



2^{ème} Edition EXPO les Villes en mouvement – vers une ville en mutation
Débat du 5 juillet 2012 – Salle des Adjudications – MULHOUSE

MULHOUSE, LA MOBILITE FACTEUR D'ATTRACTIVITE

Sous la présidence et en présence de
Jean ROTTNER, Maire de Mulhouse

Avec la participation de

- **Denis DIETSCHY**, Architecte, Agence DRLW Architectes
- **Luc GAILLET**, Administrateur de la Chambre de Commerce et de l'Industrie
- **Stephan MUZIKA**, Directeur général de la SERM 68

Débat animé par

Hedwige de PENFENTENYO, Directeur-Fondateur de Fimbacte

PRESENTATION DES FACTEURS DE MUTATION DE MULHOUSE

Jean ROTTNER

Mulhouse est une ville en mouvement, qui ne se fige jamais. Lorsque l'on est maire, il faut pouvoir passer de l'intention à la réalisation. Pour cela, **nous avons besoin d'un monde bancaire et économique qui évolue dans sa manière de concevoir la ville**. Ils doivent comprendre que nos **projets s'inscrivent davantage dans la durée**.

Les acteurs économiques sont le deuxième point d'importance pour réaliser la ville. Il faut une société civile qui a envie d'évoluer et de construire une ville qui est belle, désirable et accessible à tous. L'accessibilité regroupe plein d'éléments, cela ne concerne pas uniquement les personnes à mobilité réduite. C'est par exemple la notion de durabilité. Pour moi c'est d'une part la durabilité autour de la connaissance, d'un défi politique et d'un défi comportemental. C'est bien faire comprendre à nos concitoyens l'évolution progressive de notre ville : **la nécessité de transformer nos habitudes**, d'accepter des choses qu'on aurait peut être pas acceptées il y a 5 ans (mode de transport, tri des déchets, choix professionnels et choix politiques). Dans cette durabilité à l'échelle d'une ville comme Mulhouse, nous sommes très vite confrontés à la problématique des limites. Doit-on travailler à l'échelle de notre ville ? De l'agglomération ? Si oui, faut-il travailler sur la première ou la deuxième couronne ?

A Mulhouse, travailler sur la durabilité ce n'est pas se confronter à des flux mais c'est intégrer des stocks disponibles aux constructions en s'appuyant sur la réalité de l'existant. A partir de là, je crois que l'on résout une politique de durabilité à l'échelle d'une agglomération.

Le deuxième élément, sont les processus d'apprentissage auxquels nous devons faire face afin de tester un certain nombre de termes à généraliser par la suite. Il y a 10 ans, c'était la naissance des éco-quartiers. Aujourd'hui, nous passons d'un système d'éco-quartier à un système d'éco-cité. Pour cela, il y a les 4 piliers de l'économie durable, sociale, environnementale et culturelle, qui nous permettent de créer une ville légère, mutable, flexible, réversible pour arriver à une ville de services.

Le Japon innove considérablement en termes de services, notamment avec les « Convenience Stores ». Ce sont des espaces de 150m² pour 1 500 habitants qui présentent à la fois des produits et des services à la personne. Ce sont de nouveaux modes de fonctionnement de proximité. Nous en sommes encore très loin. **Les japonais sont bien plus avancés que nous en termes de services à la personne et en termes de services par îlots d'habitat**. Cela est très intéressant de se consacrer à ces nouvelles formes d'apprentissage de la vie.

Parler d'une politique urbaine, c'est parler de territoires connectés et interconnectés entre eux. Mulhouse en est un exemple car l'absence de continuité entre nos réseaux pose problème en

généralisant des trajets trop longs. Nous devons travailler sur la place laissée aux piétons, surtout dans nos villes moyennes. On imagine des voies de bus, de tramway, des autoroutes, des pistes cyclables... Je pense que nous n'imaginons pas suffisamment d'espaces intitulés « voie piétonne » pour nos villes (différent des rues piétonnes).

Dans le projet Mulhouse Grand Centre, j'ai été frappé par l'élan de nos concitoyens à aller bien au-delà de ce que nous leur proposons. Il est important donc de les impliquer dans les projets pour qu'ils y adhèrent.

Enfin, je pense qu'une ville comme Mulhouse nécessite un projet urbain cohérent. Il faut « passer de la politique des cités à la politique de LA cité » (Benoist APPARU). Il faut réfléchir, aujourd'hui, la ville dans sa globalité, avoir de nouvelles ambitions, savoir accepter de nouvelles confrontations avec les habitants ou les professionnels, aller chercher de nouvelles richesses pour la ville ou le fait urbain.

Dans les 20 ans qui viennent, les villes à travers le monde vont passer de 350 millions d'habitants à plus de 1,3 milliard. Il faudra s'interroger sur les coopérations et les aménagements entre les villes. Il sera nécessaire d'aller chercher de nouvelles expériences ailleurs pour les adapter à ce que nous vivons au quotidien. C'est ce que nous essayons de construire avec Jean-Pierre CHARBONNEAU ; un projet urbain cohérent, travailler les interfaces, travailler les relations entre les quartiers, entre la ville et ses couronnes... **essayer d'avoir une stratégie globale de la ville et lui permettre d'évoluer vers un mouvement perpétuel.** Je terminerai par une citation de Françoise-Hélène JOURDA « le beau et ce qui fait sens est appropriable et satisfait sur tous les habitants ».

Enjeux du quartier Gare

Stephan MUZIKA

La question du lien entre mobilité et attractivité trouve un terrain d'expression particulier sur plusieurs projets d'aménagements qui sont conduits actuellement sur la ville de Mulhouse et notamment le pôle d'affaires du quartier de la gare, appelé *vert et eau*.

Ce quartier de 20 hectares de part et d'autre de la gare de Mulhouse est un terrain tout en longueur coincé entre les voies ferrées, le canal Rhin Rhône et le centre ville. Dans le projet de Mulhouse, il y a une spécificité qui en fait un projet original au niveau national car le quartier de la Gare est à quelques mètres du centre ville. Deuxième élément, il y avait du foncier disponible qui appartenait à la SNCF (RFF) ou à des activités artisanales, industrielles qu'on trouve dans les quartiers gares historiques. Ce quartier d'affaires comprendra 57 000 m², composé d'un hôtel et d'une quinzaine de bâtiments de bureaux de 3500 à 6000 m² comprenant des pièces architecturales qui auront essentiellement des vocations tertiaires : sièges de banques, mutuelles, assurances.

Ce pôle d'affaires sera un facteur de développement d'emplois important pour l'agglomération de Mulhouse. On espère avoir entre 2500 et 3000 nouveaux emplois sur ce quartier dont le développement sera rythmé selon la dynamique économique et immobilière. On espère pouvoir mener à bien ce projet d'ici 15 ans.

C'est un projet économique, mais aussi un projet urbain. Les 2500 à 3000 emplois créés feront vivre le centre ville proche et pourvu en commerces et restaurants. Il y a donc des effets d'attractivités réciproques entre le quartier d'affaires qui va bénéficier de cette proximité immédiate du centre ville et le centre ville qui va bénéficier de ces nouveaux emplois.

L'enjeu de ce projet est de repositionner l'activité tertiaire à Mulhouse pour la faire revenir au centre de Mulhouse et d'y faire venir de nouvelles formes d'emplois.

L'attractivité se joue donc en plusieurs cercles :

- au premier cercle, la qualité des architectures, des espaces publics (David MANGIN)
- au deuxième cercle, la proximité avec le centre ville et la mobilité douce (piétonne et cycliste).
- Si on élargit le cercle au niveau de l'agglomération, il faut intégrer les différentes lignes de tram et de bus, ainsi que le tram train qui va jusqu'au pied des Vosges.
- Quatrième cercle, c'est la région métropolitaine autour de Mulhouse, avec Strasbourg à 50 mn, Bâle à 25 mn...
- Au-delà, le cercle d'attractivité européen avec l'aéroport et un projet de liaison ferroviaire entre la gare de Mulhouse et l'aéroport (dont nous parlera Luc GAILLET).

Au niveau de l'articulation des cercles d'attractivité, et pour revenir à la notion de projet urbain, c'est aussi la question de la limite des projets. Pour faire de l'aménagement, il ne faut pas seulement travailler sur un périmètre mais aussi sur ses interfaces et changer l'échelle.

Transformation des quartiers du péri centre

Denis DIETSCHY

Quand je lis « mobilité », je pense d'abord « déplacements ». Ce qui m'intéresse dans Mulhouse, c'est qu'il s'agit d'un territoire qui s'inscrit dans une bande rhénane. Je vois l'Allemagne, la Suisse, le Rhin et des gens qui bougent à l'intérieur de cet espace transfrontalier. Beaucoup de Mulhousiens travaillent hors de la ville et beaucoup de personnes viennent ici faire leurs courses.

Mulhouse est riche en infrastructures de transports : un aéroport, une gare, une autoroute, un tramway.... Il est donc essentiel que la ville équilibre et connecte tous les moyens de déplacement.

Si le centre a naturellement vocation à devenir le royaume des piétons, cela ne doit cependant pas se faire au détriment d'une bonne irrigation de l'ensemble de la cité. L'enjeu du projet est d'entendre et de répondre aux exigences de chacun et de favoriser le développement d'un ensemble harmonieux.

La mobilité est aussi synonyme d'évolution : la ville évolue et le sens de cette évolution doit être lisible dans chacune des nouvelles réalisations. Le projet urbain est là pour donner du liant, pour qu'en se baladant dans la ville on ait une impression de cohérence, de complémentarité sans rupture entre les quartiers et les infrastructures.

Aménagement et Impact économique

Luc GAILLET

Je voudrais parler de 3 choses. D'abord, j'aimerais donner un peu de sens aux mots : mobilité et attractivité. Je parlerai ensuite du développement économique et enfin, de tout ce qui se passe sur le quartier gare.

La mobilité, c'est deux choses : accessibilité et mobilité interne. Même si elles s'entendent à des échelles différentes, les deux sont importantes pour la performance d'une agglomération. Il faut savoir ce que l'on cherche à tirer de l'attractivité. C'est une promotion globale d'un territoire. C'est une attractivité pour 3 types de public : entreprises, habitants et touristes. Pour les entreprises, 2 éléments sont majeurs : l'accessibilité et l'innovation.

Le deuxième aspect, c'est le développement économique, qui est souvent négligé. Nous avons tendance à considérer que sans développement économique, le reste est très difficile. Nous enregistrons 8% de chômage quand nos voisins sont à 3%...il y a donc des recettes à trouver. Ce sera plus facile de réaliser de beaux projets si les moyens économiques sont importants.

Les moteurs auxiliaires de l'activité économique, dans notre cas les frontaliers, sont une source mais ce n'est pas une réponse durable. Nous croyons davantage au développement endogène qui consiste à avoir plus d'entreprises et d'investisseurs sur notre territoire, contrairement au développement exogène.

Le troisième aspect : la gare est en centre ville. 2 opérations ont été déclenchées à 2 horizons de temps différents, entre la gare et le grand centre. La proximité est immédiate, et nous avons cette chance énorme d'avoir une gare de centre ville avec un projet puissant en cours de réalisation qui va permettre cette proximité qui est un atout majeur pour Mulhouse.

Nous avions imaginé, il y a quelques années, 5 opérations contiguës : la gare, la fonderie, le campus universitaire, le parc des collines et la mer rouge. Il est clair que ces opérations doivent être reliées. Nous réalisons un sondage dans le prochain numéro du périscope afin de connaître les attentes des entreprises du croissant technologique ouest.

Dernière observation, on a une chance exceptionnelle à Mulhouse en termes de patrimoine industriel. Nous considérons que nous mériterions d'être inscrits sur le patrimoine mondial de l'humanité, au même titre que les 2 sites industriels du nord de la France et de la Belgique qui viennent de l'être. On pourrait imaginer un cheminement depuis la gare, en Y ou V, jusqu'à DMC qui passe par les principaux sites anciens industriels.

MULHOUSE, UNE MUTATION ANCRÉE DANS SON HISTOIRE

Stephan MUZIKA

La question projet urbain patrimoine industriel est un sujet très puissant sur Mulhouse avec déjà quelques expériences : la Fonderie, l'implantation de la faculté de droit dans un site industriel.

Nous avons aussi d'autres expériences menées par des investisseurs privés, par exemple un loft dans d'anciens bâtiments industriels sur le site de MANUHRIN, dans le quartier Bourztwiller.

Nous avons un patrimoine qui continue à vivre aux travers de villages d'entreprises, le site de la Fonderie notamment, à côté de la faculté que j'évoquais tout à l'heure. Et puis nous avons le site DMC qui est un vaste sujet sur lequel la SERM réalise aujourd'hui un village d'entreprise. C'est une première façon de faire revivre le site avant de se projeter sur des démarches à plus long terme. Aujourd'hui, il faut travailler avec d'autres logiques que celles qui existaient en 80-90. A l'époque, l'union européenne finançait beaucoup ces constructions. Ce n'est plus le cas et il nous faudra trouver d'autres mannes d'investisseurs. On met en place des usages d'attente pour faire vivre ces sites avant qu'ils retrouvent une dynamique pleine et entière. C'est un immense potentiel. Il est en partie actif et il faut l'avoir à l'esprit pour construire des projets d'avenir.

Jean ROTTNER

La force publique ne pourrait plus tenir dans les mesures d'y a 20 ou 30 ans dans des investissements de type industriel. Aujourd'hui on est essentiellement dans une économie de société mixte où l'Etat et les entreprises seront unis pour s'engager dans des projets de type DMC. Il faut partager. DMC n'est pas un projet de ville, mais tri-nationale à l'échelle de la France, l'Allemagne et la Suisse. Un projet d'ampleur régionale à l'échelle de la France. Cela doit être le symbole d'une forme de reconversion et d'ambition alsaciennes et pas juste mulhousiennes. Je parlais tout à l'heure de cette notion de réversibilité et cette échelle temps qu'il est indispensable d'avoir, de cette ville qui peut être mutable... Il faut partir avec une stratégie qu'un bâtiment pourra avoir plusieurs destinations au cours des années. On peut partir sur 10 ans et au bout de 10 ans, l'évolution fera que le bâtiment aura une fonction différente et pourra permettre à l'ensemble du projet d'évoluer. Les suisses et les allemands sont très en avance par rapport à nous sur ces fonctions là et ces reconversions là. Il y a un modèle à prendre.

Nous avons inscrit DMC au projet IBA BASEL 2020, nous avons appris que nous étions pré retenus (ce qui ne veut pas dire que nous serons retenus !). Etre retenu, c'est savoir travailler avec les autres, échanger avec eux. Convaincre sur ce projet.

En France ce n'est pas simple, tout est compliqué avec les autorisations d'urbanisme, la DRIRE, il faut de multiples autorisations, des dossiers à reconstruire. Nicolas Michelin, s'il était là, aurait défendu la confiance que l'on peut faire à des gens performants et innovants. Mais le système trop encadré de notre pays empêche parfois la créativité.

La transfrontalité et l'identité mulhousienne

Denis DIETSCHY

Nous sommes voisins et pourtant nos cultures sont totalement différentes. Dans la construction, par exemple, l'approche technique diffère sensiblement. En France, nous développons un incroyable côté normatif. Constater à quel point nos règles sont contraignantes choque toujours les Allemands et les Suisses, qui au départ pensent pourtant que chez eux, c'est pire !

Actuellement, nous cohabitons avec nos voisins de l'autre côté du Rhin mais, petit à petit, nous pouvons apprendre à vivre réellement ensemble, à mutualiser nos compétences et nos ressources et à tirer parti de nos différences et de nos complémentarités. On ne peut pas vivre seuls, c'est là pour moi l'origine profonde des mutations et du besoin de mobilité.

Ce n'est plus l'industrie florissante qui attire à Mulhouse, mais cela peut être cette situation transfrontalière et rhénane. L'image de ville mal aimée s'efface peu à peu, son histoire industrielle redevient un atout, notamment en matière d'architecture à travers la mise en valeur de ces magnifiques bâtiments que nous ont légués les années d'économie prospère.

Luc GAILLET

Il n'y a plus un seul territoire qui puisse fonctionner en autarcie. La République d'avant 1798 a bien du se rattacher à quelqu'un. Il faut sortir du modèle français traditionnel. C'est ce que Paris a très

longtemps fait auprès des autres villes de Province. En Alsace, Strasbourg peut essayer de reproduire ce schéma, mais ça n'a pas de sens aujourd'hui.

Avec Bâle, il faudrait perdre nos complexes. Nous avons un peu le rapport entre une PME et une entreprise de taille moyenne. Si nous restons comme un sous-traitant, nous serons toujours dominés. Si nous choisissons de se voir comme une niche spécialisée, nous apporterons du savoir-faire. Il n'y a pas de raisons qu'on ne progresse pas. Et ensuite, il faut qu'on apprenne à mieux se connaître. Il y a peu de liens entre les acteurs économiques bâlois et mulhousiens, et dans tous les domaines il faut les multiplier.

Jean ROTTNER

Mulhouse est une petite grande ville. Nous avons un centre relativement restreint. L'une des stratégies de Mulhouse Grand Centre est d'augmenter ce centre ville et d'en faire un véritable centre d'agglomération. Par rapport à une présence commerciale forte en périphérie, il faut développer l'identité qualitative de la ville centre.

Nous avons fait un gros travail en renouvellement urbain, en 5 ans : 365 millions investis, 180 000 heures de chantiers d'insertion. C'est de l'emploi créé grâce à cette politique très forte, volontariste. C'est passer du bâtiment vers l'humain. Nous avons beaucoup construit, aujourd'hui il faut habiter et faire évoluer cette mixité des fonctions. Il y a beaucoup de théoriciens de la mixité, mais derrière la praticité reste très complexe sur lesquels les élus et les techniciens travaillent en ce moment. Il faut revitaliser les axes commerçants... Il n'y a pas un seul outil pour mettre une ville en mouvement mais beaucoup d'outils. Je pense que Guillaume DELEMAZURE pourrait prendre la parole, en tant qu'architecte ayant une expérience à la fois bâloise et mulhousienne.

Guillaume DELEMAZURE

J'ai passé un certain nombre d'années en tant qu'architecte à Bâle dans l'agence Herzog et de Meuron, avant d'installer ma propre agence à Mulhouse. J'ai vécu ce que racontait Denis DIETSCHY tout à l'heure, soit le choc des cultures. On croit se connaître et finalement on se rend compte quand on travaille ensemble des subtilités des uns et des autres. On est gêné par un tas de réglementations qui donnent moins la part belle du côté français à un esprit d'innovation que nous avons et qui se situe plus du côté suisse. Ceci dit, nos atouts sont immenses car ils tiennent plus de la cavalerie par rapport à l'infanterie lourde. Il se passe beaucoup plus de choses du côté français que les mécanismes en œuvre du côté Suisse. La machine IBA a été lancée il y a 5 ans et commence à patiner. Alors que du côté français, plusieurs villes ont proposé des projets enthousiasmants. D'autre part notre capacité à changer est étonnante. Pour s'appuyer sur mon expérience « germano-suisso-française », je constate qu'il y a 4 ans, lorsqu'on voulait mettre en avant le côté énergétique d'un bâtiment, nous devions avoir recours à des bureaux suisses ou allemands et ce n'est plus le cas. De nombreux bureaux de ce type se sont développés en France.

La passerelle entre les quartiers existants et ceux qui sont en création

Stephan MUZIKA

Quartiers existants et nouveaux quartiers : les sujets s'interpénètrent de plus en plus. Sur une ville comme Mulhouse, le territoire oblige que la ville se construise sur la ville, car on manque de foncier. Il y a aussi des projets urbains péricentraux qui apporteront 1000 à 4000 logements rénovés et habités sur 15 ans. C'est considérable. C'est un premier levier.

Deuxième levier c'est la démolition de quartiers où l'on construit du neuf. Comme le disait Denis DIETSCHY, il faut travailler sur le liant et là c'est toute la difficulté car souvent les projets s'arrêtent sur les limites de procédure. Mais la vie des habitants ne s'arrête pas aux limites de procédure. Les interfaces se font parfois par des interventions très légères en se plaçant au niveau de l'usager sans forcément de gros investissements. Mulhouse est une ville des usages. C'est l'esprit dans lequel on travaille aujourd'hui. C'est un challenge assez enthousiasmant. Si on réussit cette mutation on va changer de façon très concrète la ville, les habitants et renforcer l'attractivité du territoire.

Concilier l'attractivité économique et le mieux être en ville ?

Luc GAILLET

C'est la question du projet urbain durable. Nous sommes les mêmes personnes et nous vivons la même ville. On a hérité de contraintes conceptuelles qui sont encore celles de la charte d'Athènes. On a encore une ville, dans nos têtes, qui est découpée en morceaux. Prenons le problème à l'envers et interrogeons-nous : quelles sont vraiment les activités qui ne peuvent pas rester en centre ville ? Pas

beaucoup, la majorité peut aujourd'hui se situer en centre ville et on n'a plus de raison d'en marginaliser certaines comme ce fut le cas. A Mulhouse on a tous les atouts pour réussir. On a la possibilité de recomposer une ville mais le cœur c'est ce centre ville y compris la gare. Et on a ensuite une création de nouveaux lieux intermédiaires. Il y a une série d'expériences qui démarre à Mulhouse, on va ensemble inventer la ville de demain. On n'a pas peur de créer de nouveaux modèles, de les tester.

Jean ROTTNER

Nous sommes au début d'une histoire. Il y a des ouvertures de portes qui permettent à une ville de muter. Aujourd'hui les nouvelles technologies, les transports et les infrastructures sont très forts et vont permettre à Mulhouse de se transformer. Il faut parfois corriger certaines erreurs et un manque d'anticipation. Dans les décisions que je prends, je me demande toujours si je ne fais pas une erreur pour ceux qui vont suivre. On va occuper pour une certaine durée un espace dans la ville qui va peut être amputé un développement, une stratégie plus opportune... Le projet urbain global, nous le bâtissons à Mulhouse avec une véritable volonté d'échange et d'accompagnement avec un regard extérieur. La volonté aussi permanente d'aller voir ailleurs ce qui se passe, le benchmarking est essentiel. On se fait accompagner par des grands noms de l'architecture. C'est une certaine fierté.

Pour moi, il y a un souci de travailler de manière permanente avec les architectes locaux. Dans le dernier concours, il y avait 89 équipes concurrentes, et on devait en choisir 4 parmi lesquelles 2 entreprises locales. Il faut soutenir l'école architecturale mulhousienne qui connaît sa ville, qui l'apprécie. Le contact entre l'économique et le politique est permanent, indispensable et encore à renforcer dans la connaissance que nous avons des impératifs des uns et des autres. C'est bien que les échanges se fassent avec les acteurs économiques. Il faut que les politiques tiennent compte des impératifs et des besoins économiques. On dit souvent à Mulhouse qu'avec la réalisation de la ZFU au niveau des collines, on a vidé le centre ville. C'est peut être une réalité qu'on touche du doigt aujourd'hui. Je crois qu'un jour ou l'autre il y aura un retour vers le centre ville, c'est nécessaire et ce sera juste faire face à une réalité. Avoir un quartier gare abouti, ce sera pour les entreprises un véritable atout, de proximité et d'efficacité. Il n'y a pas une solution, un outil mais des acteurs qui se connaissent et permettent de construire l'attractivité d'un territoire. Je crois que nous sommes une ville en mouvement et qui avance.

MULHOUSE, HORIZON 2020/2040

Jean ROTTNER

Imaginer Mulhouse en 2040... Je crois que Mulhouse est un territoire aujourd'hui qui représente la nouvelle centralité de l'Est (2 TGV, autoroutes, à 2 pas de Bâle et Strasbourg, à 3h de Milan en 2017). Nous sommes vraiment au cœur de l'Europe, et si cet élément n'est pas pris en compte par les uns et les autres nous passerons à côté de quelque chose. C'est une ville pacifiée, renouvelée, forte de sa diversité. Nous avons pour but de créer une ville qui a un regard positif sur elle-même. Aujourd'hui, les emplois de l'autre côté de la frontière sont tout à fait nécessaires mais nous devons développer de façon endogène, notre capacité à créer une certaine performance économique qui nous fait encore défaut. Nous avons un territoire qui a su muter.

A 30 km de chez nous c'est le territoire de Belfort touché par la crise il y a 20 – 25 ans et qui autour de 2 entreprises phares a su se renouveler et se redonner confiance. Nous avons 20 ans de retard mais aujourd'hui nous réinventons tous les outils économiques qui nous permettront de toucher les bénéficiaires dans les 30 ans qui viennent. Je m'inscris avant tout dans ce travail sur la durée.

Je finirai en m'adressant une nouvelle fois aux banquiers. C'est important qu'ils comprennent que nous nous inscrivons dans un travail sur le long terme. Le problème aujourd'hui du monde à travers la crise c'est qu'on s'inscrit beaucoup trop sur le court terme. Alors que nous avons tous besoin d'une relation avec nos banquiers qui s'inscrive dans le long terme voire le très long terme. Nous devons convaincre les banques. La confiance d'il y a 20 ans ou 10 ans n'existe plus aujourd'hui, il faut réinventer les choses.

Aujourd'hui, imposer du BBC dans le logement social sans permettre un apprentissage du BBC au locataire, c'est obliger une société à entrer dans une norme qui n'est pas comprise dans les usages du quotidien. Ces usages, s'ils ne sont pas traduits à nos locataires ou à nos habitants ça nous coûtera deux fois plus cher. Parfois il vaut mieux passer du F au C que du F au BBC, ça nous coûtera bien moins cher et on sera vraiment dans le Grenelle.