L'institut
pour la ville et le commerce

Conférence-débat

« Entrées de ville et qualité urbaine »

30 mars 2010

Intervenant	Jean-Pierre Sueur	Sénateur du Loiret
	Eric Bérard	Aménageur
	François Tirot	Aménageur-Urbaniste (Epa Sénart)
	Marc Goguet	Président de l'Institut pour la Ville et le Commerce
Animateurs	Michel Pazoumian	Président Délégué IVC
	Pascal Madry	Directeur IVC
Présents	Anne-Marie Aurières Perrin	Carrefour Property
	Sabine Baïetto-Beysson	ANAH
	Isabelle Baraud-Serfaty	Ibicity
	Frédérique Bonnard-le-Floc'h	Brest Métropole Océane
	Claude Boulle	UCV
	Vincent Bourjaillat	AFTRP
	Alain Boutigny	La Correspondance de l'Enseigne
	Bernard Bresson	IFLS
	Marina Caetano	Agence Innovapresse
	Sandrine Choux	UNFD
	Bernard Coutrot	Simaris
	Bertrand Delacroix	Axa
	Michel Dessolain	Administrateur IVC / Unibail-Rodamco
	Colomba Flammarion	Mercialys-IGC
	Stéphane Girard	Hammerson
	Anaïs Guiraud	UNFD
	Lara Hinton	Back2basik
	Gilles Hittinger-Roux	Secrétaire Général IVC / HB & Associés
	Sylvie Hittinger-Roux	Michel Marx Expertises
	Martine Kis	Le Courrier des Maires et des Elus Locaux
	Lionel Langlet	Mairie de Melun
	Valérie Liquet	Intercommunalités (ADCF)
	Frédéricke Lonchambon	ACFCI
	Franck Michel	Véolia Transport
	Jean-Hugues Morel	SIMI
	Dominique Moreno	CCIP
	Jean-Louis Muller	Trésorier IVC/CUD
	Emilie Neveu	Dreux Agglomération
	Antoine Nougarede	Icade
	Pascal Ogier	Urbanisme & Commerce
	Eric Paillot	La Cie de Phalsbourg
	Robert Pellissier	SERM-Mulhouse
	Norbert Petit	Espace&Projets
	Sylvain Petitet	CERTU
	Philippe Petitprez	Immochan
	Corentin Rochette	Groupe Casino
	Alexandra Rossi	Conseil Régional IDF
	Philippe Schmit	ADCF
	Brigitte Tixier	Mairie de Melun
	François Trassar	Carrefour Property
	Marc Vaquier	Mab Development
	Cyrille Véran	Le Moniteur
	Marc Wainberg	Apsys Groupe
	Henri-Claude Yautier	Keops

31, rue du 4 septembre 75002 Paris
tél. : 01 44 88 95 60 - Fax : 01 40 13 76 44
contact@institut-ville-commerce.fr

www.institut-ville-commerce.fr

Association loi 1901, enregistrée auprès de la Préfecture de Police de Paris sous le n° W751202473, JO du 12/12/2009 - 20090050

RETROUVEZ SUR LE SITE INTERNET DE L'INSTITUT POUR LA VILLE ET LE COMMERCE :

WWW.INSTITUT-VILLE-COMMERCE.FR

- Ce compte rendu en PDF,
- La possibilité d'échanger et d'apporter vos contributions en ligne.

NOS PROCHAINS RENDEZ-VOUS...

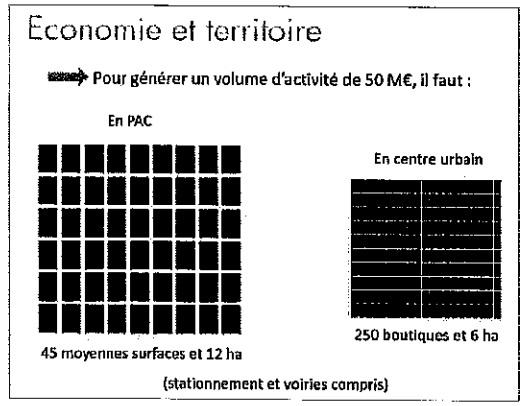
- **Ateliers de réflexion**
  - **Jeudi 22 avril 2010 de 9 h à 12 h** – « Les déplacements »
  - **Jeudi 27 mai 2010 de 9 h à 12 h** – « Le magasin de demain »
  - **Jeudi 1er juillet 2010 de 9 h à 12 h** – « Le magasin de demain »

  Dans nos locaux : 31, rue du 4 septembre 75002 Paris

- **Conférence-Débat**
  - **Mardi 28 septembre 2010 de 16 h 30 à 19 h** : Quels outils pour un projet de requalification d'entrées de ville
    CCIP / Auditorium Mercure - 27, avenue de Friedland 75008 Paris

En février 2010, Télérama s'est fait l'écho de *« la France moche »* et de ses boîtes à chaussures qui défigureraient nos entrées de ville. Un sujet repris par plusieurs de ses confrères et qui semble intéresser aujourd'hui le grand public. Multiplication des moyennes surfaces, standardisation et uniformisation des abords des agglomérations grandes et petites... quelle est aujourd'hui l'ampleur d'un phénomène entamé dans les années 1970 ? Si l'on s'en tient au critère de *« concentration »*, à savoir au moins cinq moyennes surfaces commerciales sur un même site, la France totaliserait, dans les aires urbaines, 1.150 entrées de villes dédiées aux commerces (1.500 en ajoutant les aires rurales), décrit **Pascal Madry**, directeur de l'Institut pour la ville et le commerce (IVC). 30 % d'entre elles se sont développées sous forme de corridors (telles les routes du meuble), les autres étant organisées sous forme de parcs d'activités commerciaux. Ce commerce de périphérie générerait 25 % du chiffre d'affaires commercial total d'une agglomération moyenne (35 % pour les centres commerciaux de périphérie, 25 % pour centre ville et 15 % pour les quartiers).

Si la *« vertu économique »* des entrées de villes peut être démontrée (45 moyennes surfaces réalisant le même chiffre d'affaire que 250 boutiques de centre ville), leur coût social, foncier et environnemental se révèle en revanche *« très élevé »*. En effet, pour un chiffre d'affaires équivalent, la périphérie consomme deux fois plus de foncier qu'en centre ville. Un modèle très consommateur qui est également énergivore au regard des déplacements automobiles (cf. schéma).



Cette « France moche » a fait l'objet de *« dénonciations récurrentes »* des politiques et des pouvoirs publics depuis plus de quarante ans (cf. encadré).

Pour autant, ces prises de position ne sont traduites que *« timidement »* dans le droit (loi Royer de 1973, loi Doubin de 1990, loi Raffarin de 1996...).

Entrées de ville : une dénonciation récurrente

1973 *« Rien n'interdit aux grandes surfaces autorisées de continuer leur agression au paysage, leur laideur étant digne des banlieues de New York ou de celles de Los Angeles. Aucune obligation ne leur est imposée au sujet de leur emplacement, de leur architecture, de leur adaptation au site »*
(André Armengeaud, ancien sénateur).

1996 *« Les grandes surfaces sont un phénomène déviant grave... La société française doit se livrer à un acte de contrition. Pendant une vingtaine d'années, elle a abandonné les villes et l'espace rural a une logique américaine... faire du parking une agora est franchement préoccupant... c'est une question de civilisation »*
(Jean-Pierre Raffarin, ancien ministre des PME, du commerce et de l'artisanat).

2009 *« Il est urgent que le politique reprenne en main les routes de l'architecture commerciale. Nos entrées de ville sont littéralement défigurées par des zones commerciales en forme de boîtes à chaussures empilées en plein champs sans aucun souci ni de l'esthétique, ni de la cohérence commerciale et encore moins de l'aménagement du territoire. Nous ne voulons pas qu'une petite commune autorise une implantation d'une grande surface qui désorganise la stratégie de développement de toute une région »*
(Jean-Paul Charié, ancien député, rapporteur général de la LME, président de la Commission d'examen des pratiques commerciales).

« Les entrées de villes constituent depuis cinquante ans un véritable sinistre urbanistique. Partout, aux entrées de toutes les agglomérations urbaines, on retrouve les mêmes bâtiments, les mêmes parkings, les mêmes enseignes, les mêmes cubes, les mêmes parallélépipèdes. Partout, l'architecture est devenue enseigne et on a posé dans l'espace des séries d'objets préformatés »
(Jean-Pierre Sueur, sénateur, auteur d'une PPL relative à l'amélioration des qualités urbaines, architecturales et paysagères des entrées de ville).

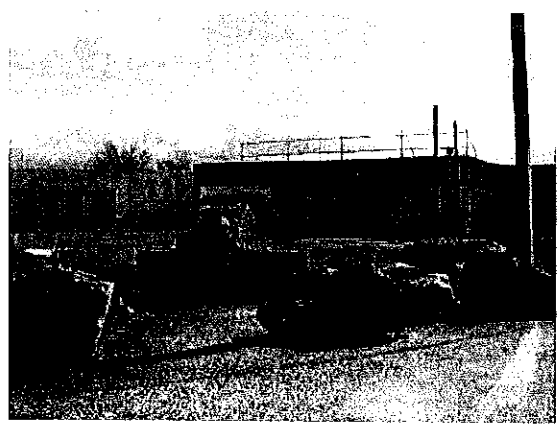
La fin d'un cycle ?

En effet, au fil des décennies, les *« politiques de planification urbaine ont moins pesé que les politiques de régulation économique »*, poursuit le directeur de l'IVC. Jusqu'à présent le volet commercial des documents d'urbanisme sont *« sans portée juridique »*.

Arrive-t-on aujourd'hui à *« une fin de cycle »* alors que les collectivités n'ont jamais autant autorisé de mètres carrés de commerce en périphérie des villes », ainsi que l'a rappelé **Michel Pazoumian**, Délégué général de Procos (4 millions de m² autorisés en 2009). Crise oblige, les opérateurs ont de leur côté un peu réduit la voilure.

La planification urbaine pèsera-t-elle plus lourd pour répondre aux enjeux écologiques et de qualité urbaine et architecturale, ou les mécanismes de concurrence l'emporteront-ils ? Une concurrence exacerbée par les directives européennes sur l'ouverture du marché des services, couplée par une compétition à l'œuvre entre les territoires qui cherchent à gagner en attractivité. S'y ajoute un phénomène nouveau : internet et le commerce en ligne qui pourrait bouleverser la donne, avec moins de magasins et, en corollaire, davantage de friches commerciales.

Faut-il pour autant oublier les vertus de la périphérie ? Pour **Henri-Claude Yautier** (Kéops, Caisses d'Epargne), il convient de *« reprendre les fondamentaux »*. La périphérie introduit des *« loyers bas, des prix discount et, au final, un avantage pour le consommateur »*. Et d'estimer qu'il *« subsiste encore du dynamisme commercial en périphérie »* pour la distribution spécialisée (Décathlon). *« La créativité, l'innovation des acteurs doit être à l'honneur pour nourrir les réflexions et éviter les friches et les requalifier »*.



En tribune, les invités, Jean-Pierre Sueur, sénateur du Loiret, Eric Bérard, ancien directeur général de la Société d'équipement de la région montpelliéraine, et François Tirot, directeur de l'urbanisme et du paysage à l'EPA Sénart, ont rendu compte de leur vision de ses entrées de ville et des réponses qu'ils apportent en matière de qualité urbaine.

L'échelle de l'agglomération

Collectivités, promoteurs, aménageurs, enseignes commerciales... *« chacun a participé à cette France moche et nos entrées de villes françaises »*, juge **Michel Pazoumian**. Toutefois, nous assisterions aujourd'hui à *« une prise de conscience globale sur les conséquences de l'étalement urbain »*. En témoigneraient notamment les travaux du Grenelle de l'environnement.

Jean-Pierre Sueur est de ceux qui y *« travaille depuis plusieurs décennies »*. En 1998, le sénateur (PS) du Loiret avait remis au gouvernement *« un rapport critique sur la politique de la ville française »*, intitulé *« Demain, La Ville »*. Proposant une refonte de celle-ci et une prise de distance avec les zonages (ZEP, ZUS, ZRU et autres ZFU), l'ancien maire d'Orléans estimait alors que l'échelle pertinente d'intervention était celle de l'agglomération : *« on ne peut pas changer une partie de la ville sans avoir un projet global »*. Il émet alors une cinquantaine de propositions dont plusieurs portaient spécifiquement sur les entrées de ville. Une au moins est entrée dans les faits : la mise en œuvre de la taxe professionnelle unique (TPU).

A un niveau communal, les maires de gauche comme de droite ont cherché à *« installer le plus possible de boites à chaussures le long, notamment, des routes nationales »* pour toucher la taxe professionnelle. Les lois de 1992 sur *« l'administration territoriale de la France »* et de 1999 sur le *« renforcement et la simplification de la coopération intercommunale »* (dite loi Chevènement), ont mis un terme à la course à la TP via l'intercommunalité, notamment les communautés d'agglomération. Jean-Pierre Sueur appelle à franchir une *« étape supplémentaire »*, celle de l'élection au suffrage universel direct des présidents d'intercommunalité.

Le temps des villes

En dépit de quelques avancées, les entrées de villes restent un *« sujet essentiel »* absent du débat politique. Le sénateur, auteur en décembre 2009 d'une proposition de loi relative à l'amélioration des qualités urbaines, architecturales et paysagères des entrées de villes, prépare un nouveau rapport sur la ville du futur. *« Quelle ville voulons-nous pour notre avenir dans 10, 20 ou 30 ans ? »*, interroge-t-il. Et de pointer une difficulté centrale : *« le temps de la ville est long alors que celui du politique est court »*.

« Cette ville dont nous héritons est une sorte de constellation » : le centre ville patrimonial (que chaque maire *« bichonne »*), autour duquel différentes nappes se sont formées. L'une horizontale, avec les pavillons et les zones commerciales de périphérie, l'autre verticale, avec les barres et les tours (*« et là monsieur l'architecte des ABF ne dit rien... »*). S'y ajoutent les parcs d'activités, les zones de loisirs, les technopoles, les campus universitaires... Ce modèle hérité des 30 glorieuses consacrant le *« tout automobile »* qui serait aujourd'hui remis en cause.

« Les entrées de ville ont été créées en 50 ans ». Il convient donc de *« réfléchir sur le long terme et mettre en œuvre des règles qui permettent de réaliser, à partir de l'existant, une nouvelle urbanité »*, conclut le sénateur.

Montpellier : 5 km d'entrée de ville

Le temps long c'est justement l'un des enjeux du projet de la route de la mer à Montpellier, présenté par **Eric Bérard**, aménageur urbaniste, ancien directeur général de la SERM.

Cette agglomération en fort développement attire quelque 10.000 habitants chaque année, ce qui nécessite la production annuelle de 4.000 logements. En dix ans, sur la période 1995-2005, la consommation d'espace a été aussi importante que durant tout le siècle dernier. Dans le cadre du Scot (Schéma de cohérence territoriale) de l'agglomération montpelliéraine, les collectivités locales privilégient dorénavant douze pôles pour *« faire ou refaire la ville »*. Les projets urbains devront en outre se structurer autour des lignes de tramway. Le Scot intègre également un volet commercial.

La Route de la mer à Montpellier en est le projet phare et constituera pour les décennies à venir l'axe urbain majeur entre le cœur de l'agglomération et le littoral. L'enjeu consiste à transformer cette route longue de plus de 5 km *« en une véritable entrée de ville de l'agglomération »*. Cet axe, actuellement mité par des commerces et des moyennes surfaces, dispose d'importantes disponibilités foncières.

Le projet d'aménagement imaginé par Reichen prévoit le renouvellement urbain du tissu existant, une recomposition et une modernisation de l'armature commerciale des activités présentes et du parc d'activités, tout en préservant les enjeux environnementaux et d'insertion urbaine, de mixité urbaine et sociale. La voie sera requalifiée en espace public urbain profitant de l'arrivée d'une nouvelle ligne de tramway.

Sur le long terme, l'agglomération prévoit de développer une programmation urbaine de 2 millions de mètre carrés, soit dix fois plus qu'actuellement. Aux 200.000 m² de commerces existant s'ajouteront 100.000 m² supplémentaires, le reste étant dévolu à des programmes de logements, de bureaux et des équipements publics. Pièce maîtresse du projet, la gare TGV et son pôle économique de 1 million de m².

Trois communes de l'agglomération sont concernées par la Route de la mer. Les maires envisageaient au départ d'aménager et de développer eux même ces 600 à 700 hectares. Devant les difficultés liées notamment à la gestion des sols, les communes ont fini par confier l'ensemble des compétences d'aménagement à l'intercommunalité et ont chargé la SERM d'une mission d'étude foncière, décrit Eric Bérard.

Les centres commerciaux Auchan et Carrefour s'engagent également aux côtés de l'agglomération pour conduire la modernisation de leurs surfaces commerciales. Les parkings doivent être *« banalisés »* et un certain nombre d'équipements seront *« mis en commun »*.

Quid du montage financier ? Le logement parvient à dégager des marges financières si les opérations sont suffisamment denses, indique l'ancien Directeur général de la SERM. « *Une péréquation financière qui permettra de sortir les programmes de bureaux* ». Reste que pour les commerces, les coûts de construction sont « *deux à trois fois plus élevés* » que pour le logement et les bureaux.

Faire le lien

Les transports collectifs participeraient également de la recomposition du pôle commercial de Boissénart en Seine-et-Marne.

En 1977, « *Bois Sénart c'est avant tout un magasin Auchan sur 5.000 m², situé sur une route nationale, à 6,5 km du centre de Melun* », rappelle **François Tirot**, architecte-urbaniste, directeur de l'urbanisme et du paysage à l'EPA (Etablissement public d'aménagement) Sénart. Des années 80 à 1995, « *l'histoire se prolonge avec l'inévitable zone d'activités et ses boîtes à chaussures posées là...* ».

Le tout, en tournant le dos au bois qui reste à l'abandon. Dix ans plus tard, l'hyper bénéficie d'une extension et d'une galerie de 8.000 m² (au total 23.000 m²).
Le pôle commercial Maisonément s'installe en 2008 de l'autre côté du bois. L'opération bénéficie du transfert de Leroy Merlin qui décide de « *s'installer en solo* ».
« *Malgré la qualité des nouvelles opérations, tout cela manque de vision globale...* », regrette François Tirot. Parallèlement, les friches commerciales se sont développées sur le site de Bois Sénart, avec une dégradation de l'offre et du bâti.
« *Nous nous sommes aperçus que nous avions un problème d'éclatement de l'offre commerciale, d'image, ainsi qu'un manque d'unité* ». L'EPA envisage aujourd'hui plusieurs pistes dans le cadre d'une Zac, notamment : « profiter du bois, le rendre accessible et cesser de lui tourner le dos ». Afin de faire le lien, le projet de TCSP (Transport en commun en site propre), baptisé le TZ, pourrait traverser le bois. Et d'indiquer que les commerçants ne souhaitent pas voir passer l'infrastructure de transport au sein de la zone commerciale de Maisonément.
L'EPA entreprend également de travailler sur la « *requalification* » des espaces publics, voire sur la « qualification » des ces zones qui sont « *une collection d'espaces privés* ». Au menu notamment : les parkings qui sont « *vides les trois quart du temps* » et qu'il faut « *rendre plus urbains* ».
Les opéraleurs ont missionné un paysagiste, qui a défini un vocabulaire commun pour les sols, les matériaux... autant « *d'éléments unifiants* » pour la zone commerciale. L'objectif est d'introduire davantage d'urbanité au lieu.

Sortir du zoning, (re)trouver une urbanité, profiter de l'effet structurant d'une ligne de tramway, imaginer de nouveaux outils, assouplir le foncier et mobiliser les financements... le tout, dans le cadre d'une vision prospective à l'échelle de l'agglomération, telles sont les problématiques sur lesquelles sont intervenus les participants à la conférence.

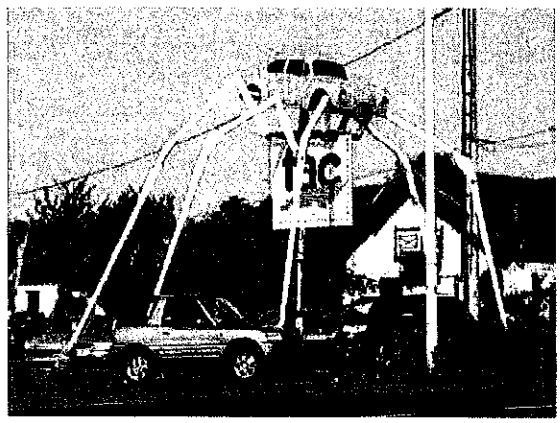
Le tandem zone commerciale-transports collectifs trouve le soutien de **Franck Michel** (Veolia Transport) qui rappelle que 40 % des achats sont des « *petits achats* ». A Bois Sénart, l'accessibilité du piéton est « *repensée* » avec « *la construction de rues* » et la mise en service d'un transport collectif « *malgré la réticence des commerçants* ». Selon lui, l'une des problématiques en France concerne les parkings « *situés majoritairement devant les centres commerciaux* ». Il faudrait créer du « *sur-mesure* » pour chaque projet en retournant les accès et les entrées.

Friches et financements exceptionnels

L'agglomération de Dreux a, de son côté, réalisé une étude urbaine portant sur le commerce de périphérie (40 hectares en entrée de ville), ainsi que sur un lotissement commercial où « *il est urgent d'intervenir* » les friches commerciales et industrielles s'y développant, décrit **Emilie Neveu** (communauté d'agglomération). Pour sa mise en œuvre, les élus prévoient de créer une Sem ou une SPLA (société publique locale d'aménagement). Le schéma de développement commercial « *est bien bordé* » et le plan guide est sur le point d'aboutir. Reste une inconnue de taille : le plan de financement...

L'opération souffre en effet d'un déficit de 15 millions d'euros et l'agglomération n'est pas en mesure de l'équilibrer. « *A projet exceptionnel il faut des financements exceptionnels de l'Etat !* », plaide Emilie Neveu, en référence aux financements mobilisés dans le cadre de l'Anru (Agence nationale pour la rénovation urbaine). Pourquoi ne pas lancer un dispositif identique à celui des opérations de renouvellement urbain, qui soit spécifiquement dédié aux entrées de ville.

Robert Pellissier (SERM Mulhouse) estime, lui aussi, que les friches commerciales entraîneront des « *problèmes financiers lourds* ». A Mulhouse, « *nous avons reconverti des friches militaires (trois casernes) et l'Etat a cédé dans de bonnes conditions ses terrains* ». Il en irait de même pour « *des friches industrielles sans valeur* ». En revanche, les friches commerciales ont une véritable valeur. Les opérateurs présents ne se résigneraient pas à quitter les lieux « *sans faire pression sur le politique* » : « *ils nous demandent que d'autres commerces s'implantent pour que la zone commerciale puisse résister* ». Selon Robert Pellissier, les projets de restructuration, telle celui entrepris à Montpellier, où l'intensification commerciale permet de financer pour partie l'opération, ne « *seront pas possibles partout* ».



Loi et interventions publiques

« *Nous avons une histoire de maîtrise de l'urbanisme commercial dans l'agglomération brestoise depuis plus de 15 ans* », souligne, pour sa part, **Frédérique Bonnard-le-Floc'h** (Brest Métropole Océane). Brest est même « *la seconde agglomération à disposer d'un DAC (document d'aménagement commercial) intégré à son Scot* ». Pour autant, cela ne suffirait pas. En jeu : la maîtrise foncière et « *trouver des crédits pour avoir les moyens de travailler* ». Selon elle, « *les outils fonciers sont rares et les financements sont complexes* ».

« *Une grande loi nationale pour assainir la situation des entrées de ville ne fonctionnerait pas* », estime-t-elle par ailleurs, ajoutant qu'il « *faut faire de la haute couture et non du prêt à porter* ». Et de croire en revanche en « *la gouvernance, l'intelligence de l'ingénierie locale pour permettre une réelle prise en compte de la fabrique de la ville autrement* ».

« *Jean-Paul Charié nous disait qu'il ne serait pas évident de faire une grande loi. Il nous invitait à faire de l'expérimentation* », rappelle **Michel Pazoumian**.

« *On parle des entrées de ville mais il va falloir trouver une politique générale de la ville sinon nous allons retomber dans les cas par cas* », estime toutefois **Marc Goguet** (IVC).

« *L'important réside dans la cohérence territoriale pour produire des liens et renforcer la concertation avec les villes* », juge, pour sa part, **Philippe Petitprez** d'Immochan. Pour ce faire, il conviendrait de créer « *des partenariats public privé d'aménagement* » et « *imaginer des outils financiers pour provoquer un effet de levier en utilisant les fonds de la Tascom* ». Il faudrait également « *développer les PLU communautaires* » (comme à Brest, Dunkerque), « *concevoir des outils d'aménagement qui déterminent des périmètres d'intervention sur ces entrées de ville* » et « *mettre en place une procédure de DUP (Déclaration d'utilité publique)* ».

Un avis partagé notamment par **Michel Dessolain** (Unibail-Rodamco). « *Pendant une dizaine d'années à Orgeval, nous avons travaillé à restructurer l'entrée de ville. Ce projet a été abandonné car sans moyens d'intervention, sans DUP tout devient long et compliqué...* ».

« *A Montpellier, nous avons choisi d'éviter le plus possible les DPU* », répond **Eric Bérard**. L'agglomération lui a préféré la procédure de Zad (Zone d'aménagement différée) qui « *permet de discuter avec les propriétaires* ». Un dispositif mis en avant par plusieurs intervenants.

Dominique Moreno (CCIP de Paris) indique toutefois que « *le code de l'urbanisme fait actuellement l'objet de profondes modifications* ». Le chapitre sur la préemption est en pleine transformation. Ainsi, les Zad seront supprimées et remplacées par des périmètres où l'Etat et les collectivités locales pourront intervenir et exercer leur droit de préemption pendant six ans et non plus quatorze ans.

Par ailleurs, le Grenelle 2 prévoit de conditionner l'équipement commercial à l'accessibilité en transports en commun.

Philippe Schmit (AdCF) ajoute que la maîtrise de l'étalement urbain constitue l'un des enjeux de ce projet de loi, qui devrait consacrer les PLU intercommunaux et renforcer les Scot. Selon lui, « *il est urgent d'aller jusqu'au bout de la réforme de l'urbanisme commercial* », l'introduire dans le code de l'urbanisme « *et en finir avec une simple logique d'équipement commercial* ».

Par ailleurs, « *seul le niveau intercommunal* » serait en mesure de traiter les entrées de ville et de penser le commerce.

Jean-Pierre Sueur précise que dans le cadre de sa proposition de loi, l'un des articles porte sur la création de documents d'urbanisme qui définissent d'ici à 2012 le périmètre des entrées de villes. La délimitation territoriale de ces espaces serait indispensable pour définir un plan d'aménagement où l'affectation des sols sera précisée, avec un tiers des surfaces dédiées aux loisirs, à la culture, aux activités sportives et associatives et 20 % aux espaces verts. Par ailleurs, le stationnement ne pourrait pas être supérieur à 60 % de l'espace commercial. Enfin, pour toute construction nouvelle, un concours d'architecture serait organisé avec un jury défini par décret.

« *Nous sommes devenus les usagers de différents espaces, la culture de l'urbanité doit être appréhendée en France. L'instauration de règles et une forte volonté sont essentielles pour qu'il existe une plurifonctionnalité pour les trois prochaines décennies* ».

L'ensemble de ces réflexions et ces exemples d'opérations montrent que la problématique des entrées de ville ne peut s'affranchir d'une vision globale de la ville portée sur le long terme, conclut **Marc Goguet**, président de l'Institut pour la ville et le commerce. Les acteurs doivent davantage travailler ensemble, « *chercher des convergences et des compromis et s'accorder sur une vision prospective de la ville* ». Cela suppose également que « *le temps de l'action ménage une place au temps de la réflexion* ». Et d'ajouter que « *le nouveau partage des pouvoirs et des richesses nous imposent ce changement de posture* ».