit et sa femme et lui ont acheté avec l'argent de la compensation un autre appartement dans lequel ils vont bientôt emménager dans le même quartier.
- Une commerçante habite à l'arrière de sa boutique de thé. Originnaire du Henan, elle est locatrice de son logement et de sa boutique pour un loyer de moins de 150 euros par mois. Quand elle était arrivée à Wuhan au milieu des années 1990, elle habitait à 5 KM plus au sud, proche de la vieille ville de Wuchang. Elle a déménagé dans le secteur de Xujiapeng suite à la destruction de son premier logement, puis a encore déménagé dans les 6 derniers mois un numéro plus loin car sa boutique a été à nouveau détruite.

Entre l'immobilité forcée, l'enrichissement par le jeu de la réforme foncière, ou la mobilité forcée, les trajectoires résidentielles des habitants de Xujiapeng se déterminent par petits groupes (les propriétaires, les locataires, les anciens ouvriers ou fonctionnaires etc.) avec des inégalités qui se creusent mais qui coexistent dans un même espace. L'influence des positionnements sociaux et économiques antérieurs demeure mais se combine aussi avec les situations spécifiques de chaque foyer. Les échanges entre les différents sous-secteurs du quartier de Xujiapeng que nous montrent certaines de ces trajectoires permettent aussi, dans une certaine mesure et pendant un certain temps, de faire émerger des stratégies résidentielles à l'échelle du quartier de Xujiapeng et non cantonnés au secteur ou à l'affiliation d'origine, plus ouvrier et pauvre du côté de Xujiapeng, plus riche et résidentiel côté Wuche.

La diversification des trajectoires des résidents au sein du quartier fait écho à la différenciation des mobilités domicile-travail, le déplacement variant en fonction du niveau de vie et d'emploi. Dans une certaine mesure, ceci était déjà vrai dans les années 1990 pour ce quartier, où les ouvriers les plus précaires vivaient dans des baraquements à côté de leurs usines, et ceux plus qualifiés vivaient dans des logements construits par les usines, qui pouvaient être parfois assez loin des quartiers industriels (entre 5 et 10 kilomètres). Aujourd'hui, dans cet ancien quartier ouvrier en déprise, les personnes en poste dans des emplois plus qualifiés font des distances de parcours qui ont parfois doublé par rapport aux années 1990 (plus de 15 kilomètres). Ces parcours reposent beaucoup sur des stratégies individuelles de mobilité et les possibilités offertes par de nouveaux modes de transport (voiture et métro). Les personnes avec des emplois modestes et très modestes (petites boutiques, petits vendeurs de rue, chiffonniers etc.) vivent en

général derrière leur boutique ou dans le quartier où ils travaillent. Au-delà de la spécificité du quartier de Xujiapeng, nous voyons dans ces mobilités un trait caractéristique d'une grande ville en transition métropolitaine très rapide : la coexistence de situations et de mobilités très contrastées dans un même espace, avec l'émergence de parcours de très longue distance permises par les nouveaux modes de mobilité.

Concernant les éléments qui participent à la vie du quartier comme les commerces et les équipements, leur utilisation montre un maintien voire peut-être d'un renforcement des pratiques de proximité. Je vais d'abord prendre comme exemple la question des équipements commerciaux. J'ai mentionné la destruction et la modification progressive et sélective des quartiers. Pendant ce temps de changement, la façade commerciale de petites boutiques sur rue se maintient jusqu'à son ultime éventuelle destruction, qui parfois entraîne le déménagement dans un rayon très proche, comme dans le cas de la boutique de thé. Les lieux de commerce restent des lieux de rencontre et de discussion importants pendant toute cette phase de destruction : nous avons pu constater la fréquentation du marché de légumes de Xujiapeng et ce malgré les parcelles détruites juste en face. Toutefois, l'avancée des destructions, et l'apparition de nouvelles formes de commerce comme les centres commerciaux et l'achat sur internet donnent malgré tout l'impression que nous assistons à une chronique de mort annoncée de l'achat de proximité. Or il s'avère d'après nos enquêtes que les habitudes commerciales gardent un ancrage local et vont vers davantage de diversification. En effet, peu de personnes vont au centre commercial faire des courses, mais beaucoup combinent les courses de produits frais (au marché de légumes du quartier) et les achats sur internet qui arrivent à la porte de leur communauté résidentielle. De plus, la construction de centres commerciaux participe aussi au maintien des pratiques de proximité à l'échelle du quartier. En effet, dans le Wuhan du début des années 1990, il n'existait comme lieu de sortie et de courses occasionnelles que la ville historique de Hankou et dans une moindre mesure, celle de Wuchang. Depuis la construction du centre commercial de Xudong au nord du quartier de Xujiapeng à la fin des années 1990, les résidents prennent l'habitude de rester dans le quartier et de sortir de manière privilégiée là-bas. En-dehors de la question des équipements commerciaux, le maintien de divers équipements de proximité contribue aussi à la continuité des activités de quartier. De ce point de vue, le rôle d'animation de la communauté résidentielle au sein du quartier reste important et se substitue partiellement à la vie de l'usine ou de l'entreprise. Par exemple, une ancienne ouvrière nous a dit jouer il y a 30 ans dans un groupe de propagande de son usine, et aujourd'hui dans un groupe de musique de sa communauté de quartier au moment des fêtes. Cette attitude a été retrouvée dans certaines des enquêtes, à savoir le sentiment pour certaines personnes, surtout celles de plus de 50 ans, d'avoir maintenu une certaine continuité dans leurs activités malgré les bouleversements sociaux et économiques. Nous avons pu en effet constater dans nos enquêtes de terrain le maintien de petits aménagements « à l'usage souple » entretenant la vie du quartier de Xujiapeng : par exemple, le quartier comprend une vingtaine de salles de lecture, plus de 70 espaces pour faire un peu d'exercice, et des centres d'hygiène et de soin pour chaque communauté. Autre exemple, le nouveau bâtiment d'une des communautés résidentielles du quartier de Xujiapeng, Qinyuanlu, comprend un nouveau grand parvis souvent utilisé par la communauté pour effectuer des activités pour les jeunes et les personnes âgées, comme de la danse pendant les weekends.

En conclusion, ces quelques éléments de réflexion tirés des enquêtes de terrain montrent que le quartier est une échelle intermédiaire qui se maintient dans la durée par la combinaison de plusieurs dynamiques : la dynamique de métropolisation revalorise en partie le quartier comme périmètre de référence pour les parcours résidentiels, tandis que la diversification des équipements au sein du quartier, du petit équipement de proximité à celui plus structurant du centre commercial ou de l'hôpital font du quartier un véritable « centre urbain de proximité ». Bien qu'élément essentiel du grand ensemble métropolitain en formation de Wuhan, le quartier semble être malgré tout une échelle instable. Sans aucun standard urbain attaché au quartier, j'ai vu des cas où de petits quartiers (moins de 4 KM²) sont totalement écrasés par l'échelle des projets métropolitains impliquant la disparition des équipements et services, et une incapacité à gérer par la puissance publique le parcours résidentiel de ses résidents. D'autre part, dans l'accès aux pratiques de proximité, la vie de quartier est aussi en concurrence avec la vie de l'unité résidentielle, le plus petit maillon urbain de la ville chinoise. En effet, les nouvelles résidences fournissent des services et aménités privés dont l'entretien est assuré par une entreprise de services rémunérée par les co-propriétaires, pendant que les services publics stagnent ou sont parfois insuffisants pour couvrir les densités de population très importantes des nouvelles unités résidentielles. Ce n'est pas tant la fermeture ou l'introversion des unités résidentielles qui est en question ici que le décalage de mode de vie et de services accessibles à l'échelle des différentes unités résidentielles. Ceci rappelle qu'il existe bien des dynamiques de ségrégation socio-spatiale à Wuhan qui ne sont pas forcément visibles à l'échelle du quartier, mais bien à l'œuvre à l'échelle de l'unité résidentielle.

Références bibliographiques :

Allemand, S, Ascher F. et Lévy, J. (2004), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin.

Authier, J.Y. (1999), « le quartier à l'épreuve des mobilités métropolitaines », *Espaces, populations, sociétés*, 17/2, pp. 291-306.

Brès, A. (2007), « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition – des stratégies d'inscription territoriale des mobilités péri-urbaines », *Flux*, 66-67, pp. 87-95.

Brès, A. (2015), *Les figures discrètes de l'urbain, à la rencontre des réseaux et des territoires*, Genève, MétisPresses.

Chen, Y. (2009), « Légitimité, rationalité et stratégies politiques : les fondements du « miracle urbain chinois » », *Terrains et Travaux*, 16/2, pp. 97-136.

Corboz, A. et Marot, S. (2001), *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, L'imprimeur.

Delpirou D. *et al.* (2015), « Coordonner urbanisme et transports collectifs : un référentiel à l'épreuve de la ville « made in China » », *Flux*, 2/101-102, pp. 42-56.

Dupuy, G. (2000), « Mobilité et mutations de la ville », in Bonnet, M. et Desjeux ; D. (dir.) *Les territoires de la mobilité*, PUF.

Fayolle Lussac, B., Høyem, H., et Clément, P., dir. (2007), *Xi'an: an ancient city in a modern world*, Paris, Ipraus/ Recherches.

Henriot C. (2013), *Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai: les nouvelles périphéries urbaines chinoises*, thèse de doctorat, géographie, université Paris 1.

Liu, Y. *et al.* (2016), « Changing neighbourhood cohesion under the impact of urban redevelopment: a case study of Guangzhou, China », *Urban Geography*.

Milhaud S. (2013), *Les petites villes, de nouveaux centres pour le développement territorial chinois. L'exemple de la province du Zhejiang*, thèse de doctorat, géographie, Université Paris 1.

McGee T. G. (1991), « Emergence of Desakota regions in Asia », dans N. Ginsburg, B. Koppel et T. G. McGee (dir.), *The extended metropolis : settlement transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press.

Sanjuan T. (2012), « Métropolisation et villes de second rang dans les pays continents : l'exemple de la Chine », dans F. Manuelle, C. Goldblum et C. Taillard (dir.), *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est Métropolisation en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, pp. 253-263.

Sassen S. et Body-Gendrot S. (1996), *La ville globale: New York, Londres, Tokyo*, trad. Denis-Armand Canal, Paris, Descartes & Cie.

Veltz, P. (2000), *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Paris, PUF.

Zhang, J. *et al.* (2012), « L'influence des lignes à grande vitesse sur l'accessibilité du cluster urbain du delta du Yangtsé », *Resources and Environment in the Yangtze Basin*, 21/4.

Zhang, M. (2006), *the Chinese experience of Transit-Oriented-Development*, Research Report, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Massachusetts.

Zhou, J. (2007), *Vers un aménagement de l'espace-temps : Enjeux et modalités de la prise en compte des vitesses de déplacements dans la planification*, thèse de doctorat, aménagement et d'urbanisme, Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

Xun, Y. (2017), *Le patrimoine au service de la métropolisation. La réhabilitation des quartiers historiques en Chine à travers l'exemple de Wuhan Tiandi* », thèse de doctorat, design, Université de Lyon.

Yang, C. (2012), *Mutations sociales et transformations spatiales des quartiers ouvriers de Shanghai (1949-2010) : le cas de la cité ouvrière de Caoyang*, thèse de doctorat, économie, EHESS.