

"Intégration de haute qualité dans le delta du fleuve Yangtze : que peut faire la planification ? Entretiens académiques

Tang Zilai, Duan Jin, Wang Kai, Yang Dongyuan, Fang Chuanglin, Chen Wen, Gu Hao, Ning Yuemin, Tu Qiyu, Wang Wei, Yu Tao, Fang Zhang Jingxiang, Zhao Min

[Note de l'éditeur] La région du delta du fleuve Yangtsé, l'une des régions les plus dynamiques en termes de développement économique, d'ouverture et d'innovation en Chine, joue un rôle essentiel dans la promotion d'un développement de haute qualité et la construction d'un nouveau modèle de développement au niveau national. Son développement intégré est non seulement lié à l'ajustement de la structure économique, à l'innovation en matière de gestion sociale et à la construction d'une civilisation écologique au sein de la région, mais il revêt également une importance capitale. Toutefois, le développement intégré du delta du fleuve Yangtsé est confronté à de nombreux défis, notamment les obstacles administratifs, la coordination régionale et la transition écologique.

À cette fin, la rédaction de la revue organise un nouveau débat académique sur le thème « Intégration de haute qualité du delta du fleuve Yangtze : quel rôle pour la planification ? », invitant 13 experts à partager leurs points de vue de première ligne. Les débats des experts reflètent profondément les nombreux problèmes qui se posent dans le processus d'intégration du delta du fleuve Yangtze : le professeur Zhang Jingxiang souligne que l'intégration du delta du fleuve Yangtze a été freinée par les obstacles à la circulation et à l'allocation des marchés et des facteurs de production, et que les plans d'intégration qui sont simplement mis en œuvre de manière descendante, qui manquent d'un large consensus au sein de la région et qui se limitent à des slogans creux, ne peuvent pas être véritablement mis en œuvre ; le vice-directeur Tu Qiyu met en évidence le fait que l'espace stratégique régional est encore principalement identifié au niveau naturel, que la dimension touristique et culturelle se limite à la mise en réseau, que la planification de la dimension industrielle dépend fortement de la régulation du marché et que la planification de la dimension scientifique et technologique est inefficace et ne s'adapte pas aux réseaux de collaboration de plus en plus actifs des entités ; le professeur Zhao Min estime que certains plans de planification et de développement de nouveaux parcs d'activités présentent des phénomènes de cécité et de duplication de constructions de faible niveau, et qu'il est urgent de promouvoir la « méta-gouvernance » ; le directeur Wang Wei révèle les deux principaux problèmes qui se posent actuellement dans l'intégration régionale, à savoir les obstacles d'intérêt profonds qui la rendent inapplicables et la multiplication des projets « de façade » et « de vitrine » qui la rendent insoutenable. La résolution de ces problèmes nécessite une planification scientifique et rationnelle pour guider et mettre en œuvre l'intégration.

Voici les idées et les points de vue des experts sur ce sujet, articulés autour de trois questions :

Compte tenu des nouvelles exigences de développement de haute qualité de l'intégration du delta du Yangtsé, dans quels domaines et quelles régions le plan devrait-il jouer un rôle ?

Concernant les sujets évoqués ci-dessus, l'académicien Duan Jin a souligné l'importance de la protection écologique et de la conception urbaine dans les zones de démonstration prioritaires,

en proposant le concept de « Salon du Pays de l'Eau », et en soulignant le rôle crucial de la planification et de la conception dans la résolution des problèmes d'intégration régionale. Le commissaire de premier rang Gu Hao, pour résoudre le problème de la fragmentation des espaces dans le delta du Yangtsé, a proposé le concept de couloir composite, estimant que l'accent devait être mis sur la coordination des couloirs. Le vice-directeur Tu Qiyu a quant à lui estimé que l'intégration du delta du Yangtsé devait prendre la forme d'une super ville-région, avec des agglomérations urbaines, des métropoles et des groupes de villes imbriqués les uns dans les autres, afin de créer un soutien solide. Le directeur Wang Wei a souligné la nécessité non seulement de planifier et de concevoir des « conteneurs spatiaux », mais aussi de planifier et de concevoir des « aimants énergétiques » et des « scènes de spectacle ».

Comment jouer un rôle directeur et de coordination dans la planification, afin de promouvoir une allocation rationnelle des facteurs de production, une coordination interrégionale de l'innovation industrielle, une protection et une gouvernance conjointes de l'environnement écologique, la construction et le partage d'infrastructures, etc. ? Le professeur Fang Chuanglin propose de dessiner un plan ambitieux pour le delta du fleuve Yangtze en se concentrant sur quatre aspects clés : la réduction du carbone, la réduction de la pollution, l'expansion des espaces verts et la croissance, afin de tracer une feuille de route pour un développement intégré de haute qualité du delta du fleuve Yangtze ; Le professeur Chen Wen estime qu'il est nécessaire de planifier et d'élargir constamment les voies de réalisation de la valeur des produits écologiques, d'explorer des mécanismes de compensation écologique transversale dans les bassins versants et d'accélérer la transformation des avantages écologiques en avantages économiques et en avantages de développement ; Le professeur Yang Dongyuan souligne que les voies ferrées régionales sont un lien essentiel pour soutenir les relations internes des agglomérations urbaines, et qu'il est urgent de créer des espaces de vie sociale dans les agglomérations urbaines en dehors des centres-villes, capables de supporter les industries émergentes et d'attirer une population active qualifiée associée ; Gu Hao, inspecteur de premier rang, estime que la planification doit contribuer à l'orientation des ressources vers les zones et les projets identifiés comme prioritaires, afin de réaliser une véritable concentration des facteurs dans les régions les plus performantes ou une allocation précise des ressources vers les zones qui en ont besoin ; Le professeur Ning Yuemin, quant à lui, souligne que la planification doit renforcer ses capacités de coordination, en accordant une attention particulière à la coordination entre le développement naturel et socio-économique, ainsi qu'à la coordination entre les différents développements régionaux.

Comment innover dans la planification des mécanismes de coordination pour faire progresser le développement intégré de haute qualité du delta du Yangzi Jiang vers de nouveaux horizons ?

Le professeur Yu Tao Fang a proposé de suivre les lois du développement des systèmes complexes et gigantesques, afin d'améliorer et de mettre en valeur la résilience et la capacité de développement adaptatif ; le professeur Tang Zilai a souligné que, en tant que cadre de coordination spatiale fondé sur la concertation, la construction conjointe, la gestion conjointe, le partage et les avantages mutuels, la planification de l'espace terrestre de la région du delta du fleuve Yangtze nécessite de « satisfaire les intérêts nationaux, gérer les relations de voisinage et tenir compte des demandes locales », en se concentrant sur la coordination transfrontalière et la

recherche en réseau ; le directeur Wang Kai a particulièrement insisté sur la valeur de la plateforme de planification, soulignant le rôle essentiel de la planification dans la promotion des négociations égales, la résolution de problèmes concrets et la coordination des mécanismes institutionnels ; le professeur Zhang Jingxiang a quant à lui estimé que la clé réside dans la capacité à concevoir un système institutionnel et politique générateur d'effets incitatifs positifs pour toutes les villes membres de la région, afin de stimuler la mise en œuvre de la planification intégrée grâce à un « gouvernement proactif + marché efficace ».

La rédaction de la revue « Urban Planning Studies » est ravie de publier les points de vue éclairés des experts de ce numéro et est convaincue que nos lecteurs en tireront profit. Nous espérons que vous partagerez vos réflexions et vos expériences avec la rédaction de la revue « Urban Planning Studies ».

La planification de la région du delta du fleuve Yangtze devrait se concentrer sur la coordination transfrontalière et la recherche basée sur le réseau.

Tang Zilai (Professeur à l'École d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji)

La région du delta du Yangtsé est une unité géographique composée de plusieurs provinces administratives adjacentes (y compris Shanghai, le Jiangsu, le Zhejiang et l'Anhui). Elle possède donc à la fois des attributs administratifs et des attributs de localisation géographique, et présente des liens fonctionnels entre elles. La planification de l'espace terrestre dans la région du delta du Yangtsé (et dans d'autres régions également) est l'une des priorités, impliquant une coordination entre plusieurs entités administratives provinciales. Par conséquent, « briser les frontières administratives sans modifier les relations d'appartenance administrative existantes, permettant à chaque district administratif de participer à la concertation, à la construction, à la gestion, au partage et aux avantages mutuels » est la clé d'une intégration de haute qualité du delta du Yangtsé. Les provinces et villes concernées devraient identifier les intérêts communs, parvenir à une compréhension commune et construire une vision commune. Les « Directives de planification pour le développement intégré de la région du delta du Yangtsé » et le « Plan général d'aménagement du territoire de la zone de démonstration de développement écologiquement intégré du delta du Yangtsé (2021-2035) » ont en commun un développement coordonné transcendant les frontières administratives provinciales.

En tant que cadre de coordination spatial conjoint fondé sur la consultation, la construction, la gestion, le partage et les avantages mutuels, la planification de l'espace terrestre de la région du delta du fleuve Yangtze (de même pour les autres régions) doit « répondre aux intérêts nationaux, gérer les relations de voisinage et tenir compte des demandes locales », que ce soit pour les systèmes industriels, les infrastructures, l'environnement écologique ou les services publics. Prenons l'exemple du couloir écologique du fleuve Yangtze : il s'agit à la fois d'un élément écologique au niveau national (que chaque province et ville doit mettre en œuvre spatialement) et d'un élément qui traverse toute la région du delta du fleuve Yangtze (les provinces et villes doivent se connecter entre elles). Le long du couloir, certaines provinces et

villes peuvent rencontrer des situations nécessitant des réponses spécifiques (il faut une cohésion au sein de chaque province et ville).

Il est évident que la planification de l'espace terrestre dans la région du delta du Yangtsé est davantage un cadre de coordination spatiale. Les trois provinces et une ville doivent suivre le principe de « satisfaire les intérêts nationaux, gérer les relations de voisinage et prendre en compte les aspirations locales », ce qui permet de « détecter les intérêts communs, de parvenir à une compréhension commune et de construire une vision commune ».

La planification de l'espace terrestre au niveau de la région du delta du fleuve Yangtze doit être fondée sur des recherches sur le développement régional. Les recherches traditionnelles se concentrent sur la hiérarchie des niveaux urbains, tandis que les nouvelles recherches se concentrent davantage sur les réseaux de relations entre les villes. En d'autres termes, bien que les villes de la région présentent des différences hiérarchiques similaires, les dimensions et les zones d'influence de leurs relations importantes peuvent être différentes.

Les études sur les réseaux de relations entre villes présentent des caractéristiques multidimensionnelles, multi-niveaux et multi-temporelles. Les études sur les réseaux de relations entre villes englobent des perspectives économiques, technologiques, écologiques, culturelles et de transport, entre autres. Notre équipe de recherche a mené des études sur les relations entre les villes à différentes dimensions, niveaux et périodes, y compris l'exploration des réseaux de relations entre les villes de la région du delta du fleuve Yangtze en termes d'entreprises, de capital, de technologie et de transport.

Prenons l'exemple du réseau de liaison ferroviaire à grande vitesse entre les villes. Le rôle et la position d'une ville dans le réseau ferroviaire à grande vitesse tiennent compte à la fois du nombre total de trains et de la proportion de trains de départ et d'arrivée et de la proportion de trains en correspondance, qui sont influencés par la position de la ville et sa situation géographique. La position de la ville est le facteur principal qui influence le nombre total de trains à grande vitesse, tandis que la situation géographique est un facteur significatif qui influence la composition des trains à grande vitesse. Les données statistiques de 2021 montrent que, bien que le nombre total de trains à grande vitesse de Shanghai, Nanjing, Hangzhou, Hefei et Suzhou se situent tous au premier niveau, la composition des trains de ces villes peut être divisée en trois types. Shanghai, en tant que centre économique de la région du delta du Yangtsé et du pays tout entier, non seulement a un nombre total de trains à grande vitesse au premier niveau, mais aussi une proportion de trains de départ et d'arrivée au premier rang (près de 80%); Nanjing, Hangzhou et Hefei, en tant que capitales provinciales, ont toutes une proportion de trains de départ et d'arrivée de 20%. Prenons l'exemple de Nanjing, qui est à la fois une ville en correspondance sur le train à grande vitesse Pékin-Shanghai au niveau national et une ville de départ et d'arrivée sur le train à grande vitesse Shanghai-Nanjing au niveau régional. Suzhou, en tant que ville économique forte de niveau préfectoral, se trouve sur le « chemin obligé » du train à grande vitesse Pékin-Shanghai et du train à grande vitesse Shanghai-Nanjing. Bien que le nombre total de trains à grande vitesse se situe au premier niveau, la proportion de trains de départ et d'arrivée n'est que d'environ 1%.

Services de planification et de conception pour le développement intégré de haute qualité du delta du Yangzi

Duan Jin (Membre de l'Académie chinoise des sciences, professeur à l'Université du Sud-Est)

Le développement intégré du delta du fleuve Yangtze est une stratégie nationale majeure planifiée, déployée et promue personnellement par le secrétaire général Xi Jinping. En tant que responsable de la planification et de la conception, j'ai l'honneur de diriger une équipe qui participe au chantier de planification générale, de mettre en avant l'idée de la « ville d'eau » et de préparer la conception urbaine et la planification détaillée de l'espace terrestre national, de préparer les lignes directrices de planification et de construction de la zone interprovinciale, de mener des recherches sur la protection et le développement des caractéristiques régionales, et de participer à la planification et à la conception de la zone de démonstration de l'intégration du delta du fleuve Yangtze à plusieurs niveaux. Nous avons participé à la planification et à la conception de la zone de démonstration de l'intégration du delta du fleuve Yangtze à différents niveaux et avons acquis une certaine expérience à partager avec vous.

En tant que « premier coup » et point d'entrée de la mise en œuvre de la stratégie de développement intégré du delta du fleuve Yangtsé, la zone de démonstration de développement intégré écologiquement durable du delta du fleuve Yangtsé (ci-après dénommée « zone de démonstration ») doit explorer des pistes innovantes pour résoudre ce problème mondial qu'est le « développement intégré des régions ». La zone de démonstration, située à l'intersection de Shanghai, du Jiangsu et de Jiaying, est une zone de développement à faible croissance, mais aussi un lieu de concentration des contradictions. L'appartenance administrative distincte a créé une série de problèmes liés à la culture, aux transports, à l'hydraulique et à l'environnement, qui n'ont pas pu être résolus de manière efficace pendant longtemps, ce qui a empêché les facteurs de développement de se réunir et de circuler librement. Face à ces problèmes, nous proposons de créer, au point de convergence des deux provinces et d'une ville, là où les contradictions sont les plus prononcées, un « salon du pays de l'eau, jardin de style Jiangnan » qui incarne l'esthétique orientale, offre un environnement harmonieux, propose un lieu de détente et favorise un environnement d'innovation. Ce salon servira de lieu pour mettre en pratique et démontrer le concept de développement « coexistence ville-eau, dynamisme partagé, partage régional ». Nous proposons également de construire un « pavillon carré, jardin d'eau », un symbole en harmonie avec l'environnement naturel et imprégné de la culture Jiangnan, aux racines de Wu et au bord du fleuve Yue, qui offrira un lieu d'échange et des services complémentaires. Cette idée a été largement approuvée et intégrée au « Plan d'aménagement global de l'espace terrestre de la zone de démonstration de développement intégré écologiquement durable du delta du fleuve Yangtsé (2021-2035) » approuvé par le gouvernement central.

Une fois l'approbation du plan général obtenue, la mise en œuvre passe par l'élaboration de plans détaillés. Le « Plan d'aménagement du territoire détaillé du salon de l'eau du delta du Yangtsé, zone de démonstration du développement écologique et intégré vert » que nous avons

été invités à élaborer, étant le premier plan d'aménagement du territoire détaillé transprovincial de Chine, précise les exigences de contrôle systématiques de la zone de démonstration en matière de type d'occupation du sol, de structure spatiale, d'environnement écologique, de conception urbaine, de développement industriel, de services publics, de logement, de transport, d'infrastructures urbaines et de prévention des catastrophes, fournissant ainsi une base juridique pour le développement, la gestion des usages et les permis d'aménagement du salon de l'eau.

Entre-temps, pour remédier aux principaux problèmes de non-adéquation fonctionnelle, de désharmonie spatiale, d'incohérence de style et de gestion peu fine entre les différentes régions de la zone pilote, nous avons collaboré avec l'Institut de planification de Shanghai et l'Institut municipal de Shanghai pour analyser en profondeur l'état actuel de la planification, de la construction et de la gestion de la zone pilote, en tenant compte des meilleures pratiques internationales, des technologies et des normes, en veillant à la coordination des normes locales en vigueur dans les districts de Qingpu, de Wujiang et du comté de Jiashan. Grâce à un nouveau modèle « 3+1+X » (3 représente les normes en vigueur des 3 entités administratives de la zone pilote, 1 représente les normes nationales (sectorielles) et X représente un certain nombre de normes régionales ou urbaines nationales et internationales de niveau légèrement supérieur ou équivalent), nous avons intégré de manière coordonnée tous les éléments « eau, forêt, terres, ville, village » et élaboré les « Directives de planification et de construction de la zone de lancement de la zone de développement intégré écologiquement durable du delta du Yangtsé ». Ces directives, les premières en Chine à établir des normes de planification et de construction interprovinciales, ont été mises en œuvre à titre expérimental pendant deux ans et ont été officiellement publiées le 2 janvier 2024 après approbation. Elles fournissent des lignes directrices de qualité spatiale et des références pour la mise en œuvre de la zone pilote pendant la phase de construction initiale.

Parallèlement, afin d'explorer comment la zone de démonstration peut ancrer son fondement écologique, consolider ses atouts culturels et mettre en valeur ses caractéristiques d'habitat humain à travers la planification, nous avons mené des recherches sur la « Formation des caractéristiques régionales des villes et villages de style Jiangnan dans la zone de démonstration de développement intégré écologique et vert du delta du Yangtsé à l'ère nouvelle », afin de fournir des conseils stratégiques pour l'approfondissement et la mise en valeur de l'aspect unique de la zone de démonstration. S'appuyant sur les recherches continues de l'équipe sur l'espace urbain du bassin du lac Tai pendant plus de vingt ans, et sur la synthèse des gènes spatiaux résultant de l'interaction entre l'espace urbain du bassin du lac Tai et la nature et la culture, ces travaux fournissent un soutien technique important à la protection et au développement des caractéristiques régionales des villes et des villages de la zone de démonstration.

Le 20 février 2024, la zone de démonstration a publié le « Rapport d'évaluation physique de l'application du plan d'aménagement général de l'espace terrestre de la zone de démonstration du développement intégré éco-vert du delta du fleuve Yangtsé (année 2023) ». Le rapport estime que la zone de démonstration « a continué à optimiser son schéma de protection et d'aménagement de l'espace terrestre, a considérablement amélioré son niveau de gouvernance

spatiale intégrée régionale, a essentiellement mis en place un système de gestion de planification unifiée, d'approbation conjointe et de mise en œuvre conjointe, soutenant efficacement le développement économique et social de haute qualité de la zone de démonstration ». Parmi ces initiatives, le plan détaillé du salon de l'eau a réalisé une « transmission précise et verticale » du plan général de la zone de démonstration, tandis que les directives de planification et de construction ont permis de mettre en place « un ensemble de normes pour gérer la qualité ».

À ce jour, la zone de démonstration a fait progresser 145 projets clés. Le projet Fangting Shuiyuan est en construction, les sections pilotes de ShuiXiang Keting Lanhuan, la phase 1 de Jiangnan Weitian et la phase 1 de Sangji Yutang sont achevées. La connectivité et l'intégration des trois zones sont en cours de développement à grande échelle. L'écosystème et l'ossature du réseau routier sont en train de se révéler progressivement, et la construction des nœuds fonctionnels importants progresse de manière ordonnée. Tous ces éléments témoignent pleinement du rôle moteur et de coordination de la planification et de la conception dans le développement intégré de haute qualité du delta du fleuve Yangtsé. À l'avenir, nous espérons renforcer la coordination et l'intégration de tous les types de planification, explorer de nouvelles voies dans la gestion de la planification, de la construction et de la gouvernance, et dans le cycle de vie complet de la planification, de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'utilisation, afin de contribuer à faire de la zone de démonstration une vitrine et un principal lieu de développement intégré de haute qualité inter-régional.

Exploiter pleinement la valeur de la plateforme de planification pour faire progresser la construction de la communauté de la région du delta du Yangzi

Wang Kai (Directeur de l'Institut de planification et de conception urbaine de Chine, architecte principal de niveau professeur, Maître de l'ingénierie et de la conception en Chine)

Depuis que le développement intégré de la région du delta du Yangzi Jiang est devenu une stratégie nationale en 2018, la région du delta du Yangzi Jiang a fait preuve d'une grande résilience face à un environnement national et international complexe et changeant, grâce à son développement intégré, et a atteint plus de 50% des objectifs de développement du "Plan directeur pour le développement intégré de la région du delta du Yangzi Jiang" avant l'échéance. Dans ce processus, le plan a joué un rôle positif en favorisant la convergence des opinions sur le développement, en promouvant la mise en œuvre d'actions coordonnées, en rationalisant les mécanismes et les systèmes, et est devenu une plateforme de gouvernance importante pour promouvoir la coordination régionale.

La « valeur de la plateforme » prévue

La planification est une plateforme qui favorise des consultations équitables et la convergence des consensus sur le développement. Compte tenu des caractéristiques spatiales du delta du Yangtsé, où coexistent de multiples entités administratives et parties prenantes, des

consultations équitables et la recherche de points communs sont des fondements pour une intégration de haute qualité. En ce sens, le processus d'élaboration des plans régionaux transfrontaliers est un processus qui favorise la compréhension mutuelle entre les régions et la maximisation des intérêts globaux de la région. Le « Plan de coordination spatiale de la grande région métropolitaine de Shanghai », à travers son approche de « co-organisation, co-élaboration, co-validation et co-mise en œuvre », a permis de parvenir à un consensus sur le développement, fondé sur la coopération et le gain mutuel entre les provinces.

La planification est une plateforme pour résoudre des problèmes concrets et promouvoir la mise en œuvre d'actions coordonnées. Le manque de connectivité des infrastructures, les normes de construction non uniformes et la coordination insuffisante en matière de gouvernance écologique sont des goulots d'étranglement objectifs au développement intégré. La planification s'attaque aux contradictions des zones limitrophes, examine les intentions de développement et les conflits entre les différents acteurs, promeut la mise en œuvre de projets dans les domaines des infrastructures et de l'environnement, et contribue à la réalisation de projets tels que l'ouverture de routes interrompues, la connexion des pistes cyclables autour du lac Dianchi, l'extension du canal artificiel Ningbo-Zhoushan, permettant ainsi au développement coordonné de passer du concept à la réalité.

Une plateforme pour la planification et la coordination des systèmes et des mécanismes, et pour la promotion de l'évolution dynamique des politiques et des réglementations. Dans le processus de promotion intégrée, la conception d'une série de systèmes et de mécanismes spécialisés, tels que la gestion foncière, la circulation des facteurs de production, le partage des recettes fiscales et la fourniture de services, énoncée dans le « Plan général d'aménagement du territoire de la zone de démonstration de développement écologique et vert intégré du delta du Yangtze (2021-2035) », garantit la mise en œuvre ordonnée du plan.

Réflexions sur la planification d'un développement intégré de haute qualité

Pour répondre aux exigences des métropoles mondiales et d'un développement de plus haute qualité et plus durable, l'intégration du delta du Yangzi présente encore certains écarts dans certains domaines et directions clés. La planification peut jouer un rôle de plateforme et d'orientation plus important, promouvoir la construction d'une « communauté régionale » et continuer à contribuer à la « force de la planification » pour l'intégration du delta du Yangzi afin d'élargir sa profondeur stratégique.

Il s'agit d'abord de promouvoir la construction d'une communauté d'innovation régionale. La force d'innovation technologique autonome et endogène de la région du delta du Yangtsé est encore largement inférieure à celle des agglomérations urbaines de premier plan mondial. Les problèmes de « blocage » dans des domaines clés tels que la biopharmacie, les véhicules électriques et la fabrication de puces sont importants. Les mécanismes et les configurations de collaboration en matière d'innovation régionale doivent également être améliorés. Afin de renforcer le niveau et l'influence de la recherche et de l'innovation de la région du delta du Yangtsé, la planification spatiale peut jouer un rôle de premier plan en matière de coordination de l'innovation technologique et d'organisation des chaînes d'approvisionnement et de

production. En s'appuyant sur des corridors d'innovation régionaux tels que le corridor d'innovation de Shanghai-Nankin, le corridor d'innovation G60, le corridor d'innovation le long du fleuve Yangtsé et la ceinture d'innovation autour du lac Tai, il est important de promouvoir de manière coordonnée la construction de grandes bases et plateformes d'innovation, d'approfondir l'exploration des mécanismes de collaboration en matière d'innovation régionale et d'accélérer la formation de chaînes d'approvisionnement et de production autonomes, sûres et efficaces qui servent l'ensemble du pays.

Deuxièmement, promouvoir la construction d'une communauté de résilience de la sécurité régionale. Les problèmes d'environnement aquatique régional et transfrontalier dans la région du delta du fleuve Yangtsé restent importants, et le risque d'inondations reste la principale menace à la sécurité de la région. D'une part, la région du delta du fleuve Yangtsé a déchargé plus de 136 milliards de tonnes d'eaux usées en 2022, soit environ 21,4 % du total national, et le volume des eaux usées par habitant est environ 1,3 fois la moyenne nationale ; d'autre part, des rivières et des lacs transfrontaliers typiques comme la rivière Taipu présentent des conflits de positionnement fonctionnel en amont et en aval et des normes de contrôle non coordonnées ; de plus, les événements météorologiques extrêmes tels que les fortes pluies et les tempêtes dues au changement climatique augmentent, ce qui crée une menace de sécurité plus importante. Le plan peut jouer un rôle moteur et efficace dans la protection et la gestion communes des eaux transfrontalières, la gestion coordonnée des risques d'inondations dans le bassin versant et la réponse au changement climatique.

Troisièmement, il s'agit de promouvoir la construction d'une communauté culturelle régionale. La protection et la revitalisation des cultures dans la région du delta du Yangtsé sont principalement menées par chaque ville de manière ascendante, sans une construction et une coordination régionales intégrées. Des candidatures conjointes au patrimoine mondial des villes anciennes de la région des canaux de la Chine du Sud en 2001 à la construction de la zone de démonstration de l'intégration du delta du Yangtsé en 2019, en passant par la construction du parc national culturel du Grand Canal et du parc national culturel du Yangtsé en 2020, les projets concrets mis en œuvre pour concrétiser l'intégration régionale dans le delta du Yangtsé sont très limités. En outre, le manque de coordination et d'interaction régionales dans la construction de projets a entraîné une forte homogénéisation des produits touristiques et culturels. Le plan peut jouer un rôle moteur dans la promotion de la coordination des projets culturels régionaux et la création de marques culturelles communes. En créant des « routes culturelles » interrégionales, en développant des « groupes de patrimoine » thématiques culturels régionaux, etc., il est possible d'accroître le nombre de projets clés pour la protection et le développement concertés, de créer des marques touristiques et culturelles régionales et de faire du delta du Yangtsé une région culturellement prospère d'influence internationale.

Saisir avec précision les objectifs et les missions du développement de l'agglomération, et promouvoir une intégration de haute qualité dans le delta du Yangtze

Yang Dongyuan (Professeur à l'École d'ingénierie des transports de l'Université Tongji, Président de l'Association des urbanistes de Shanghai)

Les lignes de transport régional (incluant les lignes urbaines, périurbaines et certaines lignes interurbaines) constituent un lien essentiel pour les connexions internes des agglomérations et apportent une nouvelle dynamique de développement aux zones urbaines en dehors des centres-villes. Cependant, certains projets déjà construits n'ont pas atteint les niveaux de fréquentation attendus, suscitant inquiétudes et débats. Dans le contexte du développement intégré de haute qualité du delta du Yangtsé, la question de la définition précise des objectifs et des missions des lignes de transport régional des agglomérations, et de la mise en œuvre d'une construction coordonnée entre ces lignes et le développement/la restructuration des espaces le long de leurs tracés, est un défi majeur que les urbanistes et les planificateurs de l'aménagement du territoire doivent relever ensemble.

La logique décisionnelle pour la planification et la construction de lignes de métro dans les centres des grandes et des métropoles est claire : répondre aux besoins de transport et créer des couloirs de transport en commun à fort trafic. En langage clair, les décisions sont prises en fonction du volume de passagers potentiels. Contrairement aux lignes de métro des centres-villes, le trafic d'une ligne de métro régionale, selon l'expérience de développement et l'utilisation du zonage, est idéalement compris entre 100 000 et 300 000 passagers par jour. La logique décisionnelle traditionnelle basée sur le volume de passagers est confrontée à un défi d'obsolescence. C'est pourquoi on a vu l'essor d'une logique décisionnelle basée sur les zones de déplacement, qui soutient que la principale fonction des lignes de métro régionales dans les groupes de villes devrait être d'élargir les zones de déplacement des villes centrales. C'est bien sûr une voie de développement que les pays développés ont déjà empruntée, mais c'est aussi une loi dictée par les caractéristiques spécifiques de l'évolution de leur structure industrielle (délocalisation des industries manufacturières). On peut se demander si cela correspond à la situation actuelle de la Chine. Mettre l'accent sur la fonction de la ligne de métro régionale dans le but d'accroître considérablement le pourcentage de personnes qui effectuent de longs trajets domicile-travail n'est pas non plus conforme aux objectifs de développement durable et à faibles émissions de carbone. Une autre opinion consiste à étroitement lier la ligne de métro régionale au développement foncier des espaces périphériques. Il s'agit d'une logique décisionnelle influencée par les recettes fiscales foncières, mais elle ne peut pas éviter les craintes de laisser derrière soi des actifs sociaux à faible rentabilité (le métro est un actif social public qui nécessite des coûts d'exploitation élevés), ce qui suscite également des controverses quant à la possibilité que la construction de lignes de métro régionales soit prise en otage par le développement immobilier.

Dans ce contexte, bien qu'il existe une série de ressources de données pertinentes et que de nombreuses techniques d'analyse quantitative soient appliquées, bien que la construction d'infrastructures ferroviaires régionales soit fortement approuvée et appréciée par les gouvernements locaux et les résidents le long des lignes, la compréhension de la logique fondamentale de la planification et de la construction reste floue, ce qui entraîne confusion et hésitation dans les processus de justification des décisions et de progression de la construction, affectant ainsi la mise en œuvre de l'effet ferroviaire régional.

Le développement de haute qualité du delta du fleuve Yangtze nécessite des décisions éclairées, et la planification et la conception des infrastructures ferroviaires régionales doivent revenir à la source de la logique décisionnelle. Au stade actuel de développement, la mise à niveau industrielle et la stratégie nationale de chaîne d'approvisionnement industrielle exigent que l'agglomération du delta du fleuve Yangtze forme un espace de développement habitable et propice à l'emploi doté d'une compétitivité internationale, c'est-à-dire qu'elle crée, dans l'espace de l'agglomération au-delà des centres-villes, un espace de vie sociale capable de soutenir les industries émergentes et d'attirer la population active de haute qualité qui y est liée. C'est la demande essentielle de la construction d'infrastructures ferroviaires dans l'agglomération, ce qui donne naissance à des activités et des flux spatiaux reposant sur les infrastructures ferroviaires régionales.

Il est important de souligner que, contrairement à une approche unilatérale axée sur l'investissement et le développement immobilier, dans les zones périurbaines caractérisées par une structure dualiste ville-campagne, la construction de réseaux de lignes de transport en commun doit permettre de créer un réseau d'éléments spatiaux et de pôles d'activités fonctionnels, de déployer les infrastructures de services publics correspondantes et de concentrer une population active et résidentielle suffisante pour soutenir une vie sociale agréable et propice à l'emploi. C'est là l'objectif principal de la construction de réseaux de transport en commun dans les régions métropolitaines.

En dehors des zones centrales des grandes villes et des métropoles, la construction de bandes / chapelets de vie sociale et d'espaces industriels à haute concentration, reposant sur des réseaux de transport en commun, nécessite une étude de l'« organisation spatiale - stratégies d'aménagement - allocation des ressources » au niveau de l'architecture du réseau, une étude du « gain de valeur - organisation opérationnelle - coordination de l'utilisation des sols » au niveau des lignes et des corridors le long des lignes, et une étude de « l'intégration des fonctions - l'organisation des activités - les stratégies de mise en œuvre » au niveau des stations et des espaces associés. Il ne s'agit pas d'un travail d'analyse décisionnelle qui peut être mené par la planification des transports ou l'urbanisme traditionnels seuls, mais qui nécessite une collaboration entre différentes disciplines aux frontières et aux intersections disciplinaires.

Parallèlement, dans le processus de formation d'un nouvel espace de développement en réseau de voies ferrées s'appuyant sur l'agglomération du delta du Yangtze, la construction de nouvelles zones et la mise à jour des espaces existants doivent tenir compte des liens spatiaux générés par les connexions ferroviaires. L'interaction des éléments spatiaux résultant des mécanismes d'écoulement spatial, les liens entre les activités spatiales soutenues par les réseaux de transport, font que l'utilité et la concurrence des éléments spatiaux dépassent la notion de contiguïté des lieux, ce qui exige que les décisions prises tiennent compte des relations de concurrence et de coopération dans les espaces d'écoulement. Dans la pratique de la planification, il est nécessaire de renforcer l'analyse de la dépendance, des contraintes et des effets systémiques de l'environnement externe pour les projets locaux.

Intégration de haute qualité du delta du fleuve Yangtze : planifier une belle feuille de route pour construire un magnifique delta du fleuve Yangtze

Fang Chuanglin (Chercheur à l'Institut de géographie et de ressources de l'Académie chinoise des sciences, directeur du Centre de recherche sur les groupes urbains chinois et le développement coordonné de la région de Beijing-Tianjin-Hebei, membre de l'Académie des sciences d'Eurasie)

Les métropoles belles et durables constituent une orientation importante pour le développement de haute qualité des agglomérations urbaines chinoises. Dans le contexte du nouveau modèle de développement, il est nécessaire de faire des métropoles belles et durables des agglomérations urbaines vertes à faible émission de carbone et à faible pollution, et de créer un nouveau modèle de développement des agglomérations urbaines caractérisé par un développement économique et social de haute qualité, une protection de l'environnement de haut niveau, une utilisation efficace des ressources naturelles et une harmonie élevée entre l'homme et la nature. Elles doivent devenir des zones et des zones pilotes pour un développement économique et social de haute qualité et une protection de l'environnement de haut niveau dans tout le pays, et réaliser un espace écologique des agglomérations urbaines où les montagnes sont verdoyantes et les eaux limpides, un espace de production intensif et efficace, et un espace de vie confortable et agréable. Tout en faisant des agglomérations urbaines les régions les plus prospères du pays, il faut en faire les régions les plus belles du pays, des agglomérations urbaines à la fois riches et belles. Il faut savoir que les montagnes verdoyantes et les eaux limpides ne sont pas des métropoles belles et durables si elles sont arriérées et pauvres, et la prospérité et la prospérité ne sont pas des métropoles belles et durables si l'environnement est pollué.

L'agglomération urbaine du delta du Yangtsé est un soutien important à la construction d'une Chine belle, et elle est également une zone de démonstration de la construction d'une Chine belle. Le « Plan de développement de l'agglomération urbaine du delta du Yangtsé » publié par le Conseil des Affaires d'État en mai 2016, tout en positionnant le développement du delta du Yangtsé comme le centre de la configuration des ressources le plus dynamique de la Chine, un pôle d'innovation scientifique et technologique d'influence mondiale, un centre mondial important des services modernes et de la fabrication de pointe, a pour la première fois proposé de faire de l'agglomération urbaine du delta du Yangtsé une zone de démonstration de la construction d'une Chine belle. Le 1er décembre 2019, le Comité central du Parti communiste chinois et le Conseil des Affaires d'État ont publié

Le « Plan-cadre pour le développement intégré de la région du delta du fleuve Yangtsé » positionne le delta du Yangtsé comme une zone modèle de développement de haute qualité au niveau national. Le XXe Congrès du Parti communiste chinois, qui s'est tenu en octobre 2022, a appelé à une promotion globale de la construction d'une Chine belle en s'attachant à la réduction des émissions de carbone, à la réduction de la pollution, à l'expansion des espaces verts et à la croissance. Le 11 janvier 2024, le Comité central du Parti communiste chinois et le Conseil des Affaires d'État ont publié des « Directives sur la promotion globale de la construction d'une Chine belle ». Il est donc clair que l'agglomération urbaine du delta du Yangtsé, en tant que zone de démonstration de la construction d'une Chine belle et zone modèle de

développement de haute qualité au niveau national, joue un rôle stratégique irremplaçable dans la construction d'une Chine belle et le développement de haute qualité au niveau national. L'objectif ultime de l'intégration de haute qualité du delta du Yangtsé est de le transformer en une agglomération urbaine mondiale de très grande taille, à la fois prospère et belle.

L'une des mesures importantes pour le développement intégré de haute qualité du delta du fleuve Yangtsé est la construction d'un delta du fleuve Yangtsé magnifique, qui peut servir de modèle pour la construction d'une belle Chine et trouver de nouvelles percées pour la construction d'un groupe de métropoles de classe mondiale dans le delta du fleuve Yangtsé. La construction d'un delta du fleuve Yangtsé magnifique nécessite en premier lieu la mise en œuvre des nouvelles exigences du rapport du XXe Congrès du Parti concernant la construction d'une belle Chine, en particulier en planifiant les quatre aspects clés de la réduction des émissions de carbone, de la réduction de la pollution, de l'expansion de la végétation et de la croissance, afin d'élaborer un plan de haut niveau pour le « beau » delta du fleuve Yangtsé et de tracer une feuille de route pour le développement intégré de haute qualité du delta du fleuve Yangtsé.

Il s'agit d'abord d'élaborer un plan d'intégration de la réduction des émissions de carbone dans le delta du fleuve Yangtsé à un niveau élevé, en traçant une « feuille de route pour la réduction des émissions de carbone » dans le delta du fleuve Yangtsé. Les agglomérations urbaines sont des zones clés et des zones de responsabilité pour atteindre le pic des émissions de carbone et la neutralité carbone. Au cours des dix dernières années, de 2012 à 2022, l'indice de réduction des émissions de carbone de l'agglomération urbaine du delta du fleuve Yangtsé est passé de 33,72 à 78,57, ce qui correspond à un bon niveau, mais n'a pas encore atteint un niveau excellent. À l'avenir, l'intégration de haute qualité du delta du fleuve Yangtsé nécessitera une clarification des responsabilités en matière de réduction des émissions de carbone, la promotion des six intégrations de la réduction des émissions de carbone dans les agglomérations urbaines, à savoir l'intégration de l'industrie et de la disposition à faible émission de carbone, l'intégration de la construction urbaine et rurale à faible émission de carbone, l'intégration des infrastructures de transport à faible émission de carbone, l'intégration du développement énergétique à faible émission de carbone, l'intégration des marchés à faible émission de carbone et l'intégration des services sociaux et des services publics de base à faible émission de carbone. Grâce à ces six intégrations de la réduction des émissions de carbone, l'agglomération urbaine du delta du fleuve Yangtsé sera la première à devenir une zone pilote de neutralité carbone et à devenir une agglomération urbaine de neutralité carbone.

Deuxièmement, il s'agit d'élaborer un plan de réduction de la pollution intégrée du delta du fleuve Yangtsé de haut niveau et de tracer une feuille de route pour l'intégration du delta du fleuve Yangtsé en matière de réduction de la pollution. De 2012 à 2022, l'indice de réduction de la pollution de l'agglomération du delta du fleuve Yangtsé est passé de 50,17 à 81,76, atteignant à peine le niveau excellent, mais il reste encore un certain écart par rapport à la valeur cible de 100. Il est donc nécessaire que plusieurs villes s'unissent pour continuer à mener à bien la bataille décisive contre la pollution, la bataille pour la protection du ciel bleu, la bataille pour la protection des eaux bleues et la bataille pour la protection des terres, en maintenant une approche systématique, globale et à long terme de la lutte contre la pollution, afin de faire de l'agglomération du delta du fleuve Yangtsé une agglomération propre.

Troisièmement, il s'agit d'élaborer un plan d'intégration pour l'expansion verte du delta du Yangzi Jiang, de haute qualité, et de tracer une « feuille de route d'expansion verte » pour l'intégration du delta du Yangzi Jiang. Entre 2012 et 2022, l'indice d'expansion verte de l'agglomération du delta du Yangzi Jiang est passé de 78,04 à 80,98, atteignant à peine le niveau « excellent », mais le rythme d'expansion verte est extrêmement lent, il y a encore un écart avec l'objectif de 100, il est donc nécessaire que plusieurs villes collaborent pour continuer à promouvoir la construction écologique et les actions de reboisement, afin d'améliorer la stabilité et la durabilité de l'écosystème du delta du Yangzi Jiang, et de faire de l'agglomération du delta du Yangzi Jiang une agglomération urbaine verte et écologique.

Quatrièmement, il s'agit d'élaborer un plan d'intégration de la croissance du delta du fleuve Yangtze, avec des objectifs élevés, et de tracer une « feuille de route de la croissance » pour l'intégration du delta du fleuve Yangtze. Le delta du fleuve Yangtze représente environ 18 à 20 % du PIB national. C'est l'agglomération urbaine qui contribue le plus à l'économie nationale. Entre 2012 et 2022, l'indice de croissance de l'agglomération urbaine du delta du fleuve Yangtze est passé de 48,36 à 82,28, atteignant un niveau excellent. Il existe cependant un écart avec l'objectif de 100. À l'avenir, il sera nécessaire de se comparer aux niveaux des villes développées des régions développées du monde, de s'appuyer sur l'innovation pour cultiver une nouvelle force productive, de stimuler de nouvelles forces de croissance, d'accélérer la transformation vers un développement vert, à faible émission de carbone et efficace du delta du fleuve Yangtze, et d'améliorer globalement la résilience du développement économique du delta du fleuve Yangtze et sa productivité du travail.

La mise en œuvre et la réalisation des quatre plans intégrés susmentionnés dessinent un « beau » plan directeur pour l'intégration de haute qualité du delta du fleuve Yangtsé. Au cours des 10 années de 2012 à 2022, l'indice composite de la beauté du groupe urbain du delta du fleuve Yangtsé est passé de 52,66 à 80,96, atteignant à peine le niveau excellent, mais il reste un écart de 19,04 par rapport à l'indice composite du beau delta du fleuve Yangtsé prévu de 100. Dans les constructions futures, il est nécessaire de se rapprocher des normes internationales, de comparer les normes internationales pour identifier les lacunes et les écarts, de prendre les problèmes comme points de référence, de planifier le schéma de « beauté » du développement de haute qualité du delta du fleuve Yangtsé, de combler rapidement les lacunes et de construire un beau delta du fleuve Yangtsé. Il faut être parmi les premiers à construire dans le pays et dans le monde un groupe urbain extra-large à la fois riche et beau.

Que peut faire la planification pour la protection conjointe de l'environnement écologique du delta du fleuve Yangtze ?

Chen Wen (Professeur à l'Institut de Géographie et de Limnologie de Nanjing, Académie chinoise des sciences)

La protection et la préservation conjointes de l'environnement écologique constituent une garantie essentielle pour le développement durable et vert du delta du fleuve Yangtsé. Le delta

du fleuve Yangtsé est parsemé de rivières et de lacs, avec des systèmes fluviaux tels que le Yangtsé, le Huaihe et le Qiantang traversant d'est en ouest, le Grand Canal reliant le nord au sud, et de nombreux lacs et réservoirs tels que le Taihu, le Hongze, le Chaohu et le Qiandao. La protection des ressources en eau, la prévention de la pollution de l'eau et la restauration de l'écosystème aquatique sont des défis relativement importants. La planification, en tant que composante importante des politiques publiques régionales, a également un rôle majeur à jouer dans la promotion de la protection et de la gestion conjointes de l'environnement écologique.

Mettre en œuvre une planification spatiale intégrée transfrontalière

Un bassin versant est une zone de collecte des eaux formée par des frontières naturelles, une unité naturelle qui influence l'écosystème aquatique. Les régions en amont et en aval, les rives gauche et droite, le cours principal et autres régions connexes appartiennent souvent à différentes administrations, ce qui fait du bassin versant une unité de coordination pour résoudre les points chauds des différends transfrontaliers concernant les ressources en eau et l'environnement aquatique. À cette fin, les travaux de planification spatiale intégrée peuvent briser les frontières de l'administration, se dérouler par unités de petits bassins versants de différents types, et coordonner les travaux de gouvernance systématique des ressources en eau transfrontalières, de l'écosystème aquatique, de l'environnement aquatique et de la sécurité de l'eau avec la mise en œuvre des zones de fonctions principales et des « trois zones et trois lignes » dans différents types de bassins versants. Parmi ceux-ci, les petits bassins versants dominés par le développement industriel et agricole dans les zones urbaines et les principales zones de production de produits agricoles peuvent envisager de donner la priorité à l'intégration globale des technologies de réduction et d'interdiction de l'utilisation d'engrais et de pesticides agricoles, de production propre industrielle, de réinitialisation de l'énergie et de société de circulation basse carbone urbaine et rurale avec le traitement de l'environnement aquatique, afin de mieux coordonner les ajustements de la structure industrielle, le traitement de la pollution, la protection écologique, la réponse aux changements climatiques, etc. Les petits bassins versants dominés par la protection de l'écosystème naturel doivent donner la priorité à la protection de la biodiversité et à la conservation des ressources en eau, promouvoir des accords de coopération de conservation conjointe entre les provinces et les villes pour les fonctions de conservation des ressources en eau, explorer la création de réserves naturelles interprovinciales, et protéger les ressources en eau et la sécurité de l'eau de la région. La planification spatiale intégrée des bassins versants doit faire passer les intérêts globaux en premier, renforcer la conscience de l'intégration, tenir compte de la terre et de l'eau, de la coordination en amont et en aval, et établir un nouveau mécanisme de planification de négociation. Les entités administratives concernées devraient mener ces travaux de manière négociée, sur un pied d'égalité et avec le même statut.

Planifier et élargir continuellement les voies de réalisation de la valeur des produits écologiques, explorer les mécanismes de compensation écologique transversale des bassins versants, accélérer la transformation des avantages écologiques en avantages économiques et en avantages de développement

La négociation et la mise en œuvre concrète de la tâche « Établir un mécanisme de compensation écologique dans le bassin du lac Tai » sont confrontées à des défis de taille. La planification peut, tout en renforçant la recherche sur les effets de synergie économiques et écologiques transfrontaliers dans le processus d'utilisation des ressources en eau et de l'hydrologie du bassin du lac Tai, procéder à une planification et une évaluation globales de l'utilisation des ressources en eau, de la défense contre les inondations, de la garantie de l'approvisionnement en eau, de la restauration et de la gestion de l'environnement aquatique, de la garantie de la navigation dans les régions transfrontalières concernées, afin de clarifier davantage les tâches, les responsabilités et les droits et obligations des trois provinces et d'une ville. Dans le même temps, sur la base d'une analyse scientifique, il faut promouvoir l'innovation institutionnelle d'interaction entre le gouvernement et le marché, optimiser les mécanismes de consultation, perfectionner les modes de coopération multiformes tels que la compensation financière et la création conjointe de fonds. En outre, il faut élargir le champ de la compensation écologique, accélérer la mise en place de mécanismes de compensation écologique dans les domaines de l'atmosphère et des déchets solides, et établir un système de mécanismes de compensation écologique multi-niveaux et multi-domaines axé sur le concept de communauté de vie « montagne, eau, forêt, champ, lac et herbe ».

Explorer des mécanismes de concertation pour la coordination interministérielle et interrégionale, la connectivité transfrontalière et l'optimisation de l'intégration des zones écologiquement sensibles

Actuellement, la mise en place d'une jonction sans faille des lignes de démarcation pour la protection de l'environnement dans les trois provinces et une municipalité se heurte aux contraintes de la gestion rigide des "trois zones et trois lignes" dans les plans d'aménagement du territoire de chaque région, qui ne peuvent en principe pas être modifiées. En outre, les activités constructives sont strictement interdites ou limitées dans les zones de protection écologique, ce qui empêche le bon déroulement de certains travaux de restauration écologique. Il est recommandé d'explorer un système de gestion différenciée en fonction des niveaux administratifs de délimitation des lignes écologiques : pour les lignes de démarcation pour la protection écologique définies au niveau national, encourager la mise en place d'un système et de procédures d'ajustement des zones de protection écologique de niveau national par la municipalité et les trois provinces en collaboration avec le ministère de l'environnement et des ressources naturelles, ainsi que d'autres ministères compétents ; entre la municipalité et les trois provinces et les régions voisines, explorer la mise en place de mécanismes (plateformes) de coordination et d'optimisation de l'harmonisation et de l'intégration des zones de protection écologique au niveau provincial et en deçà, en tenant compte des besoins spécifiques de développement local et des exigences de construction de projets importants, et en établissant des normes d'accès et des listes négatives unifiées pour les zones de protection écologique de la région ; en respectant les limites infranchissables de "non-réduction des fonctions écologiques, non-réduction de la superficie et non-modification de la nature", promouvoir le déroulement ordonné des projets d'ingénierie liés à la restauration écologique dans les zones de protection écologique ; améliorer la coordination et l'harmonisation des limites de gestion et des systèmes institutionnels pertinents entre les différentes zones de type (par exemple, les parcs forestiers, les zones panoramiques, etc.) situées dans les zones de protection écologique.

Planifier la construction d'un système de soutien technique pour la protection et la gestion conjointes de l'environnement écologique dans la région du delta du fleuve Yangtsé

Intégrer les ressources environnementales, l'intelligence artificielle, les sciences de la vie et autres forces de recherche de la région du delta du Yangtsé, promouvoir la fusion et l'interdisciplinarité dans les domaines des sciences de la Terre, des sciences de l'environnement, des sciences de la gestion économique et sociale, des sciences de la technologie biochimique et de l'intelligence artificielle à grande échelle, créer une base de recherche scientifique et technologique d'innovation verte, construire un laboratoire national de réduction des émissions de carbone et de santé écologique, fournir un soutien scientifique à la recherche pour le développement durable régional, national et mondial, et contribuer à la réalisation d'une chaîne d'innovation complète et d'une croissance forte et verte sur le marché des technologies vertes de la région.

Explorer les voies de mise en œuvre d'une planification intégrée axée sur la planification conjointe, la protection écologique commune, le partage des infrastructures et la construction de mécanismes communs

Gu Hao (Inspecteur en chef de la Direction des ressources naturelles de la province du Zhejiang)

Lorsque le secrétaire général Xi Jinping a visité le Zhejiang pendant les Jeux asiatiques, il a présenté plusieurs nouvelles exigences pour le Zhejiang : tout d'abord, être à l'avant-garde de la création de nouveaux avantages en matière de développement grâce à l'innovation scientifique et technologique, et créer un certain nombre de grappes industrielles émergentes stratégiques et de grappes industrielles numériques dotées d'une compétitivité internationale. C'est pourquoi nous insistons pour que l'innovation scientifique et technologique et le développement de grappes industrielles soient la priorité absolue du Zhejiang. Deuxièmement, nous devrions être les premiers à faire la démonstration de la promotion de la richesse commune, à approfondir les dix millions de projets et à améliorer encore le développement intégré des zones urbaines et rurales. La région du delta du fleuve Yangtze dispose d'une très bonne base pour le développement intégré des zones urbaines et rurales, et est également l'une des régions où l'écart entre les zones urbaines et rurales est le plus faible du pays ; le secrétaire général espère que le Zhejiang pourra explorer davantage le développement intégré des zones urbaines et rurales. Troisièmement, il est nécessaire d'approfondir la réforme, d'élargir l'ouverture et d'ouvrir un nouveau chapitre, et de faire jouer pleinement les fonctions des diverses plateformes ouvertes. Quatrièmement, il est nécessaire de construire la civilisation chinoise, d'explorer activement la civilisation moderne et de renforcer la protection du patrimoine culturel ainsi que les échanges et la diffusion de la culture.

S'appuyant sur les exigences formulées par le Secrétaire général, la province du Zhejiang s'engage activement dans la planification. La réponse du Conseil d'État concernant le plan d'aménagement du territoire au niveau provincial du Zhejiang précise davantage que la province doit devenir une zone pilote de la modernisation de type chinois et doit explorer de nouveaux

mécanismes dans le cadre de l'action régionale. Elle doit également promouvoir le développement coordonné des quatre grandes zones métropolitaines au sein de la province et du cercle métropolitain de Shanghai, renforcer la coordination de l'innovation régionale, améliorer l'interconnexion des infrastructures, accélérer l'exploration de la démonstration et de l'avance, et promouvoir une action coordonnée sur plusieurs fronts.

En ce qui concerne la planification de l'espace terrestre du delta du fleuve Yangtze, il est nécessaire d'explorer activement des voies de mise en œuvre de la planification intégrée, impliquant une planification collaborative, une protection écologique commune, le partage des infrastructures et la construction conjointe de mécanismes. Je pense que les aspects suivants méritent une réflexion plus approfondie.

Premièrement, le plan d'aménagement du territoire du delta du Yangtsé, en tant que plan spécialisé pour la mise en œuvre de la stratégie nationale, doit en premier lieu se concentrer sur la mise en œuvre de la stratégie des zones fonctionnelles principales, afin de promouvoir davantage le développement coordonné des régions grâce à la mise en œuvre de la stratégie des zones fonctionnelles principales. Lors de l'élaboration du plan, la stratégie des zones fonctionnelles principales doit être considérée comme un outil important pour promouvoir le développement coordonné des régions, en utilisant la mise en œuvre de la stratégie des zones fonctionnelles principales pour optimiser la structure de développement régional, tout en renforçant davantage la coordination des zones fonctionnelles principales entre les différentes régions administratives. Pour mettre en œuvre la stratégie des zones fonctionnelles principales, il est essentiel de définir des systèmes d'évaluation différenciés, afin de mettre en œuvre des systèmes d'évaluation et d'allocation des éléments différenciés en fonction des différentes fonctions principales, afin de réaliser la coordination des trois orientations que sont l'orientation stratégique des zones fonctionnelles principales, la direction de l'optimisation de la structure de la disposition et le flux de l'allocation des éléments spatiaux.

Deuxièmement, l'élaboration du plan d'aménagement du territoire du delta du Yangtsé doit être fondée sur la protection spatiale. La région du delta du Yangtsé est une partie importante du développement de la ceinture économique du fleuve Yangtsé. La protection spatiale doit être considérée comme une condition préalable importante, en particulier la coordination de la protection spatiale dans la région du lac Tai. La zone de démonstration de développement intégré écologiquement durable du delta du Yangtsé est centrée sur le lac Dianshan. L'élaboration du plan d'aménagement du territoire du delta du Yangtsé doit être axée sur la protection de l'espace agricole écologique du bassin du lac Tai, ce qui constitue un point essentiel de la coordination spatiale future. En ce qui concerne la protection du bassin du lac Tai, qui constitue une priorité du plan d'aménagement du territoire, il est particulièrement important de se concentrer sur la manière dont la région du delta du Yangtsé peut coopérer pour améliorer davantage la sécurité alimentaire et le taux d'autosuffisance, promouvoir conjointement la délimitation des zones agricoles écologiques clés, définir des objectifs et des exigences de protection coordonnée, et explorer activement des formes spatiales de modernisation agricole et des voies de transformation des deux montagnes.

Troisièmement, il faut viser à créer des cercles de vie de haute qualité inter-régions et à promouvoir activement des cercles d'innovation à haute efficacité. En identifiant les régions à développement de haute qualité et à coordination régionale, il faut promouvoir l'innovation coordonnée régionale. L'une des tâches les plus importantes de l'élaboration du plan d'aménagement du territoire du delta du Yangtsé est d'identifier les régions d'urbanisation de haute qualité et les cercles urbains ayant des liens fonctionnels étroits, d'organiser spatialement des cercles de vie de haute qualité par le biais de la planification, d'attirer les éléments d'innovation par le biais de cercles de vie de haute qualité et de fournir une motivation intrinsèque au développement des cercles d'innovation. Par conséquent, l'innovation est en réalité une question de synergie entre l'amélioration de la qualité de vie et la création d'un écosystème d'innovation.

Quatrièmement, il faut accorder une grande importance à la coordination de la mise en œuvre des régions transfrontalières interprovinciales. À l'heure actuelle, le problème le plus difficile de la coordination régionale est celui du développement coordonné des régions frontalières administratives, en particulier des régions frontalières administratives interprovinciales. Pour la région du delta du fleuve des Perles, l'accent doit être mis sur la planification coordonnée des corridors, car toutes les régions du delta du fleuve des Perles sont très fragmentées par les corridors, et les corridors de différents départements transforment un espace complet en une zone, une ligne, etc. Il est suggéré d'apprendre des pratiques des caniveaux communs dans la planification urbaine afin de réaliser des corridors composites.

Cinquièmement, la planification de l'espace territorial du delta du Yangzi doit accorder une plus grande attention à la recherche politique. L'objectif principal est de déterminer comment, par la configuration des facteurs, favoriser les zones clés identifiées et les projets prioritaires, afin de parvenir à une véritable concentration des facteurs dans les régions d'excellence ou à une allocation précise des facteurs aux endroits où ils sont nécessaires. Explorer la possibilité d'étendre l'utilisation d'une carte unique d'un seul territoire à toute la région du delta du Yangzi, afin de réaliser une véritable intégration de tous les plans.

Perfectionner davantage la planification spatiale de la région du delta du Yangtsé

Ning Yue Min (Professeur au Centre de recherche sur la division administrative de la Chine, Université normale de l'Est de la Chine)

Actuellement, le delta du fleuve Yangtsé dispose de deux plans d'aménagement spatial, tous deux approuvés par le Conseil des Affaires d'État. Le premier est le « Plan de développement du groupe de villes du delta du fleuve Yangtsé », élaboré sous la direction de la Commission nationale du développement et de la réforme et du Ministère du Logement et du Développement urbain-rural. Ce plan couvre la ville de Shanghai et 25 villes de niveau préfecture des provinces du Jiangsu, du Zhejiang et de l'Anhui, avec une perspective à long terme visant à...

2030 ; deuxièmement, la planification de l'espace national, qui relève du ministère des ressources naturelles, couvre actuellement trois provinces et une

Les villes ont élaboré leurs plans d'aménagement respectifs par districts administratifs, avec une période de planification allant jusqu'en 2035. D'un point de vue spatial, les deux plans, bien que différents dans leurs priorités, mettent l'accent sur le développement de l'agglomération du delta du Yangzi Jiang dans le premier cas, sans couvrir l'ensemble des trois provinces et de la municipalité, tandis que le second plan est élaboré par districts administratifs, ce qui fragmente l'influence des éléments géographiques naturels sur la protection et l'utilisation de l'espace terrestre du delta du Yangzi Jiang.

Pour s'adapter au développement de plus haute qualité de la région du delta du fleuve Yangtze, les deux ensembles de plans spatiaux doivent être perfectionnés et améliorés. Voici une description de chacun d'eux.

Le plan de développement de l'agglomération du delta du fleuve Yangtsé, approuvé par le comité permanent du Conseil des Affaires d'État en mai 2016, a maintenant huit ans. En huit ans, la situation intérieure et extérieure a considérablement changé. Premièrement, l'économie numérique est devenue le moteur de la croissance économique, mais l'évolution des relations sino-américaines a exacerbé la fragilité des chaînes d'approvisionnement et d'industrie mondiales. Deuxièmement, la population chinoise est entrée en phase de croissance négative, mais elle se déplace de plus en plus rapidement vers certaines villes de premier rang. L'échelle du système urbain connaît l'effet Matthieu, c'est-à-dire que la population des villes de haut niveau augmente rapidement, tandis que la population de nombreux comtés connaît une croissance négative. Par exemple, le plan prévoyait une population résidente permanente de 9,5 millions d'habitants à Hangzhou en 2030, mais en 2023, ...

La ville de Hangzhou, rien que pour son centre-ville, compte déjà plus de 10 millions d'habitants. Afin d'accélérer la construction de l'agglomération de classe mondiale du delta du Yangtsé, il convient d'évaluer en temps opportun les progrès de la construction de l'agglomération depuis la publication du « Plan de développement de l'agglomération du delta du Yangtsé » et de procéder à sa révision. Pour renforcer la compétitivité de l'agglomération du delta du Yangtsé, il faut d'une part analyser la position de la ville principale du delta du Yangtsé et l'évolution du réseau urbain, d'autre part intégrer l'industrie et le système de transport autour de la construction d'un pôle de chaînes d'approvisionnement de classe mondiale, et d'autre part prédire la distribution de la taille des villes et faire progresser le processus de l'urbanisation de haute qualité du delta du Yangtsé.

La planification de l'espace terrestre de notre pays a commencé en 2017. En 2023, les plans d'aménagement du territoire des trois provinces du Jiangsu, du Zhejiang et de l'Anhui ont tous été approuvés par le Conseil des Affaires d'État. Cependant, les divisions administratives provinciales de notre pays fragmentent souvent les régions géographiques naturelles. Par conséquent, l'élaboration d'un plan d'aménagement du territoire unifié pour les trois provinces et une ville du delta du Yangzi est une mesure importante pour promouvoir le développement

coordonné entre les hommes et la terre dans cette région et constitue également la base de toutes les activités de développement, de protection et de construction dans le delta du Yangzi.

L'élaboration du plan d'aménagement du territoire de la région du delta du Yangtsé doit s'attaquer aux contradictions entre l'intégralité des régions géographiques naturelles, le développement durable et la gestion par divisions administratives. Par exemple, la réserve naturelle nationale de Qingliangfeng se trouve à la frontière entre l'Anhui et le Zhejiang, mais deux réserves naturelles ont été créées séparément : la réserve naturelle de Qingliangfeng de la province d'Anhui et la réserve naturelle de Qingliangfeng de la province du Zhejiang. Ces dernières années, chacune de ces réserves a élaboré son propre plan. Par conséquent, le plan d'aménagement du territoire de la région du delta du Yangtsé doit accorder une attention particulière à l'intégration et au développement coordonné des ressources foncières aux frontières interprovinciales. Ensuite, il faut accorder une attention particulière à la planification intégrée terre-mer. L'embouchure du Yangtsé et la baie de Hangzhou sont les régions les plus polluées de Chine, avec des concentrations de métaux lourds qui dépassent largement les limites autorisées. Mais les eaux territoriales de cette région sont gérées par des organes compétents du Jiangsu, du Zhejiang et de Shanghai, tandis que les organes de protection de l'environnement ne gèrent pas efficacement la pollution marine, ce qui fait que le problème de la pollution marine persiste. La planification intégrée terre-mer dans le plan d'aménagement du territoire de la région du delta du Yangtsé doit traiter les zones de transition terre-mer comme une entité « naturelle, économique et sociale », en accordant une attention particulière à la protection et à la gestion. Il faut proposer des mesures de gestion de l'environnement marin et des dimensions raisonnables pour les industries concernées, en fonction de la capacité de l'environnement marin côtier.

Les plans d'aménagement du territoire à différentes échelles administratives élaborés au niveau national partent tous de l'état actuel de l'utilisation des terres pour délimiter les trois lignes rouges, ce qui conduit les régions économiquement moins développées à accorder une plus grande importance à la protection de l'espace agricole, ce qui n'est pas favorable au développement équilibré des régions. Les différences de développement au sein de la région du delta du fleuve Yangtsé, qui regroupe trois provinces et une ville, sont importantes. Une planification de l'aménagement du territoire intégrant l'ensemble du territoire doit non seulement tenir compte de la protection des ressources naturelles, mais aussi, pour favoriser l'intégration de l'ensemble du territoire, offrir davantage d'opportunités de développement spatial aux régions économiquement moins développées, afin de promouvoir le progrès de l'équité sociale. Par exemple, la plaine du fleuve Huai, située dans la partie nord du delta du fleuve Yangtsé, est un important grenier à céréales de la Chine. Les cinq villes de Bozhou, Huaibei, Fuyang, Suzhou et Bengbu, situées dans le bassin du fleuve Huai de la province d'Anhui, représentent la moitié des terres cultivées de la province, mais cette région est également la région économiquement la plus défavorisée du delta du fleuve Yangtsé et une zone importante d'exode rural. Pour promouvoir le développement de l'Anhui du Nord, la Commission nationale du développement et de la réforme a publié

« Plan d'application de la coopération jumelée entre les villes de Shanghai, Jiangsu et Zhejiang pour aider les villes du nord de l'Anhui ». À l'avenir, d'une part, il est nécessaire de continuer à

perfectionner et à améliorer le système et le mécanisme de coopération jumelée d'assistance, d'autre part, il est également nécessaire de mettre en œuvre l'assistance des villes jumelées dans la planification de l'espace terrestre. Pour les villes des régions développées, les terres utilisées après le transfert d'industries peuvent bénéficier de certaines conditions préférentielles d'utilisation ; pour les villes bénéficiaires, des politiques préférentielles sont accordées aux nouvelles terres urbaines. En résumé, la planification de l'espace terrestre de la région du delta du fleuve Yangtze doit renforcer ses capacités de coordination, prêter davantage attention à la coordination du développement économique et social avec la nature, ainsi qu'à la coordination du développement régional.

La clé pour faire progresser la planification et la mise en œuvre de l'intégration de haute qualité du delta du fleuve Yangtsé réside dans une réponse coordonnée à tous les niveaux.

Tu Qiyü (Vice-président, chercheur et directeur de thèse de l'Institut de développement urbain et démographique de l'Académie des sciences sociales de Shanghai)

Les attributs de la planification relèvent de la politique publique, et le rôle de la planification dans le développement régional relève de l'intégration institutionnelle. Par conséquent, quelles sont les dimensions qui nécessitent une planification prospective pour guider l'évolution de la société et du marché ? Quels sont les domaines où la planification doit ajuster les politiques publiques existantes qui entravent déjà la mise en œuvre de l'intégration fonctionnelle ? C'est le point de départ de la réflexion sur « L'intégration de haute qualité dans le delta du fleuve Yangtsé : que peut faire la planification ? »

Depuis la fondation de la République populaire de Chine, l'efficacité de la coopération dans la région du delta du Yangtsé a connu des hauts et des bas, pouvant être résumée par l'interaction entre les deux voies institutionnelle et fonctionnelle. L'intégration institutionnelle entraîne-t-elle le progrès de l'intégration fonctionnelle ? Ou l'intégration fonctionnelle oblige-t-elle une réponse institutionnelle ? Lorsque ces deux fils conducteurs sont bien coordonnés, l'intégration du delta du Yangtsé progresse ; en cas de mauvaise coordination, l'efficacité est compromise. Aujourd'hui, promouvoir une intégration de haute qualité du delta du Yangtsé revient à gérer correctement l'interaction entre ces deux fils conducteurs à l'ère nouvelle, à partir d'une perspective de développement axée sur l'innovation, la synergie, la durabilité, l'ouverture et le partage. À cet égard, le travail de planification, en particulier la planification spatiale, a un rôle crucial à jouer.

Planifier implique de prendre en charge les tâches de réglage les plus difficiles

Dans le processus d'intégration régionale, les acteurs de l'intégration fonctionnelle sont principalement des entités du marché (principalement des entreprises) et des entités sociales (le peuple et les organisations sociales). La nature géographique et humaine intégrée de la région du delta du fleuve Yangtze détermine que la volonté et les actions des personnes morales et physiques en matière d'intégration de haute qualité sont hautement cohérentes.

Le moteur de l'intégration institutionnelle est le gouvernement, la planification étant une politique publique importante pour l'action gouvernementale. Toutefois, contrairement à la planification d'une unité administrative unique, la planification relative à la région du delta du Yangtsé implique des arrangements institutionnels impliquant des négociations et des efforts coordonnés entre plusieurs entités administratives. Le « petit et complet », l'économie sectorielle et le protectionnisme local reflètent précisément le fait que les entités gouvernementales concernées par la planification régionale sont souvent en concurrence effective. Par conséquent, la planification est confrontée à la tâche de régulation la plus difficile de l'intégration du delta du Yangtsé : la prise en compte des intérêts de toutes les parties. Les intérêts locaux sont une réalité qu'il faut prendre en compte, et la compétition entre les gouvernements locaux exacerbe la priorité accordée aux performances locales. Lorsque le cycle de développement est en phase de fluctuation ou de baisse, la concurrence plutôt que la coopération et le partage devient une réaction compréhensible pour les entités gouvernementales locales.

La planification doit également tenir compte des limites de ses capacités.

La planification, en tant que politique publique, devrait en général rester à l'intérieur des limites de la fourniture et de la régulation des biens publics, laissant le marché aux activités du marché et la société aux activités de la société.

Les biens publics régionaux incluent clairement une vision commune du développement régional, les infrastructures énergétiques et de transport, les ressources écologiques telles que les montagnes, les rivières, les forêts, les terres agricoles, les lacs, les prairies et les sables, les mécanismes de marché équitables, etc. Les quasi-biens publics régionaux concernent la planification coordonnée des facteurs d'innovation scientifique et technologique, la planification coordonnée des facteurs de ressources stratégiques importantes, etc.

Dans le domaine de l'économie régionale, la planification qui guide la suppression des barrières administratives pour favoriser l'intégration du marché est la bienvenue (ce qui relève de la construction d'infrastructures de marché) ; la planification qui fournit des produits publics tels que la prévision industrielle et les plateformes sectorielles que les entreprises du marché peuvent être incapables ou non désireuses de faire est possible ; la planification qui guide la division du travail, le déploiement des fonctions, les pôles d'activité et la formation de diverses chaînes est une tâche qui nécessite de la prudence. Les planificateurs doivent se rappeler que le marché non faussé lui-même peut être une force d'orientation plus efficace de l'économie régionale, les entreprises étant plus incitées à établir un positionnement produit, des relations inter-entreprises et des chaînes d'approvisionnement amont-aval les plus efficaces. Dans la pratique de la planification économique de la région du delta du fleuve des Perles depuis la fondation de la Chine nouvelle, il n'est pas rare de trouver des plans qui sont affichés au mur sans être mis en œuvre ; ou qui sont mis en œuvre en partie mais avec une faible efficacité et un coût élevé. Bien sûr, dans le monde d'aujourd'hui, il existe en effet un certain nombre de secteurs économiques qui, en raison de leur énorme effet d'entraînement en amont et en aval et de la concurrence entre les pays, ont une nature stratégique (industries émergentes stratégiques, industries futures). Ces industries ont donc un caractère de quasi-produit public, ce qui justifie

l'intervention des politiques publiques. Cependant, à l'échelle régionale, garantir un marché sans friction ni distorsion par la planification reste la condition la plus fondamentale au développement des industries stratégiques ; décider par la planification où et par qui développer quelles industries stratégiques, en fait, revient à un raisonnement planifié, ce qui est toujours impossible aujourd'hui.

Planifier, mais aussi innover, et mettre en place des mécanismes de collaboration en avance sur les besoins

Si la planification est trop en avance sur le processus d'intégration fonctionnelle entre les entités, elle risque de ne pas se concrétiser. Si elle est trop en retard sur l'intégration fonctionnelle impulsée par le marché, elle devient un obstacle que la pratique finit par surmonter. En tant que politique publique, la planification idéale est légèrement en avance, sans être trop ambitieuse ni trop tardive, afin de jouer un véritable rôle de guide.

Guider les villes centrales à jouer un rôle de leadership

En tant que leader régional, les villes centrales doivent assumer la responsabilité de fournir les biens publics essentiels et prendre des mesures cohérentes, ainsi que diriger l'élaboration et la mise en œuvre des plans. Les métropoles, si l'on se base sur cette distinction, ne sont excellentes que pour leur population de plusieurs millions et leur PIB de plusieurs milliers de milliards. Pour une Chine vaste, avec une population de plusieurs milliards, un PIB de plusieurs centaines de milliers de milliards et une superficie de plusieurs millions de kilomètres carrés, combien de métropoles devrions-nous et pouvons-nous créer pour la soutenir ? Une fois que l'intégration régionale sera réalisée, formant des super-villes-régions (avec des métropoles, des grandes métropoles et des agglomérations imbriquées), leur capacité de soutien sera solide. Dans le contexte des deux contradictions majeures de notre époque, à savoir le développement inégal et insuffisant, le delta du Yangzi Jiang est une région où le développement est relativement équilibré et suffisant, et elle a toutes les conditions et la responsabilité de mettre en œuvre l'entreprise grandiose d'un développement de haute qualité de la région dans son ensemble, de manière ponctuelle, en réseau et globale. Le développement des métropoles peut lui-même atteindre de nouveaux sommets grâce à une croissance synergique.

Identification de l'espace stratégique régional

L'expérience mature en matière de planification spatiale, même adaptée, peut encore jouer un rôle majeur dans le développement de haute qualité du delta du Yangzi. Par exemple, il est toujours nécessaire d'avoir un espace stratégique, de la ville à la région. L'espace stratégique régional peut servir de « point d'appui » à l'intégration régionale. L'espace stratégique régional est un espace qui assume des missions de fonctions majeures de portée régionale et qui présente les attributs d'un bien public régional. Au début du XXI^e siècle, le port de Yangshan, en menant une bataille pour un hub maritime à l'échelle du Pacifique occidental, a non seulement fait progresser Shanghai, mais a aussi permis à l'ensemble du delta du Yangzi de devenir un centre international de transport maritime et commercial de premier plan.

Actuellement, l'espace stratégique régional est principalement identifié au niveau naturel. Au niveau humain, la dimension culturelle et touristique est principalement reliée (avec un certain succès, mais uniquement en termes de liaison) ; la dimension industrielle est planifiée de manière proactive, même si elle existe, elle est en réalité considérée comme un exercice superficiel (les clusters industriels transfrontaliers et les collaborations existants sont souvent le résultat de la régulation du marché) ; la dimension scientifique et technologique est globalement similaire à la situation industrielle (une planification inefficace ne s'adapte pas aux réseaux de collaboration de plus en plus actifs des entités scientifiques et technologiques). Le corridor d'innovation G60 présente quelques exemples précieux de collaborations régionales initiées par les gouvernements locaux et qui ont obtenu un certain succès et une certaine reconnaissance, grâce à une planification gouvernementale proactive.

Les nouvelles frontières de la pratique de la planification participative par les urbanistes

La planification est une politique publique, mais les planificateurs ne doivent pas simplement servir la politique publique d'un seul gouvernement (la région est par essence multi-administrative), et même pas simplement la politique publique du gouvernement (les acteurs de la coordination régionale incluent également les entreprises, les personnes et les organisations sociales). À cette fin, la planification régionale doit s'inspirer des pratiques des planificateurs communautaires en termes de concepts et de techniques. La pratique de la planification communautaire consiste à fournir aux différents acteurs de la communauté une conception optimisée et réalisable de l'espace communautaire, ainsi que des règles d'interaction. En réalité, la multiplicité des acteurs dans l'action régionale implique que seule une planification qui reflète pleinement la participation de chacun et intègre efficacement les revendications de chacun est réellement exécutoire.

La planification doit être une aiguille de broderie pour l'intégration approfondie du delta du Yangtze

Wang Wei (Directeur du département de la gestion urbaine, professeur agrégé à l'École de gestion gouvernementale de l'Université des finances et de l'économie de Chine)

Dès les années 1970, le célèbre géographe français Jean Gottmann avait prédit que l'agglomération urbaine du delta du Yangtsé, centrée sur Shanghai, deviendrait l'un des six principaux pôles urbains mondiaux. Au cours des 40 années qui ont suivi l'ouverture de la Chine, la région métropolitaine du delta du Yangtsé, stimulée par la croissance industrielle, l'urbanisation, la libéralisation du marché et la mondialisation, est devenue une région urbaine mondiale de premier plan. On peut dire que, dans ce processus, la politique de planification a joué un rôle déterminant : en 2008, l'intégration régionale du delta du Yangtsé a été intégrée pour la première fois dans la stratégie nationale dans les « Orientations du Conseil des Affaires d'État pour la poursuite de la réforme et de l'ouverture et le développement économique et social de la région du delta du Yangtsé », qui appelaient à une intégration accélérée de la région du delta du Yangtsé ; en 2010, le Conseil des Affaires d'État a publié le « Plan régional du delta du

Yangtsé (2011-2020) » ; en 2016, la Commission nationale du développement et de la réforme a publié le « Plan de développement de l'agglomération urbaine du delta du Yangtsé » ; en 2019, le « Plan-cadre pour le développement intégré de la région du delta du Yangtsé » a été officiellement publié ; en 2023, le premier plan légal interprovincial à l'échelle nationale, le « Plan général d'aménagement du territoire du district pilote de développement intégré écologique et vert du delta du Yangtsé (2021-2035) », a été approuvé par le Conseil des Affaires d'État. Dans ce contexte, pourquoi faut-il encore réfléchir et débattre de « l'intégration de haute qualité du delta du Yangtsé : ce que la planification peut faire » ? Je pense que c'est parce que nous vivons dans une époque pleine d'incertitudes, non seulement les problèmes à résoudre changent, mais aussi « l'environnement et les conditions de résolution des problèmes » évoluent, et les méthodes de résolution des problèmes doivent naturellement être mises à jour. À cet égard, je souhaite partager quelques réflexions personnelles sur trois aspects : les « objectifs, les problèmes et les capacités ».

Tout d'abord, au niveau de « l'objectif », à quoi sert la promotion de l'intégration ? Du point de vue des objectifs de haut niveau, dans un contexte de concurrence et de rivalités entre grandes puissances, un nouvel ordre mondial est en train de se façonner. La dynamique de l'intégration du delta du Yangtsé sera confrontée à d'énormes défis. En tant que représentant de la participation de la Chine à la compétition mondiale, il est urgent de cultiver et de créer davantage de fonctions de « bureau du monde », « salon du monde » et « incubateur du monde » sur la base de « l'usine du monde », afin de créer constamment de nouvelles « parts du gâteau » pour éviter une spirale négative. Du point de vue de la logique sous-jacente, à la suite de la nouvelle vague de révolution technologique mondiale, dirigée par l'intelligence artificielle, qui a entraîné l'essor de l'économie numérique, du changement climatique mondial qui a conduit à l'émergence d'une économie verte à faible émission de carbone, et de la diminution du dividende démographique national qui a conduit à l'émergence d'une économie axée sur l'humain, etc., de nouvelles formes et de nouveaux mécanismes économiques caractérisés par la « réseautisation, la circulation et la capitalisation » sont apparus. Il est donc nécessaire de réfléchir à la répartition des tâches de l'intégration du delta du Yangtsé du point de vue d'une perspective régionale, de respecter les nouvelles lois économiques, sociales et écologiques, d'apprendre largement des théories et des concepts des villes mondiales les plus avancées, de s'orienter véritablement vers la satisfaction des besoins humains et la libération du potentiel humain, et de contribuer à la création de règles, d'ordres et de lieux spatiaux adaptés aux activités économiques microéconomiques, à la libération et à la poursuite de la libération des forces productives, non seulement en concevant des « conteneurs » spatiaux, mais aussi en concevant des « aimants énergétiques » et des « scènes », en façonnant de nouveaux pôles de croissance forts et dynamiques, en créant de nouveaux avantages et espaces de développement, afin que l'ensemble de la région puisse se transformer en un « poing puissant et qualitatif » représentant la participation de la Chine à la nouvelle vague de compétition mondiale.

Ensuite vient le niveau des « problèmes », vers quelle intégration devrait-on tendre ? L'intégration de la région du delta du Yangtsé est stratégique, et non pas tactique, elle doit être fondée sur un véritable consensus, une situation gagnant-gagnant et une cohabitation. Cependant, les travaux d'intégration régionale en Chine présentent souvent deux types de problèmes : un premier type est l'intégration non applicable, qui, en raison d'obstacles d'intérêt

profonds, fait que l'élaboration et la mise en œuvre des plans sont souvent bloquées au « premier kilomètre » ou au « dernier kilomètre » ; un deuxième type est l'intégration non durable, qui se présente souvent sous la forme de projets « superficiels et artificiels », ce qui conduit à une fragmentation et à une superficialisation des travaux d'intégration, sans système ni durabilité. Il faut dire que l'intégration de la région du delta du Yangtsé est à l'avant-garde du développement de l'intégration régionale en Chine, elle est entrée dans une zone d'eau profonde, dans le passé, on pouvait avancer en tâtonnant, mais maintenant, l'eau est si profonde qu'on ne peut plus toucher le fond, pour traverser la rivière, il faut trouver la bonne direction, saisir les points clés et trouver des balises. À cette fin, la planification doit se baser sur l'ensemble du système, comme une aiguille à broder, affiner le grain, la précision et l'exactitude de la planification, en s'appuyant sur la « carte de base, les données de base, les lignes de base et les fondements » des ressources spatiales de la région du delta du Yangtsé, pour créer une synergie entre la vie, la production, l'écologie et les affaires, pour créer une communauté de destin régionale dans laquelle l'industrie, l'écologie, la culture, la société et la gouvernance sont en harmonie.

Enfin, au niveau de la « capacité », quelle planification l'intégration requiert-elle ? L'espace nous offre la plateforme de gouvernance la plus naturelle et constitue le terrain principal de la discipline de la planification. Face aux nouveaux objectifs et aux nouveaux problèmes de l'intégration, la pertinence des expériences traditionnelles est en train de connaître une évolution marginale importante. Nous ne pouvons pas nous contenter d'utiliser des outils traditionnels pour résoudre des problèmes futurs. Il est nécessaire d'innover davantage en matière de connaissance, de théorie et de méthodes de planification, et de renforcer les capacités « six harmonieuses » de la « aiguille de broderie » de la planification : ① La capacité de gouvernance spatiale conjointe. Conformément aux trois principes de la division des pouvoirs selon le principe de la convergence des intérêts, le principe interrégional et le principe de la complexité de l'information, il est nécessaire de mettre en place et de consolider un mécanisme de gouvernance coordonnée de la planification spatiale multi-niveaux du delta du Yangtsé, impliquant les ministères centraux, les provinces, les villes, les districts, les communes et les villages, afin de créer une synergie efficace entre les différents niveaux. ② La capacité à combler les intérêts spatiaux. Promouvoir la conception de politiques et de réglementations qui lient la planification spatiale, la planification industrielle, la répartition des recettes fiscales, la circulation des terres, les droits des actifs en ressources naturelles, la compensation de l'environnement écologique, etc. dans le delta du Yangtsé, établir un bilan des actifs et passifs spatiaux dans la région intégrée du delta du Yangtsé, équilibrer la répartition de la valeur entre la protection et le développement, briser les barrières d'intérêt des administrations et progresser vers la prospérité commune. ③ La capacité d'intégration de l'information spatiale. S'adapter pleinement aux tendances de la numérisation et de l'intelligence, saisir les opportunités de la construction du CSPON, établir un réseau de cerveaux intelligents multi-niveaux de la région entière, de tous les éléments et de tous les temps du delta du Yangtsé, afin d'utiliser des informations plus complètes et plus agiles pour améliorer l'efficacité globale du fonctionnement de l'agglomération urbaine.

④ Capacité de suture du réseau spatial. Sur la base des lois de l'activité humaine et biologique, perfectionner et compléter pleinement la variété des configurations spatiales fonctionnelles «

point-ligne-surface-réseau » qui répondent harmonieusement à la coexistence entre l'homme et la nature, construire un système multi-cercles imbriqué de cercles de vie communautaires, de cercles urbains, de cercles métropolitains et de biosphères. ⑤ Capacité de liaison des sujets spatiaux. Analyser pleinement les lois de localisation de la chaîne de valeur, de la chaîne d'approvisionnement et de la chaîne d'innovation du fonctionnement économique des industries émergentes, évaluer systématiquement les points d'origine, les points d'étranglement, les points de rupture, les points faibles et les points aveugles de l'intégration économique régionale, conformément aux exigences de la construction d'un grand marché unifié, guider la connexion de plusieurs sujets et de plusieurs éléments à l'aide des technologies numériques. ⑥ Capacité de fusion des connaissances spatiales. Face à une situation mondiale sans précédent depuis un siècle, il est impératif de planifier pour réussir, car la planification est essentielle pour la réussite. La compréhension de la planification détermine l'orientation du développement. Il est possible de tirer parti du rôle des plateformes telles que le Bureau de coopération de la région du delta du fleuve des Perles, la Conférence de coordination économique des villes du delta du fleuve des Perles et le Forum annuel de la métropole de Shanghai pour améliorer le partage des connaissances de planification entre les différentes villes, afin de promouvoir efficacement la synchronisation de la compréhension de la planification régionale et la communication efficace du consensus.

Une interdépendance à plusieurs niveaux pour stimuler la prospérité, la résilience et l'influence culturelle

Yu Tao Fang (Professeur agrégé titulaire et directeur de thèse, École d'architecture de l'Université Tsinghua)

La région du delta du fleuve Yangtsé est la plus compétitive en termes de développement régional en Chine. Elle bénéficie d'une situation géographique et de conditions naturelles favorables, d'un volume économique et d'un niveau de développement élevés, d'une structure industrielle diversifiée, de moteurs de développement multiples, d'un riche patrimoine culturel et d'un capital humain important. Grâce à de multiples moteurs, tels que le marché et le gouvernement, le centre et les régions, les petites villes et les villes centrales, les facteurs intrinsèques et extrinsèques, l'intégration de la région du delta du fleuve Yangtsé est particulièrement remarquable au niveau national et même international, servant de modèle.

Cependant, l'intégration est un processus continu, en constante évolution et nécessitant des ajustements et des médiations. Par le passé, l'intégration régionale du delta du Yangtsé a progressé de manière spiralaire et continue dans des domaines tels que l'interconnexion des transports régionaux, la construction et le partage des infrastructures, la protection environnementale et la coordination de la prévention et du traitement, la coopération intergouvernementale de transmission verticale et d'interaction horizontale, ainsi que le renforcement des capacités de gouvernance. Du point de vue de la gouvernance régionale, ces approches resteront des choix clés à l'avenir.

En tant que région bénéficiant du plus haut niveau de développement intégré et global au niveau national, sous le concept de développement de haute qualité du pays, l'intégration future du delta du fleuve Yangtsé est nécessairement axée sur la haute qualité. Dans le nouveau contexte politique et économique national et international, d'une part, le delta du fleuve Yangtsé a une tâche plus ardue en tant que « tête de pont » et « moteur » pour la transformation du modèle de développement national, l'amélioration de la compétitivité internationale du pays et la réalisation des objectifs de modernisation à la chinoise ; d'autre part, comme d'autres régions, le delta du fleuve Yangtsé est également confronté à de multiples défis et problèmes en matière de modèle de développement économique et de dynamisme, en particulier sur la manière d'améliorer le rendement économique et la productivité des investissements, de stimuler l'activité et la proactivité des acteurs de l'investissement et de l'innovation. Par conséquent, rendre le delta du fleuve Yangtsé plus attractif pour stimuler l'innovation et le développement prospère, plus résilient pour promouvoir l'adaptabilité et la sécurité des systèmes complexes, plus cohésif sur le plan culturel pour reconstruire la splendeur du « paradis » du delta du fleuve Yangtsé en matière d'habitat, est une importante considération stratégique dans le domaine de la planification pour promouvoir le développement intégré régional.

Premièrement, l'interconnexion spatiale multi-échelle. Tout d'abord, les métropoles mondiales exercent une influence « maîtresse » à différentes échelles régionales, que ce soit la région métropolitaine de New York, la région métropolitaine de Tokyo, la région métropolitaine de Londres ou d'autres régions métropolitaines mondiales. La région du delta du fleuve Yangtze a joué un rôle de « grenier du pays » dans l'histoire de la Chine, a été le fer de lance et le centre de l'Extrême-Orient à l'époque moderne, et a joué un rôle irremplaçable de fer de lance dans le développement côtier et le long du fleuve Yangtze après la réforme et l'ouverture. En réalité, la tendance à la « dilatation » continue de la région du delta du fleuve Yangtze révèle également les lois d'expansion et de changement de son influence directe à plusieurs échelles. En termes de planification, il faut d'une part renforcer davantage l'interconnexion des infrastructures telles que les villes importantes et les ports maritimes et les aéroports de la région côtière, de Shanghai à Lianyungang en passant par Nantong au nord, à Qingdao, à Tianjin et à Dalian, de Shanghai à Wenzhou en passant par Ningbo au sud, à Ningde, à Fuzhou, à Xiamen, à Guangzhou et au Golfe du Tonkin, afin de consolider et de promouvoir davantage la région le long du fleuve Yangtze via Anhui, reliant la région du delta du fleuve Yangtze central, et rayonnant davantage vers le Sichuan et la Chongqing ; d'autre part, promouvoir la circulation des facteurs avec le Jiangxi, le Hunan, le Guizhou, le Yunnan, le Tibet et d'autres régions du sud-ouest par le biais de couloirs de transport régionaux tels que le train à grande vitesse national, et promouvoir la circulation des facteurs avec l'Anhui, le Henan, le Shaanxi, la Mongolie intérieure et d'autres régions du nord-ouest, afin d'améliorer davantage la capacité de contrôle du delta du fleuve Yangtze et de renforcer la position de Shanghai en tant que centre maritime, centre financier, centre commercial, etc. Deuxièmement, tout en se développant vers l'extérieur, les régions « cœur », en particulier la région du Jiang-Zhe-Hu centrée sur Shanghai, Nanjing et Hangzhou, ont encore plus besoin d'une voie d'intégration de mise à niveau et d'agrégation. Après 30 à 40 ans de développement rapide, après avoir traversé les étapes du développement axé sur les facteurs primaires et du développement axé sur l'investissement, la région du delta du fleuve Yangtze, et même l'ensemble du pays, est entrée dans une phase de développement axé sur l'innovation, un

nouveau cycle de « régulation » s'ouvrant : un nouveau cycle de phases initiales, de décollage, d'accélération et de vitesse uniforme, un nouveau cycle passant du déséquilibre à l'équilibre, un cycle de développement passant des pôles de croissance, des axes aux réseaux. Dans le cadre de l'idée de concentration, de densité et de rendements croissants à l'échelle, « retourner dans la région orientale, retourner dans les grandes villes, retourner dans les centres-villes » est actuellement une idée importante pour stimuler l'innovation, maximiser le retour sur investissement et éviter les risques financiers, ce qui se reflète pleinement dans le 14e plan quinquennal national. Par conséquent, dans la région du delta du fleuve Yangtze au sens strict, les centres urbains tels que Shanghai, Nanjing et Hangzhou, grâce à la puissance de leurs industries de services de pointe, au niveau de leur capital humain et à leurs capacités d'innovation scientifique et technologique, deviennent une base et un moteur importants pour l'intégration régionale, et la même chose s'applique à la promotion de la construction de zones métropolitaines centrées sur Shanghai, Nanjing et Hangzhou. À l'avenir, il est essentiel de ne pas ménager les efforts dans les investissements et la planification d'orientation des ressources publiques dans les centres-villes des grandes et très grandes villes, dans les zones métropolitaines, etc., ce qui constitue une importante mesure spatiale pour le développement intégré du delta du fleuve Yangtze à l'ère nouvelle.

Deuxièmement, en suivant les lois du développement des mégasystèmes complexes, il est nécessaire d'améliorer et de mettre en valeur la résilience et la capacité de développement adaptatif. La région du delta du Yangtsé peut être considérée comme un mégasystème complexe, qui se manifeste dans tous les domaines, notamment la nature, l'économie, la société et les agglomérations urbaines et rurales. Pour un tel mégasystème, la planification doit, d'une part, mettre en œuvre des moyens techniques d'ingénierie et des méthodes intelligentes pour une gestion et une organisation précises, atténuer les risques et améliorer les performances ; d'autre part, sur la base de listes négatives précises et de contrôles stricts et clairs de l'espace écologique et des risques de catastrophe, il est nécessaire d'améliorer et de mettre en valeur la résilience et la capacité d'adaptation de la région, de favoriser l'innovation et l'exploration adaptative ascendante des communautés locales et de la société civile dans le delta du Yangtsé. Dans le contexte de l'amélioration continue de l'économie de marché, il est plus nécessaire de mettre en valeur les avantages comparatifs des unités résidentielles à différents niveaux, les innovations intelligentes doivent se concentrer sur les forces populaires et sociales, les innovations axées sur la croissance doivent se concentrer sur les forces du marché et l'initiative locale, la prospérité et l'innovation ne peuvent pas dépendre entièrement de la planification et du gouvernement.

Reconstruire la splendeur du paradis pour les habitants, une vision intégrée. L'influence future de la région du delta du Yangtsé ne se limite pas aux exportations, au développement industriel ou au PIB, mais doit également considérer la cohésion culturelle, un environnement de vie sain et pittoresque comme des éléments clés pour l'investissement et l'habitabilité. Le développement économique crucial actuel ne dépend pas seulement des importations-exportations, de la consommation et des investissements, mais l'attraction et l'accumulation du capital humain doivent également devenir des aspects importants. Historiquement, le delta du Yangtsé a attiré des personnes de tous horizons dans les domaines de l'écologie, de la culture et de la société, créant une culture régionale et un environnement de vie d'envergure mondiale. Les autres agglomérations urbaines développées du monde, comme la

grande région de Londres et la grande région de New York, accordent également une importance constante à la cohésion culturelle régionale, à la qualité de l'environnement écosystémique régional et à l'influence mondiale. La prochaine étape de l'intégration régionale devrait viser à reconstruire la splendeur du paradis pour les habitants. Premièrement, il faut redresser les torts et construire des systèmes naturels tels que les plaines, les rivières, les lacs, les mers et les marais, les montagnes, les eaux, les forêts, les champs, les lacs et les herbes. Deuxièmement, il faut protéger et transmettre le patrimoine culturel traditionnel diversifié de renommée mondiale du delta du Yangtsé. Troisièmement, il faut mettre en place des mesures d'incitation spatiales pour fournir des supports et des terrains propices au développement culturel futur.

Promouvoir un développement de haute qualité et une gouvernance de haut niveau dans le delta du fleuve Yangtze grâce à une planification intégrée et innovante

Zhang Jingxiang (Professeur à l'École d'architecture et d'urbanisme de l'Université de Nanjing, membre permanent du Conseil d'administration de la Société chinoise de planification urbaine)

L'intégration de la région du delta du Yangtsé est une stratégie nationale majeure qui permet à la Chine de faire face au nouvel environnement de développement mondial et de répondre aux exigences de développement de la nouvelle ère. Le plan d'intégration correspondant doit également faire l'objet d'une transformation et d'innovations actives dans un nouveau contexte. En bref, il faut promouvoir le développement de haute qualité et la gouvernance de haut niveau dans le delta du Yangtsé à travers un plan d'intégration innovant, ce qui se traduit principalement par les aspects suivants.

Comprendre la signification majeure de la planification de l'intégration régionale à l'ère nouvelle sous un angle nouveau

La planification de l'intégration régionale n'est pas un concept nouveau. En Chine, depuis les années 1980 en particulier, des explorations pratiques riches ont été menées de manière descendante et ascendante. Ces dernières années, sous l'influence de la « dés mondialisation » et de la pandémie de COVID-19, la « restructuration de proximité » des chaînes d'approvisionnement et de production mondiales est devenue une tendance marquée. Parallèlement, pour mettre en œuvre efficacement la stratégie de « double circulation » intérieure et internationale, l'État a appelé à la construction d'un « grand marché unique national ». Cependant, la segmentation des marchés et des flux de facteurs, conséquence de longue date de l'« économie administrative », persiste largement. C'est pourquoi la planification de l'intégration du delta du Yangzi dans la nouvelle ère exige que nous ne nous contentions pas, comme par le passé, de la planification spatiale commune, de la protection environnementale commune, de la construction d'infrastructures communes et du partage des services sociaux, mais que nous nous concentrons sur la façon dont la planification de l'intégration peut favoriser la restructuration optimale des chaînes d'approvisionnement et de production dans la région, afin de concilier l'efficacité, la qualité et la résilience des développements industriels. Il est également essentiel de se pencher sur la manière dont la planification de l'intégration peut lever les obstacles aux flux et à la configuration des marchés et des facteurs, afin de mobiliser la

construction d'un marché unique national grâce à l'effet d'entraînement et d'exemplarité de l'intégration du delta du Yangzi.

Le plus grand trait distinctif de la planification intégrée en tant que plateforme pour la gouvernance concurrentielle multi-acteurs dans les régions est de faire face aux nombreux intérêts locaux au sein de la région

En effet, la pratique nationale et internationale a démontré à maintes reprises que la réussite de la planification régionale repose nécessairement sur un processus itératif de négociation entre les niveaux supérieur et inférieur, aboutissant à une convergence et une synergie. On ne saurait brandir le drapeau de « l'intégration régionale » sans tenir compte, voire refuser, des revendications légitimes des entités locales, ni céder aux intérêts locaux au point de transformer la planification régionale en un simple « patchwork ». Ces dernières années, la pratique de la planification de l'intégration régionale dans diverses régions du pays a démontré que les plans d'intégration qui sont uniquement impulsés par le haut, qui manquent d'un large consensus au sein de la région et qui se limitent à des slogans creux, ne parviennent pas à être véritablement mis en œuvre. Il est indispensable d'adopter une nouvelle vision qui transforme le système d'organisation, l'élaboration et la mise en œuvre de la planification de l'intégration en une plateforme de gouvernance concertée multi-acteurs au sein de la région. La planification doit à la fois reconnaître et respecter les revendications légitimes de chaque acteur, mais aussi jouer un rôle actif, innover en termes de solutions, rechercher un consensus et une action commune. C'est pourquoi, dans ce sens, la forme et le processus d'élaboration de la planification de l'intégration sont souvent plus significatifs et ont un impact plus profond que le « texte de planification » final. Ces dernières années, dans le cadre de la planification de l'intégration du delta du Yangtze, de la planification de la grande métropole de Shanghai, etc., on a commencé à prêter attention au rôle de « plateforme de gouvernance » de la planification de l'intégration, ce qui a déjà donné de bons résultats.

Reconstruire la logique de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans intégrés à travers la conception institutionnelle et politique

Contrairement aux plans d'aménagement qui réglementent l'utilisation de l'espace dans les zones urbaines, les plans d'intégration régionale ne peuvent généralement pas être appliqués directement à la réglementation de l'utilisation de l'espace. Leur essence est de favoriser l'adoption de « règles de conduite communes » entre les villes et de promouvoir des « actions communes régionales ». Cependant, les gouvernements des différentes villes de la région sont également des « acteurs rationnels » qui agissent en fonction de divers jeux de pouvoir et de compromis. Pour que les plans d'intégration régionale soient reconnus par les villes membres et mis en œuvre, la clé n'est pas de dresser un tableau idéal d'une vision spatiale, mais de pouvoir concevoir un système d'incitations positives pour toutes les villes membres de la région.

Un système institutionnel et politique approprié, tel que les politiques de partage des recettes fiscales dans la région, les politiques de compensation pour la protection des terres agricoles et les échanges d'indicateurs de terres constructibles, les mécanismes de réalisation de la valeur transrégionale des produits écologiques, etc. En bref, une architecture institutionnelle et une

conception politique astucieuses constituent la véritable logique sous-jacente à l'élaboration et à la mise en œuvre de la planification de l'intégration régionale. Ces dernières années, dans la zone de démonstration de développement intégré écologique et vert du delta du Yangtsé, co-construite par les deux provinces et la ville, on a pu observer des explorations pratiques en ce sens, et certaines pratiques réussies, expériences et politiques innovantes ont déjà été promues, répliquées en dehors de la région.

Stimuler la dynamique de mise en œuvre de la planification intégrée par "un gouvernement qui agit + un marché efficace"

Les spécificités de chaque pays et les mécanismes institutionnels en place ont engendré une présence généralisée du phénomène de "l'économie administrative" dans différentes régions de notre pays. Sous l'influence de "l'économie administrative", les gouvernements locaux sont à la fois des moteurs actifs de l'intégration régionale, mais souvent aussi les principaux "obstacles" à cette intégration. Par conséquent, la mise en œuvre des plans d'intégration régionale ne peut pas reposer uniquement sur la force du gouvernement. Un recul approprié de l'État dans certains domaines laisse justement de la place à l'intégration, favorisant ainsi sa réalisation. Les plans d'intégration régionale doivent tenir compte de la manière de mobiliser le gouvernement, le marché et la société, et doivent définir clairement les limites d'action du gouvernement, du marché et des acteurs sociaux : le gouvernement a pour rôle principal d'élaborer des règles, des institutions et des politiques d'intégration, de construire des infrastructures et de fournir des services publics ; le marché, quant à lui, est principalement chargé de l'allocation efficace et de la réorganisation des ressources et des facteurs de développement, en maintenant une forte dynamique de circulation et de développement des facteurs ; les forces sociales, de leur côté, contribuent à la formation d'un large consensus sur l'intégration, favorisant des interactions sociales multiformes et diversifiées et créant une atmosphère favorable à la coopération régionale.

Présentation de la vision de la planification de l'espace territorial de la région du delta du fleuve Yangtze en termes de lignes directrices, de leadership et de coordination

Zhao Min (Professeur à l'École d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji, Vice-président du comité des mises en œuvre de la planification et du comité des plans urbains étrangers de la Société chinoise de planification urbaine)

« Le développement intégré du delta du Yangzi » est un sujet évoqué depuis de nombreuses années, et les études réalisées et les plans élaborés sont innombrables. Le niveau actuel de développement intégré est déjà très élevé. Cependant, le développement intégré de la région du delta du Yangzi à l'ère nouvelle doit viser un niveau et une qualité supérieurs. La planification spatiale et sa mise en œuvre se font dans un nouveau contexte et répondent à de nouvelles exigences.

En termes d'unités spatiales, l'objet actuel de la planification, la « région du delta du Yangzi », est une extension du « delta du Yangzi » au sens géographique. Selon le « Plan directeur pour le développement intégré de la région du delta du Yangzi », publié en 2019 par le Comité central du PCC et le Conseil des Affaires d'État, son champ d'application comprend l'ensemble de la municipalité de Shanghai et des provinces du Jiangsu, du Zhejiang et de l'Anhui. En outre, 27 villes, dont Shanghai, Nanjing, Wuxi, Changzhou, Suzhou, Nantong, Yangzhou, Zhenjiang, Yancheng, Taizhou, Hangzhou, Ningbo, Wenzhou, Huzhou, Jiaxing, Shaoxing, Jinhua, Zhoushan, Taizhou, Hefei, Wuhu, Ma'anshan, Tongling, Anqing, Chuzhou, Chizhou et Xuancheng, constituent la zone centrale. Il s'agit donc d'une catégorie de l'espace terrestre qui correspond à une zone administrative.

Afin de promouvoir l'intégration et le développement de haute qualité de la région du delta du Yangtze, il est nécessaire de mettre en place des mécanismes de planification et de mise en œuvre transfrontaliers correspondants. Actuellement, les villes de Shanghai, les provinces du Jiangsu, du Zhejiang et de l'Anhui, ainsi que les villes de chaque province, ont déjà élaboré des plans de développement économique et social et des plans d'aménagement du territoire. Le « Plan d'aménagement du territoire de la région du delta du Yangtze » devrait être un plan supérieur, dont l'élaboration doit mettre en œuvre et approfondir les « Principes directeurs du plan d'aménagement du territoire national », et s'articuler et mettre en œuvre les exigences pertinentes énoncées dans les « Principes directeurs du plan d'intégration du développement de la région du delta du Yangtze » en termes d'aménagement spatial. Le rôle fondamental du « Plan d'aménagement du territoire de la région du delta du Yangtze » devrait être d'apporter des dispositions et des réglementations complémentaires à la configuration et à la gestion des ressources spatiales concernant le développement de haute qualité global de la région, c'est pourquoi ce plan n'a pas besoin de viser « tous les éléments » et « tous les aspects » de la région. En termes d'élaboration et de forme des résultats, il convient également d'explorer et d'innover activement, par exemple, en combinant des dispositions contraignantes et des dispositions directrices, afin de créer un système de résultats « 1 + N » ouvert et dynamique.

Compte tenu des conditions de développement réelles de la région du delta du fleuve Yangtsé et de la mission nationale, l'élaboration du « Plan d'aménagement du territoire de la région du delta du fleuve Yangtsé » doit accorder une attention particulière aux questions de limites, de leadership et de coordination. Voici une brève explication.

Tout d'abord, il est essentiel de définir un cadre spatial global pour la protection de l'écologie régionale et de proposer des directives d'action afin de renforcer la protection commune des espaces écologiques, de préserver la ligne de vie commune du développement durable du delta du fleuve Yangtsé et de construire ensemble un beau jardin vert. Le delta du fleuve Yangtsé s'étend le long de la côte et de la rivière, abritant de nombreuses rivières, lacs et montagnes. Le cadre de protection des écosystèmes, notamment le corridor écologique côtier, le corridor écologique du fleuve Yangtsé, le corridor écologique du fleuve Huaihe-lac Hongze, le bassin du lac Taihu, et les régions montagneuses du sud de l'Anhui, de l'ouest et du sud du Zhejiang, doit être mis en place à travers les frontières administratives. En termes de mise en œuvre, il est nécessaire de mettre en œuvre une gestion zonale de l'environnement écologique des plans d'aménagement du territoire provincial et municipal, mais aussi de mettre en place une

coordination interprovinciale, des normes communes et des actions communes. De plus, la construction de systèmes de forêts de protection le long de la côte, du fleuve Yangtsé, du fleuve Huaihe, du Grand Canal Beijing-Hangzhou, du lac Taihu et autres, ainsi que l'établissement de mécanismes de compensation et de protection écologique et de mécanismes de compensation pour la pollution, nécessitent tous une planification et des mécanismes de coopération inter-administratifs.

Ensuite vient le leadership, qui prend la construction du centre de science et de technologie du delta du fleuve Yangtze comme tâche centrale et niveau supérieur

L'objectif est de définir un système d'espaces d'innovation technologique dans la planification, afin d'optimiser la configuration des ressources spatiales. "Cibler les technologies de pointe mondiales et les points culminants de l'industrie, construire un centre d'innovation technologique et de recherche et développement de l'industrie manufacturière d'influence nationale", telle est la mission nationale que le delta du Yangzi doit assumer. Le delta du Yangzi possède une forte puissance technologique et poursuit actuellement la construction de pôles d'innovation technologique nationaux, tels que le centre mondial d'innovation scientifique et technologique de Shanghai et la ville scientifique de Zhangjiang, la zone de démonstration nationale de l'économie de l'information du Zhejiang, la zone de démonstration nationale d'innovation indépendante du sud du Jiangsu, le centre scientifique national intégré d'Hefei, Anhui, et la zone de démonstration nationale d'innovation indépendante de Hefei-Wuhu-Bengbu. Dans le même temps, certaines villes et même des districts de niveau comtés lancent des plans de planification et de développement pour de nouveaux parcs tels que des bandes d'innovation scientifique et technologique, des villes scientifiques et technologiques et des villes scientifiques, dont l'initiative est louable, mais qui nécessitent d'être renforcées par une "méta gouvernance" afin de surmonter l'aveuglement local et d'éviter les doublons de construction à faible niveau. L'innovation technologique suit des lois très strictes et doit suivre la logique de la "recherche fondamentale", de la "recherche appliquée", de la "recherche et développement" et de l'"innovation originale", de l'"innovation technologique" et de l'"innovation industrielle", et doit renforcer la planification prospective de l'innovation technologique et accorder une attention particulière au partage des divers éléments de ressources. En termes de planification spatiale, il est nécessaire de définir clairement les différentes positions de la "ville scientifique", de la "ville scientifique et technologique", du "parc technologique" et du "parc d'industries émergentes". À l'heure actuelle, il est également nécessaire de planifier de manière intégrée les centres de données du delta du Yangzi, de promouvoir la construction de ports de données régionaux et de parvenir à une disposition coordonnée des centres de données et des ressources de calcul. En bref, seule la création collective d'une communauté d'innovation technologique du delta du Yangzi permettra de réaliser l'ambitieux objectif de devenir un "centre d'innovation important au niveau national".

Enfin, il y a la coordination. La planification de l'espace terrestre au niveau provincial et municipal est déjà relativement bien établie,

Dans un contexte où de nombreux plans régionaux et professionnels ont été élaborés et mis en œuvre, la « planification de l'espace terrestre de la région du delta du fleuve Yangtsé » joue un

rôle de coordination indispensable pour la réalisation de l'intégration régionale et du développement concerté. Premièrement, la coordination de la planification entre les agglomérations : la région du delta du fleuve Yangtsé comprend, outre la « grande agglomération de Shanghai », les agglomérations de Nanjing, Hangzhou, Hefei, Suzhou-Wuxi-Changzhou, Ningbo, etc. Ces agglomérations présentent des chevauchements spatiaux, des liens croisés et des effets de rayonnement en termes de développement économique et social. Par conséquent, il ne faut pas se limiter à la planification des agglomérations en tant que telles, mais plutôt renforcer la coordination de la planification et de la construction entre les agglomérations. Par exemple, le développement concerté entre Shanghai et les régions limitrophes de Shanghai ainsi que l'agglomération de Suzhou-Wuxi-Changzhou, le développement concerté entre les agglomérations de Nanjing et de Hefei, le développement concerté entre les agglomérations de Hangzhou et de Ningbo, ainsi que l'articulation et la répartition des tâches entre la grande agglomération de Shanghai et les agglomérations de Nanjing et de Hangzhou. Deuxièmement, la coordination de la planification du système de transport régional intégré et des infrastructures importantes : pour construire ensemble un delta du fleuve Yangtsé sur rails, un système de transport ferroviaire moderne intégrant le train à grande vitesse, le train classique, le train interurbain, le train urbain (de banlieue) et le métro a été planifié et mis en place. En ce qui concerne la construction routière, il est proposé de planifier et de mettre en place des passages transfluviaux tels que Changtai, Longtan, le deuxième passage Suotong, Chonghai, ainsi que des passages transocéaniques tels que le deuxième pont de la mer de Chine orientale, le pont Hu-Zhou-Ningbo, etc. Pour la construction d'aéroports et de ports, ainsi que pour les infrastructures énergétiques, les ministères et commissions concernés au niveau national et les provinces et villes du delta du fleuve Yangtsé ont également des projets ambitieux ou des objectifs de planification. À cet égard, la nouvelle planification régionale doit jouer un rôle de coordination, en veillant à la fois à la réalisation des projets stratégiques et à la levée des principaux « goulets d'étranglement », tout en distinguant les demandes irrationnelles des différentes entités et en évitant les doublons, les redondances excessives ou les mauvais choix temporels.

Révisé : 2024-01