

Renouvellement du réseau de ruelles et construction des « passages publics » de quartier : le cas du sous-district de Zhijiang Road West à Shanghai

MA Qiang, WU Feiqiong, LIANG Jing, WEI Xiao

Résumé : Dans les vieux quartiers, les réseaux de ruelles « étroits, dégradés et discontinus » sont rarement intégrés au système viaire et recoupent des limites foncières complexes, ce qui en fait un enjeu majeur du renouvellement urbain. À partir du cas du sous-district de Zhijiang Road West à Shanghai, cet article montre que le renouvellement des ruelles constitue une étape prioritaire : il ne concerne pas seulement la microcirculation, mais fournit aussi l'armature par laquelle se recomposent biens publics et fonctions urbaines. Trois leviers sont proposés. Il s'agit d'abord de clarifier la place et le rôle des ruelles dans le système viaire, selon une approche centrée sur l'humain et adaptée aux contextes. Il convient ensuite de coordonner leur renouvellement avec la mise en place d'un système de « passages publics » à l'échelle micro-urbaine. Enfin, il faut dépasser les blocages NIMBY par des résultats YIMBY, en construisant un mécanisme gagnant-gagnant coordonné par les bureaux de sous-district et autres administrations de proximité, et en mobilisant une boîte à outils YIMBY pour lever les obstacles NIMBY et réduire au maximum les situations de « dilemme du prisonnier ».

Mots clés : renouvellement urbain ; réseau de ruelles ; passages publics ; gouvernance de proximité ; effets NIMBY/YIMBY

No de classification de la Bibliothèque chinoise : TU984 ; code du document : A

DOI : 10.16361/j.upf.202501012 ; no d'article : 1000-3363(2025)01-0086-07

Biographie des auteurs : MA Qiang, ingénieur senior de niveau professoral, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd. ; tuteur d'entreprise, National Excellent Engineer School, Université Tongji ; directeur du Fuxing Planning and Design Institute ; urbaniste agréé. Courriel : mac1416@vip.163.com ; WU Feiqiong, ingénieure senior, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd. ; ingénieure en chef du Fuxing Planning and Design Institute ; urbaniste communautaire du sous-district de Zhijiang Road West, district de Jing'an ; urbaniste agréée ; LIANG Jing, ingénieure senior, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd. ; ingénieure en chef adjointe du Fuxing Planning and Design Institute ; urbaniste agréée ; WEI Xiao, ingénieure senior, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd. ; assistante du directeur du Fuxing Planning and Design Institute ; urbaniste agréée.

1 Le rôle majeur des ruelles dans le renouvellement urbain

La construction urbaine en Chine entre dans une nouvelle phase, passant d'un développement extensif et d'expansion à une amélioration fine et intensive. Le renouvellement urbain en est devenu la tâche centrale et s'oriente vers la micro-rénovation, qui vise les « cellules » spatiales que sont les parcelles foncières et les bâtiments, en lien étroit avec les acteurs locaux tels que résidents et propriétaires[1]. Il ne se limite plus à compléter les équipements ou à embellir les façades ; il touche désormais aux problèmes profonds d'intégration spatiale sous contrainte de droits fonciers existants. D'après l'expérience des auteurs dans les opérations de renouvellement à l'échelle du quartier à Shanghai, l'approfondissement des démarches telles que le « cercle de vie communautaire de 15 minutes » fait du réseau de ruelles le premier point critique.

1.1 Améliorer le réseau de ruelles pour résoudre la surdimension des unités de renouvellement

La forme spatiale des vieux quartiers résulte largement de processus auto-organisés « de bas en haut »[2]. Leur développement spontané de longue durée a produit une pénurie d'espaces publics et des ruelles étroites et peu systématiques, avec une accessibilité faible et de forts risques, notamment pour l'évacuation incendie. Les anciens plans réglementaires et projets de renouvellement élargissaient souvent, de manière sélective, certaines ruelles selon un intervalle viaire de 300 à 400 m afin d'atteindre les normes de voirie municipale. Il en résulte des quartiers bordés par des routes urbaines mais remplis, à l'intérieur, de ruelles irrégulières, avec une nette discordance entre l'enveloppe et le tissu interne. Leur échelle dépasse largement celle des vieux quartiers de villes étrangères comme Londres, Milan, Barcelone ou Melbourne, où l'îlot est souvent d'environ 200 m. Des travaux montrent que ces super-îlots entraînent des inadéquations fonctionnelles, réduisent la vitalité spatiale et peuvent limiter les occasions de participer au renouvellement urbain[3]. Sans remise en ordre préalable du réseau de ruelles, l'introduction de fonctions ou la reconstruction d'espaces publics ne peuvent rester que des interventions de surface.

Le sous-district de Zhijiang Road West, dans le district de Jing'an à Shanghai, en offre un exemple typique. Son territoire ne couvre que 1,64 km², mais il est fragmenté par la voie surélevée nord-sud, Zhongshan North Road et d'autres voies rapides, ainsi que par Datong Road, Xizang North Road, Zhongxing Road et d'autres artères urbaines. À l'exception de Datong Road, leur largeur d'alignement atteint 50 m ou davantage. Les côtés d'îlots dépassent souvent 300 m, parfois 400 m. L'intérieur est dans un état typique d'attente de renouvellement : réseau de ruelles incomplet, équipements insuffisants, espaces ouverts difficiles à insérer. Les habitants enquêtés expriment un besoin urgent d'amélioration des équipements et des conditions de déplacement①.

1.2 Améliorer le réseau de ruelles comme complément essentiel au système de voirie municipale

Des chercheurs ont souligné que les réseaux de ruelles présentent des attributs multiples, liés au transport, au social et à la nature[4]. Les améliorer ne revient pas seulement à accroître l'accessibilité ; il s'agit surtout d'en renforcer la dimension publique. Les ruelles traditionnelles ont une densité élevée, une échelle agréable et se prêtent à la marche, mais leurs sections sont étroites, leurs tracés irréguliers et les impasses nombreuses. Elles n'atteignent pas les « normes techniques » minimales de la voirie municipale : la norme de planification du système global de transport urbain fixe pour les voies de desserte une emprise de 14 à 20 m et un trottoir d'au moins 2,0 m. Les ruelles relèvent donc de routes hors catégorie ou non standard.

La densification du réseau viaire est depuis longtemps une priorité urbaine, mais les progrès restent lents. Le Rapport 2023 de suivi de la densité et du fonctionnement des réseaux routiers dans les principales villes chinoises montre que, dans les zones bâties centrales, seules Shenzhen (9,8 km/km²), Xiamen (8,7 km/km²) et Chengdu (8,6 km/km²) atteignent l'exigence nationale de 8 km/km² fixée par la norme GB/T 51328-2018. Même le district de Huangpu à Shanghai, le plus dense des districts urbains chinois avec 14,4 km/km², demeure très en dessous du centre de Tokyo (35,3 km/km²) et de Manhattan (23,4 km/km²)[5]. Cette situation tient au modèle centré sur les artères, qui produit des réseaux peu denses et des voies de desserte incomplètes, laissant peu de place à l'amélioration des ruelles et autres voies hors norme[5-7]. Transformer les ruelles en voies de desserte standard impliquerait des démolitions coûteuses ; l'augmentation du trafic motorisé aggraverait en outre les risques de sécurité, réduirait l'espace piéton et dégraderait l'échelle, le tissu et la qualité spatiale de la ville[8].

Il faut reconnaître que les réseaux de ruelles existants sont souvent le seul système de microcirculation interne aux îlots et un support majeur des petits espaces publics de voisinage et de la vie publique[9-11]. À Zhijiang Road West, les voies de desserte ne représentent que 37,5 % de la

longueur viaire, bien moins que les 65 %-70 % requis par la norme nationale. Pourtant, le territoire compte plus de soixante-dix ruelles de moins de 6 m de large : 10,9 km sont déjà praticables et 2,7 km pourraient l'être. Leur densité totale atteint 8,3 km/km², avec un espacement d'environ 100 m, bien supérieur à celui des voies de desserte. Les parcours de santé, itinéraires piétons, espaces de rue et autres composantes du « cercle de vie communautaire de 15 minutes » de Shanghai doivent, en définitive, s'appuyer sur ces ruelles (Fig.1).

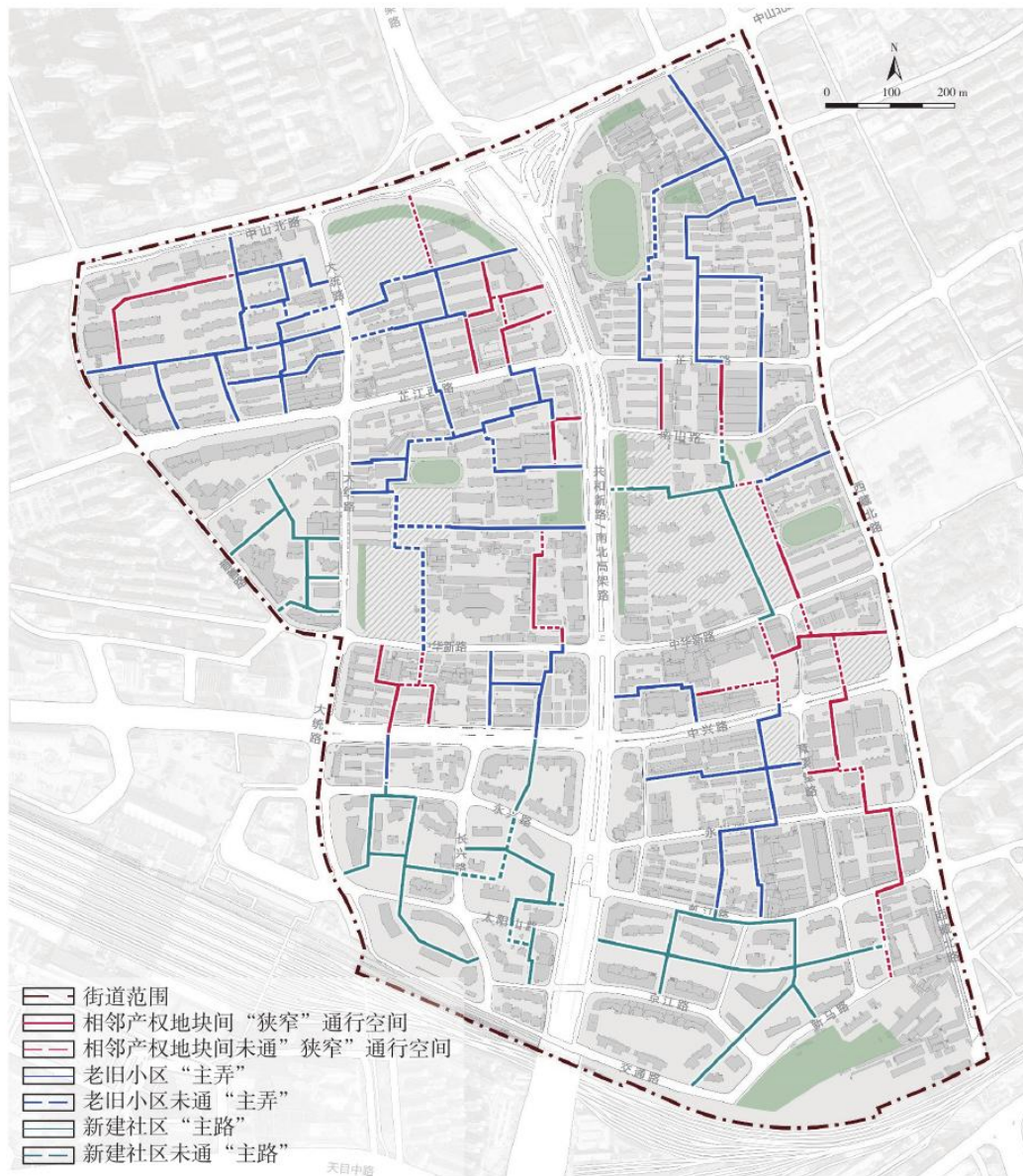


Fig.1 Ruelles existantes du sous-district de Zhijiang Road West

La notion d'espace informel est récemment apparue dans le renouvellement urbain : sa souplesse, sa diversité et son faible coût peuvent compenser les déficits des espaces publics formels. Les réseaux de ruelles composés de voies hors catégorie constituent précisément, dans les vieux quartiers, des espaces informels vivants et à échelle humaine[12-14]. Le renouvellement urbain doit donc dépasser la logique classique de planification et de construction de la voirie, accorder une attention pleine à l'amélioration des ruelles, adopter une approche distincte du paradigme automobile et mettre en avant le droit minimal de passage ainsi que la fonction de « passage public ». Une catégorie de réseau

de ruelles, indépendante du niveau des voies de desserte, devrait ainsi être construite selon les lieux et les besoins humains.

2 Principaux problèmes du renouvellement des réseaux de ruelles

2.1 Manque de normes claires et de soutiens associés

Le rôle fonctionnel des réseaux de ruelles, les normes techniques de leur transformation et leur financement n'ont pas encore reçu une attention suffisante. La norme de planification du système global de transport urbain classe les « voies internes aux îlots, non municipales mais accessibles au public » comme voies de desserte de niveau II, sans imposer d'indicateurs rigides d'emprise ou de vitesse de conception. À partir de l'expérience de Shenzhen, Yan Wenjun et ses collègues ont proposé la notion de « voies de desserte non publiques », définies comme des voies non municipales délimitées par coordination à l'échelle de l'unité, construites par les promoteurs et gérées conjointement par le sous-district et la copropriété[15]. Reste à savoir si cette assimilation des ruelles à une forme de voie de desserte ne les ramènera pas vers une logique automobile ; surtout, elle n'offre pas de guidage effectif pour les questions concrètes de renouvellement, notamment les relations de propriété.

2.2 Blocages NIMBY et « dilemme du prisonnier » dans le renouvellement des ruelles

L'académicien Wu Zhiqiang souligne que la difficulté de coordonner les intérêts est devenue l'une des « sept difficultés » du renouvellement urbain[16]. Son cœur consiste à optimiser les relations entre propriétés et espaces adjacents. Derrière des relations foncières complexes se trouvent de multiples parties prenantes ; entre elles surgit facilement le phénomène sociologique du NIMBY②. En poursuivant leurs propres intérêts, ces acteurs craignent instinctivement que l'on touche à « leur fromage » et choisissent souvent la non-coopération dans les affaires publiques. Les intérêts collectifs s'en trouvent lésés ou les objectifs communs manqués, ce qui conduit au « dilemme du prisonnier »③. Le NIMBY rend l'ajustement des limites de droits réels extrêmement difficile : personne ne veut supporter le coût du bien public que constitue le renouvellement des ruelles, d'où une offre insuffisante de biens publics communautaires[17].

Des blocages NIMBY comparables apparaissent régulièrement dans les renouvellements de ruelles à Shanghai (Tab.1). Le cas de Zhijiang Road West le confirme : le sous-district compte de nombreux ensembles anciens et une forte proportion de population migrante, environ 33 % des résidents permanents, qui considère souvent le renouvellement des ruelles comme « sans rapport avec soi ». Les entreprises locales y participent peu et souhaitent surtout améliorer le stationnement ou ajouter des terrains de sport extérieurs. De 2019 à la fin de 2023, aucun des dix « plans de connexion des parcours de vitalité » prévus dans le plan initial de renouvellement communautaire n'a été achevé (Fig.2).

Tab.1 Exemples analogues d'effet NIMBY à Shanghai

街巷名称		邻避后果	社区居民邻避主要原因	企业单位邻避主要原因
支路	浦东新区云台路	• 三林路与尚博路之间 200 m 的断头路十年未能打通,居民出行需绕行 1.8 km	• 目前工地用作临时停车场,如贯通车辆无处停放	• 与轨交规划方面的冲突 • 建设主体争议带来资金矛盾
	普陀区花家浜路	• 两区交界 269 m 的断头路,环境脏乱差,居民避让出行	• —	• 区环卫部门有构筑物超越道路红线 • 公交终点站需搬迁寻找新址
	杨浦区打虎山路	• 飞虹路—辽源西路路段隔断,居民出行不便,高峰时段周边路段拥堵严重	• 施工周期长,部分居民利益可能受损 • 部分小区停车棚须退界改造 • 部分地块旧改征收工作尚未完成	• 路侧的养老院、文体中心、保障租赁房等项目进程受道路建设施工影响
巷弄	长宁区爱建小区与虹桥小区的边门通道	• 小区相邻的边门成为出行“拦路虎”,居民为此“吵了 3 年”	• 居民担心打开边门影响自己小区的安全性和安静舒适度	• —
	浦东新区万科新里程小区西通道	• 业主出行需绕行 1.2 km,新开通道被封一年多	• 相邻小区此前有过多次矛盾,新通道爆发强烈不满	• —
	闵行区龙柏二村与嘉富丽苑共享公共通道	• 一方小区在通道上设置花箱、门禁阻碍另一方小区非机动车通行	• 设门禁的小区担心助动车太多影响安全	• —

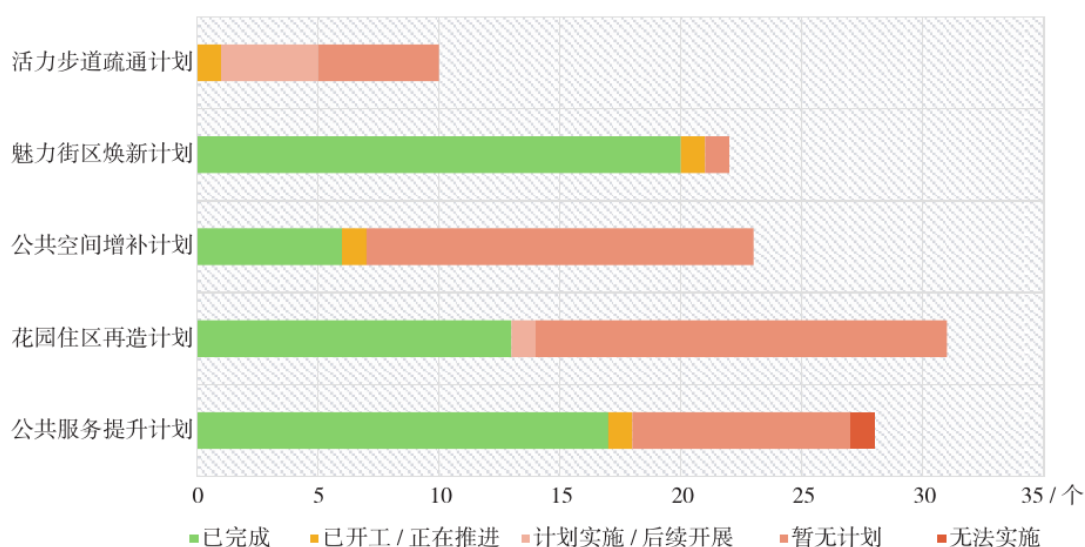


Fig.2 Mise en œuvre du « Plan de renouvellement communautaire du cercle de vie de 15 minutes du sous-district de Zhijiang Road West » (2019-2023)

2.3 Des mécanismes de mise en œuvre à clarifier

Au-delà du NIMBY des parties prenantes, la pratique du renouvellement souffre surtout de l'absence d'un véritable pivot institutionnel. Le Règlement de Shanghai sur le renouvellement urbain dispose que les bureaux de sous-district et gouvernements de bourg assument les missions correspondantes, et les Orientations de Shanghai pour le renouvellement urbain leur demandent d'organiser la participation publique, de recueillir les propositions et d'appuyer les projets. Dans les conditions actuelles, toutefois, ils doivent souvent « faire des miracles sans moyens ». Les tâches qui leur incombent sont lourdes, sans répartition claire ni efficace. Le renouvellement urbain est professionnel et transversal, tandis que les bureaux de sous-district disposent de peu de personnel, de nombreuses affaires quotidiennes et de peu de spécialistes. Les compétences sont en outre dispersées entre planification, transport, gestion urbaine, espaces verts et autres services, ce qui complique la coordination. Enfin, leurs ressources financières sont limitées : les fonds publics privilégient les grands projets et soutiennent rarement les micro-renouvellements tels que la réhabilitation des ruelles. Il reste donc de nombreux maillons à rationaliser et un mécanisme nouveau, adapté à l'avancement dynamique du renouvellement urbain, doit être établi.

3 Pistes d'amélioration du renouvellement des réseaux de ruelles

3.1 Reconnaître pleinement la place et le rôle des ruelles dans le renouvellement urbain

Il faut d'abord reconnaître la valeur des ruelles dans le renouvellement urbain, notamment leurs fonctions multiples dans la transmission culturelle, le tissu spatial et la microcirculation. Les règlements, mesures d'application et normes connexes devraient préciser les contenus relatifs au renouvellement des ruelles et encourager des guides de conception associant transport, design urbain et autres approches intégrées.

3.2 Renouveler les ruelles par le système de « passages publics »

Le renouvellement des ruelles doit accompagner les structures existantes et prendre les ruelles d'origine pour base. Il ne doit pas privilégier l'élargissement ou la rectification des tracés, mais viser d'abord l'ouverture, le droit de passage public et la connectivité, afin de porter la vie quotidienne, les activités et les fonctions publiques dans les îlots et communautés, tout en « minimisant les coûts de transformation et maximisant l'efficacité de circulation »[18].

(1) Petite échelle et micro-renouvellement. Éviter l'application mécanique des normes de génie routier et privilégier, à partir des besoins réels, un renouvellement des ruelles centré sur l'humain.

(2) Renouvellement flexible. Renoncer aux grandes démolitions-reconstructions, mobiliser pleinement les lilong existants, les retraits de bâtiments et autres espaces de stock, et renouveler le réseau par des mécanismes de partage et de bénéfices mutuels.

(3) Renouvellement négocié et progressif. Les différentes parties prenantes doivent promouvoir le réseau de ruelles dans une logique de co-construction, de partage et de bénéfices communs.

Pour éviter que le renouvellement des ruelles ne retombe dans un modèle centré sur la voiture, il est recommandé de faire des « ruelles » une catégorie indépendante dans les normes, afin d'améliorer un système de microcirculation urbain centré sur l'humain. Au regard des expériences de Shanghai, Shenzhen, Wuhan et d'autres villes, il est plus pertinent d'articuler le réseau de ruelles au système urbain de « passages publics ». Cette articulation peut accroître la densité du réseau, maîtriser l'échelle des îlots, améliorer l'accessibilité piétonne, renforcer la capacité d'accès d'urgence des communautés, accueillir des espaces d'activité et de loisirs, et accroître la flexibilité des plans de parcelles[19-21]. À Shanghai, le passage public est défini comme une voie sans emprise routière planifiée, destinée surtout au passage public des parcelles riveraines, incluant les ruelles principales et les voies internes d'îlot ; en tant que voie non municipale, il n'impose pas de retrait aux bâtiments riverains[22]. Wuhan le définit plus finement comme un passage partagé à l'échelle d'un secteur, traversant une parcelle ou situé entre plusieurs parcelles, sans modifier les droits fonciers, ouvert au trafic social et compensant l'insuffisance de densité du réseau de voies de desserte. Les Normes et directives de planification urbaine de Shenzhen (version consolidée 2021) utilisent l'espacement entre voies de desserte et passages publics comme indicateur de contrôle de l'échelle d'îlot et prévoient, lorsque la surface d'un terrain à propriété indépendante dépasse le seuil maximal d'îlot, l'ajout de voies urbaines ou de passages publics à l'intérieur du terrain.

Des exigences techniques faibles, une maîtrise souple et un droit de passage partagé permettent aux passages publics d'équilibrer intérêt général et propriété privée. C'est leur avantage fondamental par rapport aux voies urbaines, surtout dans les contextes de renouvellement marqués par des droits complexes, un coût élevé de regroupement foncier et une emprise routière rigide difficile à mettre en œuvre.

Les exigences de largeur des passages publics sont nettement inférieures à celles des voies de desserte. Wuhan impose une largeur minimale de 6 m pour les passages accueillant des véhicules motorisés, alors que la largeur minimale d'une voie de desserte y est de 15 m. Shanghai ne demande que 4 m pour un passage purement piéton et 7 m pour un passage principalement piéton mais ouvert

aux véhicules spéciaux des parcelles riveraines, bien moins que les 9-24 m des voies de desserte. Leur contrôle se fait souvent par « lignes en pointillé », permettant d'ajuster au cas par cas le nombre, les accès, la largeur et le tracé des passages, avec une grande souplesse (Fig.3).

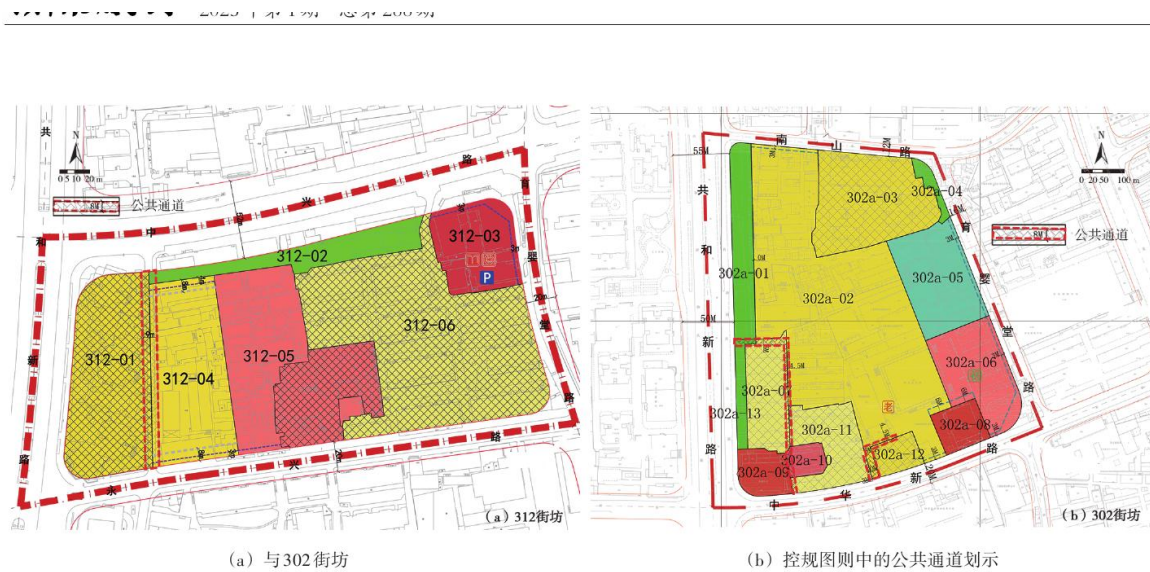


Fig.3 Passages publics de l'îlot 312 du sous-district de Zhijiang Road West

Les passages publics peuvent réduire efficacement l'échelle des îlots à 200 m, voire moins. Les normes de Shenzhen fixent à 100-200 m l'espacement des îlots résidentiels dans les zones paysagères urbaines de classes I et II ; Shanghai prévoit en principe un espacement des passages publics d'au plus 200 m dans les zones résidentielles, et de 150 m dans les centres d'activités publiques et les pôles de transport. À l'ère du renouvellement urbain, leur rôle devient plus marqué. Shanghai les considère comme un élément important de l'évaluation préalable à la cession des terrains résidentiels, commerciaux, de services et de bureaux, peut les intégrer directement aux conditions de cession, et prévoit des bonus de coefficient d'occupation des sols dans les règles d'application du renouvellement urbain. Des projets comme Columbia Circle ont offert aux riverains des passages publics et espaces ouverts disponibles toute la journée, tout en obtenant des ajustements locaux de hauteur bâtie et d'usage du sol, produisant un double gain de rendement de développement et d'intérêt public.

3.3 Dépasser les blocages NIMBY et compléter la boîte à outils YIMBY

Le Code civil de la République populaire de Chine fournit, sous l'angle des droits et responsabilités, une base juridique à l'usage des espaces informels situés entre le « public » et le « privé ». Ses chapitres sur le droit de passage, l'établissement stratifié du droit d'usage du terrain de construction, la propriété divisée des bâtiments et les relations de voisinage disposent notamment que les copropriétaires ont des droits et obligations sur les parties communes en dehors de leurs parties privatives, et que le titulaire d'un droit réel immobilier doit fournir les facilités nécessaires lorsque l'usage de son terrain est indispensable au passage d'un voisin. Ces règles offrent un fondement solide pour que les réglementations locales de renouvellement urbain précisent le transfert et le partage des « droits sur l'espace adjacent » afin d'améliorer le réseau de ruelles.

L'optimisation des mécanismes de mise en œuvre est tout aussi essentielle. Les réseaux de ruelles se prêtent à une stratégie d'« adaptation flexible et de renouvellement par emprunt de droits ». Sur la base du respect du tissu spatial, des relations de propriété et des limites existantes à l'intérieur des quartiers, divers incitatifs gagnant-gagnant peuvent guider les parties prenantes à « prêter » volontairement des droits d'usage d'espaces privés pour améliorer les espaces publics et passages.

L'objectif est de préserver tout espace de ruelle préservé possible, d'en ajouter partout où cela est possible et d'atteindre un « usage partagé sans propriété commune » (privately owned public alleys).

Premièrement, il faut évaluer si le réseau de ruelles peut répondre aux conditions de passages publics, identifier précisément les ruptures, points de blocage et goulets, et analyser les limites tridimensionnelles de propriété des parcelles voisines, comme les retraits de bâtiments, les rez-de-chaussée ou les cours utilisables. Deuxièmement, il convient de repérer les leviers capables de mobiliser les parties prenantes et de concevoir une boîte à outils YIMBY efficace, par exemple en s'inspirant des bonus de coefficient d'occupation des sols accordés à New York pour les équipements publics[23]. Troisièmement, un mécanisme de long terme de renouvellement progressif doit être formé, en donnant un rôle coordonnateur aux bureaux de sous-district, communautés et autres organisations de base, afin de constituer une communauté durable de renouvellement et d'entretenir les ruelles dans le temps. Techniquement, il est suggéré d'ajouter l'indicateur « passage public » aux plans annexes réglementaires et de recourir aux outils de planification par unité. Des leviers publics - façades commerciales supplémentaires, compensation de coefficient d'occupation des sols, avantages fiscaux, insertion de projets publics catalyseurs - peuvent permettre aux entreprises de retirer des bénéfices indirects : hausse des flux, montée en gamme des activités, valorisation immobilière. Elles seront alors incitées à participer au renouvellement et à ouvrir au public leurs espaces annexes. Le ministère des Ressources naturelles a publié les Orientations de politique foncière et de planification pour soutenir le renouvellement urbain (édition 2023), ajoutant des mécanismes tels que l'usage composite des sols et la taxe sur la plus-value⁽⁴⁾. Shanghai, Guangzhou et Shenzhen explorent aussi des critères et standards de bonus de coefficient d'occupation des sols[15, 24-25], ce qui favorise le renouvellement YIMBY des ruelles.

4 Pratiques de renouvellement des ruelles dans le sous-district de Zhijiang Road West

4.1 Améliorer le mécanisme : de la « planification partenariale » à l'action du sous-district et à une communauté d'intérêts gagnant-gagnant

Zhijiang Road West fait partie des quinze premiers sous-districts pilotes du « cercle de vie communautaire de 15 minutes » à Shanghai. À partir de l'évaluation de mise en œuvre du plan, les auteurs estiment que le réseau de ruelles constitue la plus grande ressource d'espace public existante et doit devenir le levier clé du renouvellement communautaire. La rue Yuyingtang, longue d'environ 1 km et traversant l'est du sous-district, a été choisie comme priorité récente. L'équipe a aidé le bureau de sous-district à définir l'idée générale d'une « rue humaniste d'innovation jeunesse Yuyingtang », un mécanisme piloté par le sous-district, co-construit par de multiples acteurs et coordonné techniquement par les urbanistes communautaires. Ce nouveau modèle de planification partenariale « au cas par cas selon les entreprises » utilise les projets du cercle de vie communautaire maîtrisés par le bureau de sous-district comme levier d'incitation YIMBY, afin d'encourager les entreprises à ouvrir et partager leurs ressources spatiales et d'améliorer l'échelle comme les fonctions de Yuyingtang Road.

Le Peacock Creative Park constitue un autre exemple probant. Aménagé dans l'ancienne usine Shanghai Peacock Flavors, le parc a reçu, sous l'impulsion du bureau de sous-district et selon l'idée de renouvellement partagé, deux projets repères : un complexe de services intégrés et un musée du patrimoine culturel immatériel, qui soutiennent une commercialisation de qualité. En contrepartie, le parc a ouvert ses espaces intérieurs et retraits de bâtiments, optimisé les passages publics et amélioré les trottoirs. Il a obtenu de meilleures conditions de recrutement et d'exploitation, le bureau a fait avancer le renouvellement de ce tronçon de ruelles, et les habitants ont gagné des cheminements piétons et des services : les trois parties en bénéficient.

4.2 Améliorer le réseau : renouveler les ruelles et passages publics de manière contextuelle

Trois situations fréquentes de renouvellement des ruelles par emprunt de droits peuvent être dégagées.

(1) Situation 1 : partager un espace privé vacant comme « passage public ». Lorsqu'une impasse se situe à l'intérieur d'une parcelle fermée et ne peut être raccordée, une négociation avec le propriétaire peut, grâce à des incitations, l'amener à ouvrir un espace intérieur inutilisé comme passage public [Fig.4(a)].

(2) Situation 2 : partager les espaces de façade des bâtiments voisins d'une ruelle comme « passage public ». Face à une largeur insuffisante, des incitations YIMBY telles qu'avantages fiscaux ou autorisations d'activités peuvent conduire les propriétaires riverains à ouvrir les rez-de-chaussée comme partie de la ruelle. Conçus avec le trottoir, ces espaces forment un cheminement piéton continu et confortable [Fig.4(b)].

(3) Situation 3 : ouvrir et partager une impasse comme « passage public ». Lorsqu'un potentiel de passage existe à l'intérieur des parcelles mais reste bloqué par murs ou clôtures, l'amélioration des services communautaires et de la qualité environnementale peut inciter les copropriétés voisines à ouvrir des accès ou des sections de mur et à les partager, formant un passage public d'« usage partagé sans propriété publique » [Fig.4(c), Fig.4(d)].

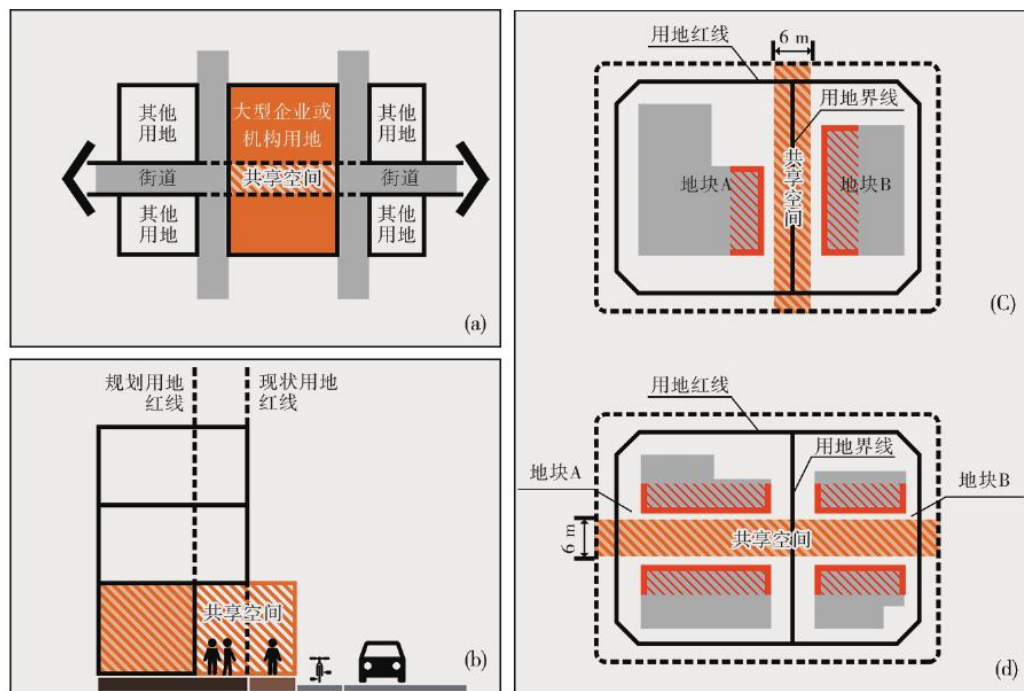


Fig.4 Trois situations courantes de renouvellement des ruelles par emprunt de droits spatiaux privés

4.3 Optimiser l'échelle : les passages publics affinent les unités de renouvellement

Une fois les différentes ruelles intégrées et optimisées en passages publics, les anciens « îlots en attente de renouvellement » de 300 à 400 m du sous-district de Zhijiang Road West peuvent être transformés en unités plus fines de 50 à 120 m (Fig.5). Ces unités sont d'échelle appropriée, commodes pour la vie quotidienne, favorables à une gouvernance fine, ouvertes et actives le long des ruelles, tout en restant privées et sûres à l'intérieur. Elles sont mieux à même de devenir des quartiers renouvelés

de haute qualité, centrés sur l'humain et riches d'une vie quotidienne animée, créant de meilleures conditions spatiales pour l'approfondissement du renouvellement urbain du sous-district.

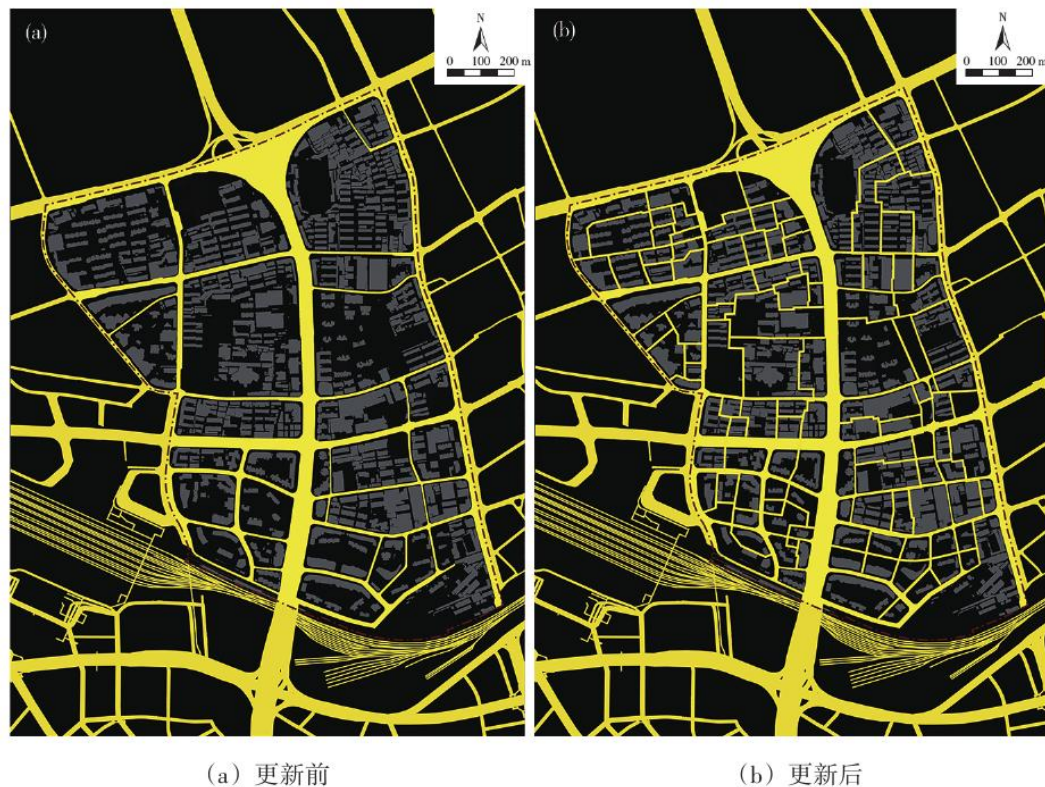


Fig.5 Comparaison de l'échelle des îlots du sous-district de Zhijiang Road West avant (a) et après (b) le renouvellement des ruelles

5 Conclusion

À mesure que le renouvellement urbain chinois devient plus fin, les multiples ruelles des zones bâties doivent être pleinement reconnues et activées comme réseaux spatiaux hérités et précieuses ressources d'espace public existant. À partir de l'expérience de Shanghai, cet article propose une stratégie de renouvellement des ruelles consistant à « dépasser le NIMBY et réaliser des gains YIMBY ». Il insiste sur une auto-organisation fondée sur la décision progressive, le bénéfice multipartite, l'adaptation flexible et le développement par emprunt de droits. Ces méthodes peuvent restituer une valeur spatiale à de nombreuses ruelles impossibles à standardiser ou à municipaliser, afin qu'elles deviennent non seulement des passages publics essentiels de microcirculation, mais jouent aussi un rôle plus large dans le renouvellement urbain.

Notes

- ① En juillet 2023, le sous-district de Zhijiang Road West a réalisé une enquête par questionnaire dans le cadre de l'élaboration du plan directeur du cercle de vie communautaire. Ont été recueillis 469 questionnaires valides auprès de résidents ordinaires, 244 auprès de personnes âgées et 57 auprès de la population active tertiaire.
- ② NIMBY est la translittération de « Not In My Back Yard », littéralement « pas dans mon arrière-cour » ; il désigne la résistance de résidents ou autres parties prenantes craignant les effets négatifs d'un projet trop proche. O'Hare a formulé ce concept en 1977, largement utilisé en sociologie depuis les années 1980. YIMBY, pour « Yes In My Back Yard », signifie au contraire « oui dans mon

arrière-cour » : il désigne l'acceptation, voire l'accueil, de projets jugés bénéfiques pour la communauté. Le mouvement YIMBY lancé à San Francisco en 2014 a encouragé la construction de logements abordables dans les communautés locales.

- ③ Le « dilemme du prisonnier » est un modèle de théorie des jeux proposé en 1950 par Merrill Flood et Melvin Dresher, puis formulé et nommé par Albert Tucker à partir d'une situation de deux prisonniers. Lorsque les deux parties ne peuvent ni communiquer ni conclure un accord contraignant, la « trahison » ou non-coopération est, quelle que soit la décision de l'autre, la stratégie individuellement la plus avantageuse. Les deux parties choisissent donc la non-coopération, ce qui nuit à l'intérêt commun et empêche le résultat optimal.
- ④ La taxe sur la plus-value consiste, simplement, à taxer la part de gain ; en l'absence de gain, aucun impôt n'est dû.

Références

- [1] WANG Shifu, YI Zhikang, ZHANG Xiaoyang. Réflexions et perspectives sur la transformation du renouvellement urbain en Chine [J]. Urban Planning Forum, 2023(1): 20-25. (en chinois)
- [2] CHEN Shi, YUAN Jingcheng, ZHANG Lingling. Régularités d'évolution spatio-temporelle et caractéristiques du tissu spatial urbain [J]. Huazhong Architecture, 2021, 39(4): 28-32. (en chinois)
- [3] SUN Yilu, YIN Ziyuan. Passé et présent des super-îlots : études de cas à Beijing, Hong Kong et Shenzhen [J]. Community Design, 2017(5): 145-149. (en chinois)
- [4] HAN Ruina, YANG Dongfeng. Mesure multidimensionnelle et recherche empirique sur les réseaux de rues urbaines dans la perspective des rues complètes [J]. Urban Planning Forum, 2024(1): 100-109. (en chinois)
- [5] LI Liguang. Repenser et restructurer la planification des réseaux viaires dans les centres métropolitains [J]. Traffic & Transportation (Academic Edition), 2016(1): 9-12. (en chinois)
- [6] MA Qiang. À la recherche des voies de desserte disparues : réflexions sur les difficultés de planification et de construction des voies de desserte urbaines [J]. Planners, 2009, 25(6): 5-10. (en chinois)
- [7] LIN Taoyu, ZHOU Jun, ZHANG Fan. Exploration d'une planification des voies de desserte en zones bâties orientée « transport public + mobilité lente » [C]//Actes de la Conférence annuelle 2013 de planification du transport urbain en Chine et du 27e symposium académique. Beijing: China Architecture & Building Press, 2014. (en chinois)
- [8] SHAO Runqing, DUAN Jin, WANG Liyang. Reconstruction systémique des ruelles de la vie quotidienne dans les villes chinoises contemporaines [J]. Planners, 2016, 32(12): 91-96. (en chinois)
- [9] YANG Guiqing, FANG Jialin, GUAN Zhongmei. Création de lieux dans les petits espaces publics des zones métropolitaines bâties et reproduction du capital social [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2017(2): 1-7. (en chinois)
- [10] BAO Bojiang, WANG Lin, XUE Minghua. Voies de gouvernance fine des lilong dans les secteurs historiques de Shanghai : le cas du secteur historique et culturel Hengshan-Fuxing Road dans le district de Xuhui [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2023(5): 92-97. (en chinois)
- [11] ZHAO Yanjing. La rue est le support de la vie publique [R/OL]. Frontiers of Spatial Planning. <https://mp.weixin.qq.com/s/cZ58kTjYlDeh3BjFwl--mA>, 2024-04-07. (en chinois)
- [12] DAI Mengyun, XIANG Pengcheng, ZHOU Tao. Analyse des espaces urbains informels en Chine du point de vue de la théorie des systèmes [J]. Modern Urban Research, 2023(11): 78-83. (en chinois)

- [13] DOVEY K. Vie quotidienne et informalité [J]. LIN Yan, trad. The Architect, 2016(6): 10-15. (en chinois)
- [14] JIANG Fan. Caractéristiques spatiales des cheminements piétons de ruelles dans les espaces informels : le cas du vieux secteur urbain du comté de Xupu, Huaihua, dans l'ouest du Hunan [C]//Architectural Society of China. Actes de l'Architectural Society of China, 2022-2023. Beijing: China Architecture & Building Press, 2023. (en chinois)
- [15] YAN Wenjun, LI Yingshuang, CHEN Fang. Genèse et modes de mise en œuvre des « voies de desserte non publiques » dans le contexte de la gouvernance fine : le cas de Shenzhen [J]. Modern Urban Research, 2023(11): 21-27. (en chinois)
- [16] WU Zhiqiang. Douze clés pour le renouvellement urbain [J]. Urban Planning Forum, 2024(3): 16-23. (en chinois)
- [17] CHEN Biao, AI Ling. Action collective des résidents communautaires : dilemmes et incitations [J]. China Opening Journal, 2017(6): 17-19. (en chinois)
- [18] LUO Qingyu, YANG Jinling, WU Wenjing, et al. Conception de réseaux viaires de microcirculation en conditions d'îlots ouverts [J]. Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology, 2019, 19(3): 195-201. (en chinois)
- [19] CHEN Peng. Recherche sur la planification, la conception et les voies de mise en œuvre des passages publics à Shanghai [J]. Traffic & Transportation, 2023, 36(S1): 71-75. (en chinois)
- [20] QIN Hai. Analyse de la fonction et de l'organisation de section des passages publics [J]. Transport and Harbor, 2024, 11(4): 87-91. (en chinois)
- [21] JIAO Wenmin, WANG Yueli, ZOU Fang. Recherche sur les normes de planification des passages publics dans le contexte de la gouvernance fine [C]//Urban Transportation Planning Committee, Urban Planning Society of China. Transport résilient : qualité et services - Conférence annuelle 2023 de planification du transport urbain en Chine. Beijing: China Architecture & Building Press, 2023. (en chinois)
- [22] HOU Lina, ZHANG Xun, YANG Huaize. Réflexions sur la planification et la mise en œuvre des passages publics urbains : le cas de l'îlot Zhongshan Road dans le district de Songjiang, Shanghai [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2019(1): 119-125. (en chinois)
- [23] WENG Chao, ZHUANG Yu. Un siècle de renouvellement du secteur de Grand Central à New York au prisme des droits spatiaux et de « l'économie spatiale » [J]. Urban Planning International, 2024, 39(4): 86-99. (en chinois)
- [24] LING Li, YANG Fan, XU Jirong. Pratique innovante du transfert de coefficient d'occupation des sols dans le centre de Shanghai [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2023(5): 74-78. (en chinois)
- [25] QIU Jiehua. Stratégies de contrôle du redéveloppement foncier à Guangzhou fondées sur les droits de développement foncier [C]//Urban Planning Society of China. Gouvernance spatiale pour un développement de haute qualité : actes de la Conférence annuelle 2021 de planification urbaine en Chine. Beijing: China Architecture & Building Press, 2021. (en chinois)

Révisé : janvier 2025

(Cet article a été traduit avec l'aide de l'IA.)