

LES SYNTHÈSES DU LAB 2025



Requalifier les entrées de ville

Constats, stratégies et perspectives

Cycle d'urbanisme

Lise Bazire
Clément Launay
Marvin Mayard
Agathe Mellon

**fed
epl** | Les entreprises
publiques
locales

SciencesPo
ÉCOLE URBAINE

PRÉFACE

Les entrées de ville font couler beaucoup d'encre dans le monde de l'aménagement. Nouvelle pépite ou gisement fantasmé dans un contexte de sobriété foncière ? Mais d'abord de quoi parle-t-on ? Quels sont les enjeux que cristallisent ces espaces aussi singuliers qu'entachés de représentations vivaces ?

La Fédération des EPL ne s'y est pas trompée : les entrées de ville méritaient bien une exploration fine pour en décrypter la diversité et s'intéresser aux freins et leviers de leur requalification. Pour cela, plusieurs cas d'étude ont été disséqués, pour comprendre les facteurs de la transformation, tant au niveau de la gouvernance des projets que des outils mobilisés, car tout cela est bien une affaire de réflexivité : les acteurs font le projet, comme le projet forge les acteurs, qui doivent eux aussi s'adapter aux aléas et au temps long de l'aménagement. Un travail exigeant et robuste, brillamment mené par cette belle équipe d'étudiants du Cycle d'urbanisme de Sciences Po, Agathe, Clément, Lise et Marvin que j'ai eu le plaisir d'accompagner.

Marie Llorente, tutrice

Économiste de l'aménagement, consultante chercheuse

Les entrées de ville, dans toute leur diversité, représentent bien plus que de simples franges urbaines à requalifier : ce sont des gisements fonciers stratégiques, souvent sous-exploités, qui peuvent offrir des réponses concrètes aux impératifs de sobriété foncière, de relocalisation économique et de transition écologique. Pour les collectivités et leurs Entreprises publiques locales, s'y intéresser, c'est faire le choix d'une action volontariste, ambitieuse, mais aussi structurante pour le long terme.

C'est précisément ce que révèle cette étude ambitieuse et rigoureuse conduite par Agathe, Clément, Lise et Marvin, étudiants du Cycle d'urbanisme de Sciences Po Paris. En croisant des cas concrets, des outils opérationnels éprouvés et une analyse fine des jeux d'acteurs, ils livrent une boîte à outils précieuse et immédiatement mobilisable.

Une contribution salutaire, qui offre un socle solide pour alimenter les projets locaux et formuler des propositions concrètes, afin de faciliter la tâche des collectivités et des aménageurs sur ces terrains aussi complexes que prometteurs.

Camille Combes, commanditaire

Responsable du département aménagement de la Fédération des EPL

LE PARTENAIRE

La Fédération des entreprises publiques locales (EPL) rassemble les élus des collectivités recourant à des EPL pour mettre en œuvre leurs politiques publiques. Détenues et gouvernées par des collectivités, les EPL regroupent les sociétés d'économie mixte (SEM), les sociétés publiques locales (SPL) et les sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOP). Les missions des EPL sont multiples : eau, énergie, logement, aménagement ... L'ensemble de ces missions fait de la Fédération un acteur clé du développement territorial.

La Fédération joue un rôle de relais national en offrant un appui technique, juridique et stratégique aux collectivités. Ses missions s'organisent autour des axes suivants :

L'action politique - Elle dialogue avec les ministères, les administrations, les parlementaires, pour garantir à ses adhérents le cadre législatif et réglementaire le plus favorable possible, tant au niveau national qu'europpéen.

L'accompagnement des adhérents - Appui juridique, formations, analyses financières, création d'EPL ou encore publication de guides pratiques, elle soutient le développement opérationnel et stratégique des EPL.

L'action territoriale - La Fédération promeut le modèle des entreprises publiques locales auprès des collectivités. Elle renforce la connaissance des outils de la gamme EPL auprès des décideurs locaux.

À travers ces missions, la FedEpl affirme son rôle de catalyseur de l'action publique locale et de la transformation des territoires.

MÉTHODOLOGIE

La Fédération des EPL nous a abordé avec cette question : comment outiller et accompagner les collectivités dans la requalification des entrées de villes aujourd'hui ?

Aussi avons-nous d'abord cherché à définir ce que recouvre la notion d'entrée de ville, en mobilisant un **corpus de littérature académique et de littérature grise** (guides opérationnels, documents techniques, travaux d'urbanistes), mais également de travaux sensibles (photographie). Cet état de l'art nous a permis de replacer ces espaces dans l'histoire des franges urbaines.

Nous avons alors tenté de construire une typologie des entrées de villes à partir de l'hypothèse de caractéristiques récurrentes. Mais la diversité des contextes locaux et le manque de données ont rendu cette démarche peu opérante.

Nous avons donc retenu **quatre axes de travail** pour qualifier les entrées de ville de manière transversale : la question foncière, les mobilités, l'habitabilité et la mixité fonctionnelle.

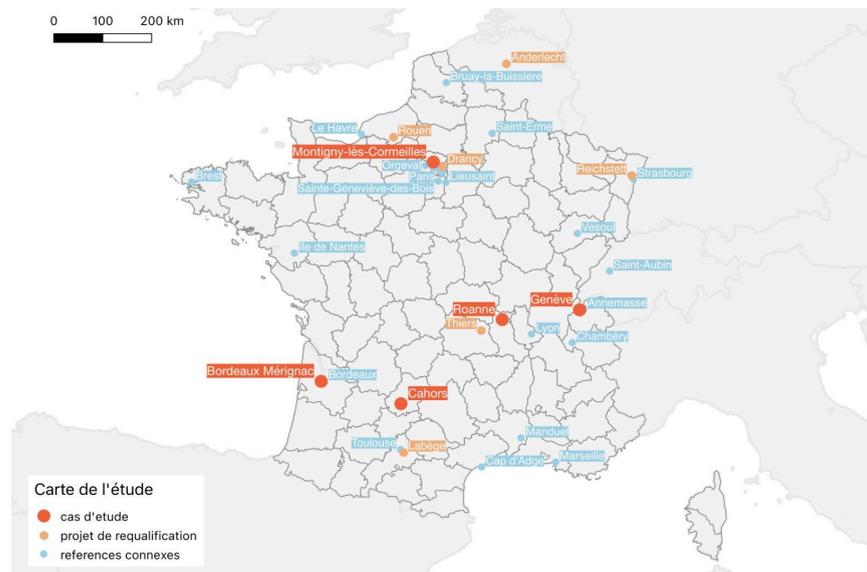
Parallèlement, nous avons mené **quatre études de cas** en France – Cahors (Lot), Montigny-lès-Cormeilles (Val-d'Oise), Mérignac (Gironde), Roanne (Loire) –, ainsi qu'**un cas international**, à Genève (Suisse). Nous avons identifié ces terrains en fonction de la taille de l'agglomération, de l'avancement du projet de requalification, des objectifs poursuivis et des outils utilisés.

Nous avons également mené **28 entretiens** : avec les acteurs impliqués dans les cas étudiés (élus, directeurs d'EPL, agents d'Etat territoriaux...) ; avec des acteurs transversaux, privés (foncières commerciales, promoteurs) ou d'État (Agence nationale de la cohésion des territoires, Banque des Territoires, Cerema), afin d'élargir notre analyse.

Pour chaque cas d'étude, nous avons étudié les **outils mobilisés** dans les projets (documents de planification, dispositifs contractuels, outils fonciers et opérationnels), les **formes de gouvernance** (de la régie publique à des montages public-privé), ainsi que les **modèles de financement**.

Nous avons ensuite mené un travail de prospective en élaborant des **scénarios de requalification** d'entrées de villes à horizon 2050, à l'échelle de la parcelle et à l'échelle de l'entrée de ville. Nous avons transcrit ces scénarios dans **un outil interactif numérique, Genially**, afin qu'ils soient facilement accessibles et appropriables.

LES TERRAINS ÉTUDIÉS



Cahors – La requalification d'une entrée de ville face au risque d'inondation

À Cahors, l'entrée sud de la ville fait l'objet d'un projet de requalification mené par la communauté d'agglomération Grand Cahors et l'État. Ce projet ambitieux s'appuie sur une combinaison inédite d'outils.

La ville de Cahors est depuis 2004 située en zone rouge face au risque d'inondation (PPRI) ce qui gèle les constructions nouvelles et aboutit à un vieillissement du patrimoine bâti. La gestion hydraulique du site devient ici un levier de transformation positive. Le cours d'eau du Bartassec sera élargi pour mieux absorber les crues. L'idée est claire : relier cette entrée de ville au centre historique, améliorer les circulations douces, sécuriser la zone.

Face à ces enjeux, la ville fait figure d'exception en activant deux outils d'aménagement : un Projet partenarial d'aménagement (PPA) et une Grande opération d'urbanisme (GOU). Ce duo permet à la fois d'assurer une coordination solide entre acteurs publics (État, collectivités locales, établissements publics fonciers, agences nationales) et permet certaines modifications réglementaires. Ce « millefeuille » d'outils et d'acteurs permet d'agir à la fois sur la vacance commerciale, la qualité de l'habitat, la protection du commerce de centre-ville. C'est donc une nouvelle façon de faire la ville qui s'expérimente ici : plus collective et mieux outillée pour durer.

Mérignac Soleil – La requalification d’une zone commerciale en quartier mixte

En 2012, la zone commerciale de Mérignac Soleil, en périphérie de Bordeaux, est identifiée comme site stratégique dans le cadre du programme “50 000 logements” de la Métropole. Les élus se mobilisent autour de cette ambition d’y implanter du logement et travaillent à la densifier. Le projet de requalification illustre les défis des entrées de ville.

D’abord, la mobilité. L’arrivée du tramway, raccordant directement la zone à l’aéroport d’un côté et à l’hypercentre de l’autre, a permis d’asseoir le projet de requalification. Il symbolise le changement de statut du quartier, de zone commerciale à zone mixte. Il a également fait monter la valeur des terrains, compliquant la maîtrise foncière.

Ensuite, le portage politique, au niveau local et national. Le projet a reçu le label “France 2030”, qui le récompense et apporte des financements. Ce cadre permet aussi d’ancrer des choix écologiques forts, même si l’opération reste complexe à mener.

Enfin, une démarche environnementale prioritaire. Sur cette zone artificialisée à 90%, la collectivité prévoit de désimperméabiliser les surfaces, planter 14 000 arbres et aménager trois parcs publics en amont des nouvelles constructions. Mais cette approche se heurte au manque de maîtrise foncière. Les aménagements paysagers d’envergures restent en négociation, quand les éléments plus modestes se concentrent le long de la voirie.



© IGN Remonter le temps / © Géoportail / © Agathe Mellon

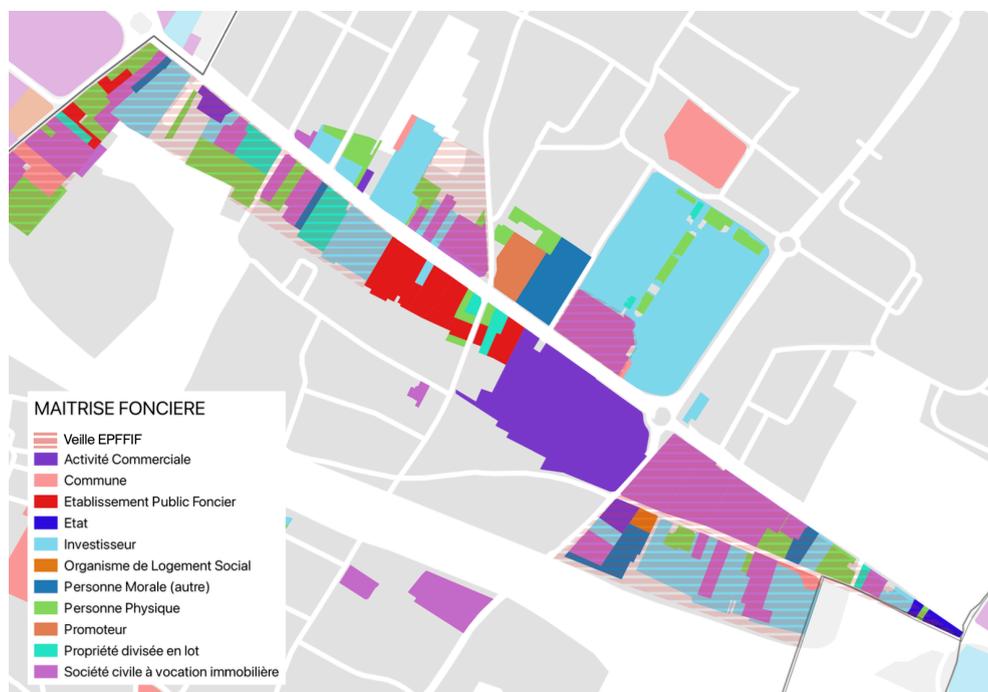
Montigny-lès-Cormeilles – Du linéaire commercial au centre ville

À Montigny-lès-Cormeilles, dans le Val d'Oise, le paysage urbain est structuré par la RD 14, linéaire commercial surnommé « la route des meubles ». Séparant physiquement la commune en deux, cette infrastructure concentre une activité rentable, mais peu intégrée à la ville. Dès 2010, la municipalité affiche une volonté forte de transformer cette emprise routière en centre-ville mixte et connecté, le nouveau Boulevard Victor Bordier.

Porté par une équipe municipale engagée, le projet est validé par les habitants : un sondage de 2019 montre une adhésion majoritaire, confirmée par la réélection du maire. La stratégie mobilise des outils réglementaires, dont une OAP thématique et un PLU adapté aux objectifs de transformation. Dès 2020, une convention avec l'Etablissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF) permet l'acquisition rapide des emprises : 95 % des deux îlots prioritaires sont aujourd'hui maîtrisés.

La méthode a évolué au cours du projet, tout en restant pilotée par la commune. Jusqu'au décès du maire fin 2024, l'équipe explore plusieurs montages, mêlant portage foncier, partenariats public/privé et projection à long terme. La gouvernance s'adapte ensuite, sans infléchir la trajectoire engagée. La commune s'oriente vers un portage par une SPL pour consolider les moyens et assurer la continuité. L'objectif demeure : transformer la RD 14 en un centre-ville habité, accessible et apaisé.

Ce projet incarne une requalification progressive, maîtrisée et soutenue, illustrant un modèle de transformation des entrées de ville fondé sur la persévérance politique et l'outillage public.



Carte de la maîtrise foncière du foncier commercial, Secteur Montigny-lès-Cormeilles, BDD fusac 2024, Cerema © Marvin Mayard

Roanne – Zoom sur l’outil SEMOP au service d’une friche en centre ville

Afin de préciser notre compréhension de l'outil SEMOP (Société d'économie mixte à opération unique), nous nous sommes déplacés à Roanne, ville de 35 000 habitants marquée par son passé industriel. La ville entame la mutation de son centre-ville. La SEMOP permet d'associer acteurs publics et privés pour mener un projet commun. Dans le cas de l'opération Foch Sully, la Ville de Roanne détient un tiers du capital de l'opération, tandis que des promoteurs immobiliers et la Banque des Territoires complètent l'actionnariat.

La SEMOP est conçue pour une durée limitée, le temps de réaliser un projet bien défini. Elle est particulièrement adaptée aux projets complexes en sites contraints, comme les entrées de ville. Toutefois, elle nécessite une grande rigueur en amont : ingénierie solide, contrat précis, gouvernance claire.

À travers cette approche, Roanne prouve qu'une politique foncière offensive, structurée et collaborative peut transformer durablement des espaces en perte de vitesse et créer de nouvelles centralités utiles aux habitants.



Le centre ville de Roanne souffre de la vacance commerciale (à droite). Son secteur d'entrée de ville Le Coteau (au centre) n'est pas concerné par la SEMOP aujourd'hui. La ZAC Foch-Sully (à droite) en plein cœur de la ville, constitue une réponse opérationnelle pour l'accroissement de l'attractivité économique de la commune. © Marvin Mayard / © Google Maps

Genève – Requalification d’un secteur industriel en quartier mixte

À Genève, le projet Praille-Acacias-Vernets (PAV) vise à transformer une ancienne zone industrielle en un quartier mixte, afin d’y accueillir habitat, activité, industrie, espaces verts, commerces et services publics.

En réponse à la crise du logement et aux impératifs écologiques du canton, la requalification passe par une désimperméabilisation des sols et la remise à ciel ouvert d’une rivière. L’accent est mis sur la mobilité douce et les transports en commun pour réduire la place de la voiture. Le maintien des activités économiques implantées sur le secteur est également structurant, afin de conserver la vocation productive du site. Ce programme est permis par l’articulation coordonnée entre portage politique, gouvernance de projet et cadre réglementaire. Le canton a mis en place un opérateur urbain dédié à la requalification, chargé de coordonner un écosystème d’acteurs publics et privés qui travaillent ensemble pour garantir une vision cohérente et à long terme.

Côté foncier, le droit distinct permanent et de superficie (DDP), un dispositif de dissociation entre le foncier et le bâti, permet à la puissance publique de garder la maîtrise du sol, tout en laissant des acteurs privés construire et exploiter des bâtiments pendant une durée déterminée (jusqu’à 100 ans).



Le PAV en cours de mutation : Secteur Acacias, où les emprises à vocation d’activité se libèrent pour creuser le futur lit de la rivière; le secteur Étoile où les activités tertiaire se concentrent autour de la gare, et les Adrets, programme de logements en lien avec le vieux bourg et la gare. © Marvin Mayard

ENJEUX

À la croisée des flux urbains, les entrées de ville constituent aujourd'hui des espaces stratégiques pour le développement des villes. Produits d'un urbanisme commercial extensif hérité des Trente Glorieuses, elles sont historiquement structurées autour de la voiture et du commerce périphérique. Elles présentent un paysage souvent fragmenté, fortement imperméabilisé, à dominante mono-fonctionnelle et leur modèle semble avoir atteint ses limites.



Mérignac Soleil, février 2025. © Lise Bazire

Ces zones sont en effet appelées à se transformer. L'objectif ZAN (Zéro artificialisation nette) à l'horizon 2050, prévu dans la loi Climat et Résilience de 2021, a obligé les villes à se tourner vers du renouvellement urbain plutôt que de l'étalement, remettant ainsi en question leur modèle de développement. Souvent peu denses, les entrées de villes sont désormais ciblées comme des gisements fonciers, entraînant un regain d'intérêt des professionnels et des politiques pour ces espaces. Longtemps délaissées par la puissance publique, les entrées de villes sont ainsi en passe de devenir un terrain d'innovation urbaine majeur et une opportunité de diversification de l'activité de bon nombre d'opérateurs. Requalifier ces espaces revient ainsi à réduire la pression sur les terres agricoles et naturelles, favoriser la désimpermeabilisation, intégrer des usages mixtes et améliorer la résilience climatique des périphéries.

La commande de la Fédération des EPL d'un rapport sur la requalification des entrées de villes s'inscrit dans ce contexte : quels outils, quelle gouvernance pour la transformation, très complexe, de ces espaces ? Au fil des enquêtes, entretiens et études de cas, la problématique s'est précisée : **autour de quels axes articuler la transformation des entrées de villes ? Comment faire projet autour de leur requalification et comment**

rendre cette dernière désirable ? Ces questions ont nécessité un état de l'art dense, une comparaison des études de cas entre elles et une compréhension fine des différentes approches d'acteurs de l'aménagement, justifiant cette étude au long cours.



A Mérignac Soleil, la départementale a accueilli les voies de tramways et s'apaise peu à peu pour devenir un boulevard urbain. février 2025. © Lise Bazire

La requalification des entrées de villes se présente aujourd'hui comme un nouvel horizon urbain. Elle articule les questions de sobriété foncière, d'habitabilité des espaces, et de mobilité. Elle invite à trouver les outils d'urbanisme permettant l'équilibre financier de ces projets sans sacrifier les dynamiques de renaturation des sols.

Ce projet s'inscrit ainsi dans un moment passionnant de l'urbanisme où le regard sur la façon de faire la ville change, à l'aune de l'exigence écologique. Il s'inscrit ainsi pleinement dans les ambitions de l'École urbaine, qui entend penser la transition écologique à partir des territoires et favoriser l'innovation dans les outils et la gouvernance de l'action publique. Il met en lumière l'importance d'une planification fine, d'une approche contextuelle et d'une revalorisation des marges urbaines comme leviers de transition.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

I. Axes de transformation identifiés

Face à la complexité structurelle des entrées de ville, notre enquête a mis en évidence quatre axes à activer de manière coordonnée pour favoriser leur requalification. Ces axes relèvent autant de la planification urbaine que de la conduite opérationnelle de projet.

a. Lever les verrous fonciers

Le principal obstacle identifié à la requalification des entrées de villes est la dureté foncière. En effet, ces espaces sont souvent morcelés entre une multitude de propriétaires privés, parfois peu enclins à céder leurs terrains, surtout si une valorisation est espérée. L'absence de maîtrise foncière publique freine la possibilité d'imaginer une transformation cohérente à l'échelle du site. Cette situation alimente des logiques d'inertie ou de renchérissement du foncier, dans lesquelles les collectivités sont amenées à se réorganiser et s'entourer (EPF, État, etc.) pour engager la requalification.

La fragmentation foncière rend également difficile l'adaptation des espaces aux enjeux contemporains : densification douce, mixité fonctionnelle, renaturation... Elle tend à invisibiliser la nécessité de considérer le sol comme un écosystème, en trois dimensions.

b. Articuler mobilités et aménagement

La mutation des entrées de villes ne peut s'opérer sans une restructuration de son accessibilité. Cela impose un changement de paradigme, qui se détache de la logique du "tout-voiture" pour miser sur le développement des mobilités alternatives.

Reconnecter ces franges urbaines implique de penser une offre modale diversifiée (bus express, tramway, pistes cyclables et cheminements piétons) et articulée autour de pôles d'échange multimodaux. Néanmoins, l'impact de ces nouvelles mobilités sur les projets d'aménagement, et notamment sur le prix du foncier, doit être anticipé pour être menés à bien. L'arrivée du tramway à Mérignac a permis de désenclaver la zone commerciale et d'envisager une mixité fonctionnelle (du logement notamment). Mais elle a également provoqué une hausse des prix du foncier, compliquant les acquisitions pour la collectivité.

Travailler sur les mobilités implique également de s'intéresser au stationnement : les nappes de parkings apparaissent comme des espaces à densifier et à rationaliser, en envisageant notamment la mutualisation du stationnement entre différentes enseignes.

La mobilité en entrée de ville doit ainsi être pensée à l'échelle de l'agglomération, dans une perspective de diversification des modes de déplacements (tout en veillant aux effets rebond), et avec une attention particulière portée à la "marchabilité" de ces espaces, aujourd'hui restreinte.

c. Repenser l'habitabilité

Loin de se limiter à une dimension esthétique ou architecturale, l'habitabilité d'un lieu se mesure à la capacité des usagers à s'y sentir bien, à se l'approprier, à le traverser. La notion, en géographie, est pensée pour les humains. Nous avons fait le choix dans notre étude de l'étendre au reste du vivant, pour prendre en compte la capacité de la biodiversité à se développer et à traverser ces espaces.

Travailler l'habitabilité des entrées de villes implique d'améliorer le confort d'usage (réduction des îlots de chaleur), de rendre l'espace davantage poreux en facilitant les traversées (réduction de la vitesse de circulation), d'augmenter les espaces de sociabilité. À Genève, la requalification d'une zone industrielle par exemple implique la renaturation et la remise à ciel ouvert d'un cours d'eau. Cela permet au quartier de constituer un espace piéton arboré et apaisé à travers l'ensemble du quartier.

d. Mutualiser les fonctions, diversifier les usages

La mixité fonctionnelle ne peut se résumer à une simple juxtaposition de fonctions (habitat, commerce...). Il s'agit plutôt de permettre, dans le même espace (ici, les entrées de villes), une diversité d'usages articulés, dans des temporalités cohérentes.

La mise en oeuvre de cette mixité fonctionnelle peut se traduire par différents programmes : la densification verticale permet l'introduction de programmes de logements et d'activités tertiaires ; la mutualisation des parkings entre les enseignes permet de dégager du foncier pour permettre de nouvelles implantations (industries légères, équipements publics...) ; la programmation commerciale permet de transformer les usages de ces espaces en jouant sur les chronotopies.

A Montigny-lès-Cormeilles, la volonté de transformer la départementale RD14 en boulevard urbain pour créer un nouveau centre-ville implique d'y introduire de la mixité fonctionnelle. L'objectif est d'intégrer des commerces de proximité peu présents dans le linéaire actuel, des équipements publics directement liés à la création de nouveaux logements (une école), des équipements culturels (un cinéma), des aménagements facilitant les déplacements à pied et reliant les nouvelles aménités.



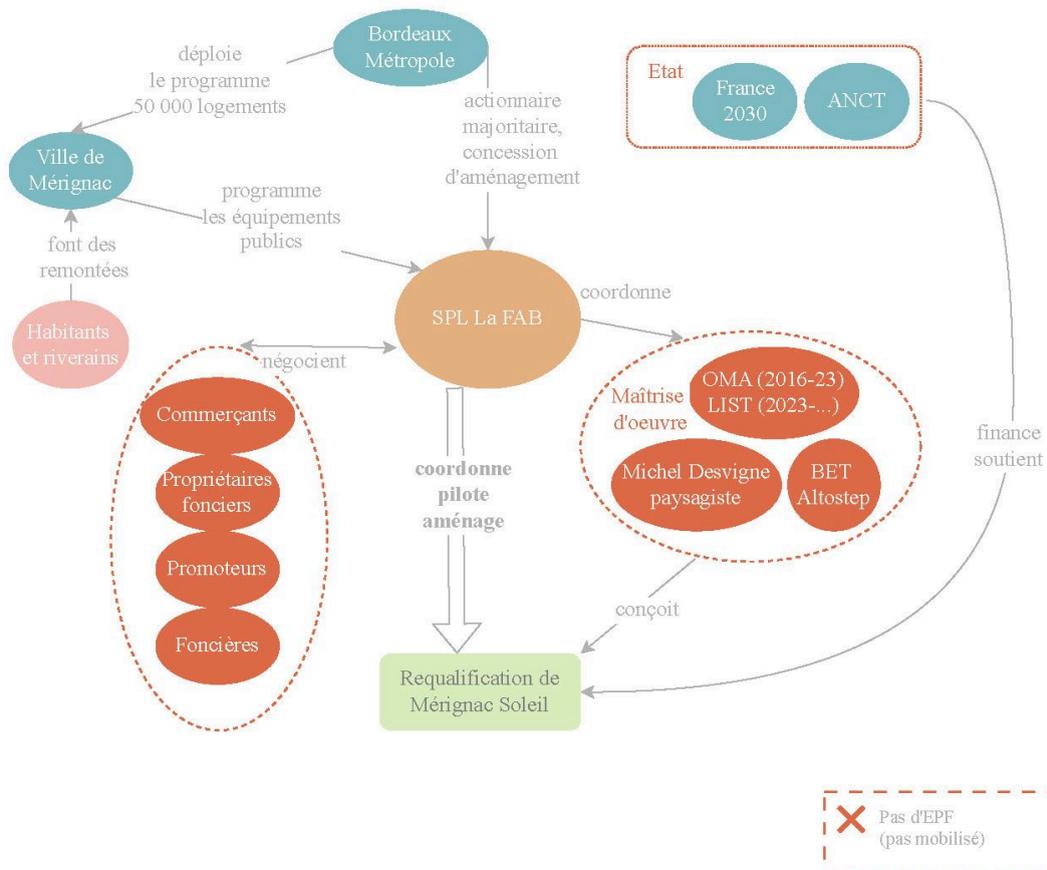
A Montigny-lès-Cormeilles, le projet de requalification vise à intégrer de la mixité fonctionnelle (logements, équipements publics) le long de la RD14, aujourd'hui infranchissable. février 2025. © Lise Bazire

II. Stratégie et gouvernance

La requalification des entrées de ville implique une constellation d'acteurs aux logiques et intérêts parfois divergents : élus, foncières, promoteurs, entreprises publiques locales, commerçants (grandes enseignes, franchises, indépendants), partenaires financiers, propriétaires fonciers, habitants... Dans ces espaces divisés, tant sur le plan foncier que décisionnel, l'un des défis majeurs est de construire une trajectoire commune, un cap partagé qui donne sens et cohérence à l'intervention publique.

Les temporalités des acteurs concernés ne coïncident pas : le temps long de l'aménagement s'oppose au court terme des cycles politiques et aux logiques économiques privées. C'est pourquoi un portage politique fort, capable d'arbitrer, de fédérer et de maintenir le cap sur plusieurs mandats, apparaît indispensable. Plusieurs formes de pilotage sont possibles : gouvernance en régie par la collectivité, recours à une SPL, partenariat public-privé...

Associer les acteurs privés au pilotage des projets peut être un moyen de mieux intégrer les intérêts de chacun et de trouver un financement de projet différent : la SEMOP semble de ce point de vue une piste novatrice. A Genève, une structure ad-hoc réunissant les autorités cantonales, les villes concernées par le projet, des foncières publiques, des promoteurs et des coopératives permet d'avancer selon une vision cohérente de long terme.



Sociogramme des acteurs impliqués sur la requalification de Mérignac Soleil © Agathe Mellon/Lise Bazire

Faire projet ne repose pas uniquement sur l'organisation inter-acteurs. Il est également nécessaire d'articuler finement des outils réglementaires, opérationnels et de gouvernance.

Connaître ces outils et les mettre en place peut s'avérer complexe. Des politiques publiques incitatives (Plan de transformation des zones commerciales, Action Cœur de Ville 2) fournissent un accompagnement technique et financier dans ce but. Encore faut-il avoir connaissance de ces programmes (qui dépendent de l'état des finances publiques) et être en mesure de les activer.

III. Scénarios : la place de la prospective

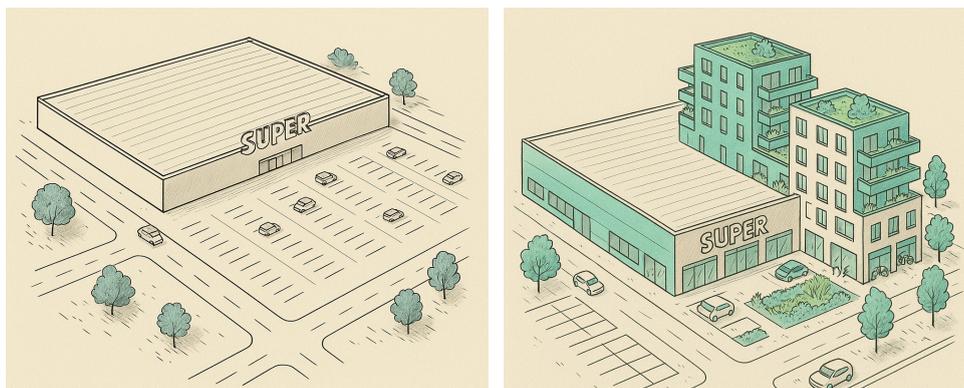
La prospective territoriale ne cherche pas à prédire l'avenir, mais à se préparer pour faire face à l'incertitude, en construisant des visions partagées et contextualisées du devenir des territoires. Appliquée à la requalification des entrées de ville, elle constitue un cadre stratégique pour articuler les contraintes réglementaires, les contextes locaux et les temporalités de l'aménagement. Elle permet de sortir d'une approche court-termiste.

Cette démarche de prospective repose sur trois principes : une lecture fine des dynamiques territoriales (histoire des territoires, relations entre acteurs, usages existants) ; la construction de scénarios, fondés sur des hypothèses réalistes ; l'identification de leviers d'intervention stratégiques (densification, réversibilité, dissociation foncier-bâti) pour permettre la mise en œuvre des projets.

À travers des programmes comme Fabriques prospectives (ANCT), la prospective devient une méthode d'analyse structurante pour les collectivités : co-construction d'orientations, élaboration de feuilles de route, mobilisation des élus et partenaires locaux. Elle permet l'identification d'une trajectoire et l'établissement d'un premier phasage.

Dans le cadre de notre étude, nos scénarios permettent de tester des trajectoires de requalification à plusieurs échelles en tenant compte des échéances réglementaires (notamment le ZAN à horizon 2030 et 2050). Ils s'appliquent à deux échelles : celle de la parcelle et celle de l'entrée de ville.

Nos premiers scénarios, **à l'échelle de la parcelle**, établissent des situations d'intervention dans six espaces clés : la grande surface commerciale, les parkings, la dent creuse, l'axe routier, la moyenne surface et la friche industrielle. Ils ont pour objet d'identifier la diversité des solutions possibles en fonction des périmètres d'interventions.



Scénario de densification d'une grande surface commerciale (avant et après). Image générée à l'aide de l'IA © Marvin Mayard

Notre seconde échelle de scénario est à **l'échelle de l'entrée de ville**. Elle répond à la nécessité de formuler un récit global, susceptible de justifier d'un portage politique fort, essentiel à tout projet de requalification. Les quatre scénarios sont les suivants :

- L'entrée de ville en pôle multimodal, reposant sur une intensification de l'offre modale, marqueur de la limite entre espace urbanisée et zone rurale afin de permettre un apaisement de la ville centre.
- L'entrée de ville en polarité secondaire, qui repose sur une densification et une diversification du site, avec une forte mixité fonctionnelle (logements, équipements, services)
- L'entrée de ville en ceinture productive, avec une intensification des activités productives, agricoles et industrielles, favorisant l'économie locale et la transition énergétique de la ville centre.
- L'entrée de ville en zone dé-densifiée, avec une relocalisation des commerces dans la ville centre, une requalification légère favorisant les interventions modestes et une désimperméabilisation massive, basée non pas sur des opérations d'aménagement majeures, mais des actions modestes pilotées localement.



Nos 4 scénarios illustrés à l'aide de l'IA, (de gauche à droite) : L'entrée de ville pôle multimodal, l'entrée de ville en polarité mixte, l'entrée de ville dé-densifiée, l'entrée de ville productive. © Marvin Mayard

Loin d'être des modèles normatifs, ces scénarios visent à activer l'ambition et le débat et s'inscrivent dans une démarche systémique : ils ont pour objet d'améliorer l'habitabilité des espaces périphériques et de permettre leur maintien face aux aléas économiques et climatiques. Penser la transformation des entrées de villes, ce n'est pas inventer un futur abstrait, mais donner forme à des possibles situés, co-construits, au service d'un urbanisme de transformation.

ENSEIGNEMENTS

Cette étude confirme le changement de statut des entrées de villes périphériques. À l'heure où le ZAN redéfinit les équilibres fonciers et interroge la chaîne de l'aménagement, ces espaces deviennent des lieux stratégiques de transformation urbaine. Leur requalification doit en priorité être envisagée comme une opération d'unification, capable de concilier diversité des usages, équité territoriale et ambitions écologiques.

La mise à l'agenda des entrées de ville est l'occasion de les intégrer dans la fabrique urbaine afin de les travailler de pair avec les centralités historiques. Cela suppose de sortir d'une logique de performance court-termiste pour adopter une posture de robustesse : accepter l'inachèvement, accueillir les incertitudes foncières, financières, climatiques et temporelles pour favoriser les trajectoires évolutives.

Un autre enseignement de cette étude, notamment *via* les études de cas, est que l'ingénierie publique gagnera à être renforcée, pour se démarquer d'une dynamique de laisser-faire, et éviter de reproduire les erreurs du passé. Ce projet met également en lumière l'importance des partenariats publics/privés, en les recentrant sur un récit partagé et des objectifs à long terme.

De fait, les acteurs privés, propriétaires de grandes emprises dans ces zones, ont déjà entamé des opérations afin d'anticiper l'évolution de leur patrimoine. Essentiellement régies par des logiques économiques, ces stratégies demandent à être régulées, afin de prévenir le monopole privé de l'aménagement de ces zones amenées, pour certaines, à être habitées.

La maîtrise foncière publique est centrale et gagnerait à être permise, encouragée et accompagnée. La fiscalité actuelle, encore majoritairement centrée sur la construction (taxe d'aménagement), apparaît comme un frein à des projets plus sobres. De nouveaux outils incitatifs doivent être imaginés pour permettre la renaturation, l'habitabilité et, *in fine*, donner la primauté à l'intérêt général dans ces zones. Il s'agit ici de construire un cadre fiscal équilibré, qui concilie recettes publiques, incitations et régulation sans fragiliser les acteurs économiques.

Au-delà des outils, c'est une évolution des postures professionnelles qui se dessine : il s'agit d'ouvrir les processus à l'interdisciplinarité et de reconnaître la valeur des usages ordinaires, des économies informelles et des ressources paysagères de ces territoires. Requalifier une entrée de ville, c'est autant une question d'infrastructure que de récit, une capacité à composer avec les spécificités locales.

Enfin, ce projet a mobilisé des compétences transversales – diagnostic territorial, analyse d'acteurs, compréhension réglementaire – et a offert l'opportunité d'explorer de nouvelles façons de penser la ville à partir de ses marges. Il a surtout montré que la requalification des entrées de ville n'est pas une opération standardisable. Ce travail ouvre ainsi un champ stratégique pour celles et ceux qui défendent l'amélioration du cadre de vie et le maintien des fonctions vitales dans tous les territoires.

POUR EN SAVOIR PLUS

Cerema, Fiche technique : “Transformer les périphéries commerciales, des facteurs-clés de succès”, 2023.

Chambéry Grand Lac Économie, Livre Blanc : “Vers un changement de modèle pour l’immobilier productif”, 2022.

Conseil économique, social et environnemental (CESE). “Du sol au foncier, des fonctions aux usages, quelle politique du foncier ?”, 2023.

DREAL PACA. “Outils pour la requalification des zones d’activités économiques (carnet 2). Guide méthodologique et fiches-outils”, 2023.

Olivier Hamant. *Antidote au culte de la performance : La robustesse du vivant*. Gallimard, 2023.

Paris&Co, “Guide opérationnel pour intensifier l’usage du bâti. En finir avec le gaspillage des mètres carrés”.

