

Le Samedi 27 septembre 2014 à 16:25

Stéphanie Jannin : « On va repenser la ville en terme de déplacements »

Recommander

28

L'adjointe et la vice-présidente de l'Agglo de Montpellier en charge de l'urbanisme a répondu pendant environ une heure aux questions de *Montpellier journal*. Au menu : la nouvelle gare TGV, le doublement de l'A9, la place du vélo, les zones 30, le tramway à l'aéroport, la place de la voiture, les halles Laissac, les quartiers populaires, etc. (4 200 mots)

Pendant la campagne, Philippe Saurel accolait à votre nom, le sigle EELV. N'était-ce pas un petit peu exagéré ?

Je n'ai pas du tout de passé politique, j'ai à peine de culture politique : je connais l'histoire de la politique mais je n'ai pas la culture de parti ancrée en moi. Et tout ce que ça entraîne derrière, que je découvre aussi : la nécessité de parler d'un seul homme au sein du parti. Par rapport à la notion de parti, oui l'étiquette est exagérée parce que je ne me sens pas plus du parti EELV que d'un autre. Après j'ai été « coopérante » [[coopératrice](#) en fait] EELV et je n'ai jamais eu ma carte du parti. Très honnêtement, pour moi c'était plus une manière d'être informée qu'un engagement particulier au côté d'un groupe.

Est-ce néanmoins le parti dont vous vous sentez la plus proche ?

Pas spécialement.

Donc vous vous sentez aussi proche d'EELV, que du PS ou que même de l'UDI...

... que même de l'UDI. Vraiment je ne suis pas dans cette approche par parti. Je pouvais en être un peu gênée à un certain moment : quand j'ai contacté Philippe [Saurel] il y a cinq ans, je me suis dit que peut-être il fallait obligatoirement avoir sa carte du PS pour vouloir mettre la main à la pâte. Aujourd'hui, je ne suis plus du tout gênée de ça parce que je vois bien que, d'une certaine manière, les gens comme moi, on est représentatifs de quelque chose. On ne peut pas être laissés pour compte dans le débat politique actuel sous prétexte qu'on n'a pas de carte.

Concernant la nouvelle gare TGV [dont [l'enquête publique](#) se déroule du 22 septembre au 24 octobre], il y a une alternative c'est le raccordement de Saint-Brès [lire [ici](#)]. Avez-vous un avis là-dessus ?

Si aujourd'hui on devait nous demander « *maintenant réfléchissez à toutes les hypothèses* », franchement je pourrais tout à fait m'orienter vers celle-là. Le problème c'est qu'aujourd'hui on récupère [le dossier] – je dis « on », le président [de l'Agglo, Philippe Saurel] a traité en direct cette question avec RFF [Réseau ferré de France, le maître d'ouvrage de la gare]... Ça nous amène à parler de notre fonctionnement interne : il y a un capitaine de navire qui donne les grandes orientations politiques sur tous les dossiers et nous on déroule derrière, de part nos compétences, les projets.

« Bien sûr qu'on avait un avis différent sur la gare TGV »

Donc même si vous aviez un avis différent sur la gare TGV, dans la mesure où Philippe Saurel a dit « *on fait la gare TGV* », vous ne vous posez plus la question...

Bien sûr qu'on avait un avis différent sur la gare TGV. Je n'ai même pas besoin de perdre du temps à discuter avec lui. On sait qu'on n'avait pas cet avis-là, ni lui ni moi, dès le début. Après, s'il a estimé que ce n'était pas portable politiquement d'arrêter la gare parce que nous mettions quelque part en péril la collectivité... Les 2 milliards représentent évidemment le risque global [correspondant au coût total du Contournement Nîmes Montpellier dans lequel s'insère la nouvelle gare], j'ose imaginer qu'on n'aurait peut-être pas été quand même in fine responsable de telles sommes. Mais en tout cas, on aurait, pour sûr, été responsables de sommes extrêmement importantes. Donc si le président estime que ce risque-là, on ne peut pas le faire porter à la collectivité, moi je n'ai pas d'avis à donner par rapport à ça.

On a l'impression qu'il n'y a pas eu de débat là-dessus. On nous dit ça va coûter 2 milliards, en gros c'est comme ça mais on n'a pas eu la démonstration, documents à l'appui, qu'on n'avait pas le choix...

Je serais bien en peine de vous la faire dans ce bureau mais il me semble que si vous souhaitez l'avoir de manière très précise, de part l'analyse des contrats entre RFF, la collectivité, je pense que vous pourriez le faire.

« Tous les dossiers sont verrouillés par RFF et par tous les contrats qui impliquent RFF et la collectivité »

J'ai déjà essayé sur ces dossiers-là et c'est l'opacité la plus totale. Mais c'est un petit dossier à 2 milliards d'euros... De même, sur la localisation de la gare, il n'y a pas eu beaucoup de débats...

... parce qu'aujourd'hui, tous les dossiers sont verrouillés par RFF et par tous les contrats qui impliquent RFF et la collectivité. Dès qu'on se met à toucher quelque chose, on met en péril le système global et on peut être accusés d'être responsables de 2 milliards d'investissement qui du coup n'ont plus d'intérêt parce que, nous, on n'a

pas joué le jeu à un moment ou à un autre. Comment on fonctionne dans ce genre de système ? On part du principe que cette gare doit se faire et on se demande maintenant comment la faire intelligemment. Donc évidemment, on jongle avec les procédures, les délibérations pour garder tous les acquis, par exemple toutes les négociations faites avec les uns et les autres pour financer des ouvrages annexes. Aujourd'hui je ne vais pas mettre en péril toutes ces négociations parce que je me dis : « Tiens ce serait pas mal que la gare on la bouge d'un kilomètre. » On est un peu dans du « real-urbanisme » aussi.

Pour résumer, vous êtes arrivés trop tard pour bouger tout ça ?

Oui. Sur la manière de faire : lors du conseil d'agglomération de fin juillet, j'ai expliqué en préambule [vers 3h51 de [la vidéo](#)] : on fait ces trois délibérations pour faire le petit bout du projet Oz [nom du quartier prévu autour de la gare] qui rend la gare intelligente. Car concernant le dossier de réalisation qui parle des voiries d'accès à la gare, forcément je ne vais pas dire on plante une gare et on met à plat le marché des voiries...

**« Les collectivités
dans les Partenariats public-privé
sont quand même de petites choses
par rapport à l'armada juridique »**

Mais vous aviez un moyen de pression pour dire : vous aurez votre gare mais vous n'aurez pas les voies d'accès...

Non parce que les voies d'accès font parties du contrat. C'est là qu'on se rend compte que les collectivités, dans tous ces Partenariats public-privé, sont quand même de petites choses par rapport à l'armada juridique dont s'entourent les personnes en face de nous. Et ça, je pense que ça fait vraiment réfléchir.

Pour revenir aux délibérations : on fait le tout petit bout de procédures nécessaires à ce qui était appelé projet Oz pour rendre la gare pas trop bête, pour qu'on continue à nous donner les financements qu'on nous avait promis pour des murs acoustiques, des voiries, des ponts, je ne sais quoi. Et après, le projet Oz s'arrête. Et de là, on redémarre une réflexion que, pour être tout à fait honnête, je n'ai pas encore commencée. J'ai quelques idées qui germent un peu mais je pense qu'il faut faire d'une manière tellement différente que ça va nécessiter du temps. Et le président [de l'Agglomération] a lancé qu'une soixantaine d'hectares seraient, à terme, aménagés autour de cette gare. Parce qu'on ne veut pas d'une gare au milieu d'un champ de patates. [...] Mais aménager, ça ne veut pas dire urbaniser. Il ne faut pas forcément le voir comme 60 hectares de quartier, d'immeubles.

Sur le doublement de l'A9, il y a une question posée essentiellement par Les Verts : c'est la question du financement de la requalification de l'A9 actuelle...

On ne sait pas à qui ça va coûter. Voilà ce que ça donne une politique sur un territoire dans lequel les institutions se tournent le dos. Un département qui rechigne évidemment à financer un certain nombre d'ouvrages dont il se dit que bientôt il ne les aura plus en charge...

La question c'était plutôt entre les collectivités et l'État voire Autoroutes du sud de la France (ASF)...

ASF ne payera pas la requalification et c'est très regrettable.

Donc on ne connaît pas le financement ?

C'est un vrai questionnement pour moi, un problème majeur : quand on parle de boulevard urbain, encore va-t-il falloir savoir le financer. Quand on est dans une manière de faire comme avant où toutes les collectivités se tournent le dos, tout le monde espère que c'est l'autre qui va le faire. Aujourd'hui, au travers des actions de Philippe Saurel en tant que président de l'Agglo, on est dans une politique qui va plus se faire par le territoire et pas par les partis. On va pouvoir être plus intelligents par rapport à ça. Ce qu'il va falloir voir plus tard, dans notre réflexion métropolitaine, c'est à qui profite ce boulevard et, de ce fait, qui le finance.

On a une idée du coût global ? Les Verts parlent de 400 M€...

Je n'en sais rien mais les requalifications de voirie, c'est énorme.

Ce n'est pas le premier à le dire mais Marc Letourneur, un expert en transports, dit dans *La Gazette* (25/09) que le doublement de l'A9 ne va pas résoudre les problèmes de congestion puisqu'ils sont liés au réseau secondaire (rond point, bretelles d'accès, etc.). Qu'en pensez-vous ?

Le trafic est une science très empirique. D'ailleurs je pense, pour le cas de Montpellier, qu'il ne faut pas qu'on hésite à fonctionner avec des expérimentations pour des lieux précis. On a bien vu que tout le monde fait des plans de trafic et ça ne marche jamais comme on veut. Dans le cadre du travail qu'on refait sur le [PLD](#) [plan local de déplacement], on doit s'autoriser à tester une solution pendant 4 mois sur un point de congestion et on voit si ça marche ou pas. Sur l'A9, je pense que les remontées de files à l'entrée ou à la sortie de Montpellier seront moins importantes qu'avant. Après, je ne sais pas si elles seront inexistantes. Mais c'est quand même difficile de dire que le doublement de l'A9 ne résout pas cette question.

« On est toujours sur un projet de prolongement du tram jusqu'à l'aéroport »

Marc Letourneur [également ancien patron de Tam] et Eric Boisseau [Fédération nationale des associations d'usagers des transports] [disent](#) qu'il n'y a pas suffisamment de passagers potentiels pour amener le tram à l'aéroport. Ce point n'a pas été débattu. Ce projet est-il toujours d'actualité ?

Oui, on est toujours sur un projet de prolongement du tram [ligne 1] jusqu'à l'aéroport. Parce qu'on n'en est pas très loin et je ne suis pas d'accord avec l'analyse des personnes que vous citez. Montpellier manque d'attractivité pour les milieux d'affaires parce que son aéroport est trop petit et mal relié au centre ville.

Il n'est quand même pas très loin [la navette de car Hérault transport met [15 minutes](#) jusqu'à Antigone, le tram mettra sans doute plus]...

Pour les métropoles, il y a des symboliques à avoir. Le fait de ne pas avoir un

transport en commun efficace... Le tram c'est parce qu'on n'est pas très loin [la ligne 1 doit être prolongée jusqu'à la gare TGV, ce qui la rapproche de l'aéroport].

Si on est dans l'efficacité, on peut très bien – c'est ce qu'ils disent – avoir un Bus à haut niveau de service ou une navette qui ramène au tram...

La question aurait pu se poser. À un moment il faut faire un choix. Le tram qui nous amène en x minutes au centre de Montpellier – après tout dépend du « x » – ça me paraît une symbolique intéressante.

Une symbolique qui n'est pas donnée...

Vous savez la guerre des chiffres... J'ai été la première à parler avec le maire du Bus à haut niveau de service (BHNS) notamment pendant la campagne par rapport à la ligne 5 pour laquelle on se questionnait beaucoup. Aujourd'hui, je module un peu le propos parce qu'il y a des expériences qui montrent que les BHNS, ça coûte aussi cher [pas sûr quand même], à côté il y a des expériences de trams qui sont deux fois moins chers que notre tram.

« À Montpellier il y a trop d'endroits où on continue de prendre sa voiture »

Marc Letourneur, toujours dans *La Gazette*, dit qu'à Montpellier, il y a entre 300 et 400 000 déplacements quotidiens en voiture et qu'un tiers de ces déplacements font moins de 1,5 km. Qu'est ce que ça vous inspire ?

On a dit qu'il fallait réparer la ville – et c'est une des premières priorités de notre mandat. Ça veut dire travailler l'espace public au travers, pour nous, de la notion de « marchabilité » c'est-à-dire qu'à Montpellier, il y a trop d'endroits où on continue de prendre sa voiture. Parce que c'est au pire trop dangereux, au mieux désagréable. On doit donc retrouver une politique de l'espace public qui a été trop longtemps laissée de côté. J'ai vraiment fait le constat d'une ville à deux vitesses. C'est ce qui a basé toutes nos réflexions avec le maire sur le projet urbain de la ville. D'un côté on a eu des quartiers flambant neufs sur lesquels on a énormément investis et, de l'autre, une ville existante qu'on a totalement laissée à l'abandon. Aujourd'hui, je comprends à quel point la situation est grave et l'ampleur de la tâche.

Pensez-vous que, ne serait-ce que dans un mandat, vous allez pouvoir faire diminuer le chiffre des courts trajets ?

C'est un objectif majeur de réparer la ville en se re-basant sur la notion de la qualité de vie. Tout ça, vous allez me dire, c'est de la formulation...

... oui !

Ça fait plus de 12 ans que je réfléchis à la ville et plus de 15 ans que je travaille l'urbanisme, que je regarde les exemples à l'extérieur et que je vais visiter les villes. Je peux vous dire que ce n'est pas juste une idée comme ça. [...] Concernant la ville à deux vitesses, on me dit que ce n'est pas le même sujet : on a de l'argent parce que sont des opérations de [ZAC](#) [zone d'aménagement concerté, exemple : Malbosc, Port Marianne, etc.] avec un montage opérationnel précis et qu'on ne peut pas faire des

bascules financières de ces projets-là sur un autre. En fait, je me rends compte petit à petit qu'on ne peut pas bousculer ces codes-là. La [Serm](#) qui est notre outils d'aménagement, va nous accompagner dans ce souhait d'aménager différemment. J'ai toujours du mal à voir aujourd'hui des bilans de ZAC où, comme il restait de l'argent, on pouvait faire du marbre et à côté, la ville existante dont vous voyez bien l'état. Et ça, c'est une approche hyper pragmatique de citoyen.

Donc vous pensez que les vases pourront communiquer ?

Je ne peux pas vous répondre oui parce que les freins sont très importants. En tout cas j'y travaille et j'emmerde tout le monde avec ce genre de questions.

Et M. Pérez [nouveau directeur de la Serm] qui a quand même une expérience de tout ça, il en dit quoi ?

Je ne l'ai pas encore vu. Il prend ses fonctions le 1er octobre. Évidemment, je pense qu'on va pouvoir être des alliés vraiment importants pour ça.

Et pour le vélo, avez-vous un plan ? Un budget identifié ? Au moins des grandes masses ?

On travaille les budgets en ce moment donc je ne pourrai pas vous donner d'éléments dessus mais on pourra tout à fait faire une rencontre une fois que les budgets seront publiés [c'est bien noté !]. Concernant le vélo, je souhaite avoir plutôt une approche sur la « marchabilité » de la ville (pour le piéton). Une ville où les piétons sont à l'aise, par voie de conséquence, les cyclistes vont l'être mieux. Le principal problème des cyclistes c'est leur différentiel de vitesse avec les voitures. Donc si on a des trottoirs plus larges, des zones partagées plus importantes, des zones 30, etc... Une petite digression : le maire et moi ne souhaitons pas du tout une ville soit totalement dévolue aux voitures, soit totalement piétonne, aseptisée. Il faut qu'il y ait un peu de désordre aussi par endroit. [...] On ne va pas imposer aux gens de ne jamais prendre leur voiture alors qu'aujourd'hui franchement à Montpellier, on ne leur offre pas vraiment d'alternative. [...] Pour les pénétrantes qui vont des villages au centre de Montpellier, peut-être qu'elles doivent être aménagées différemment et là peut-être qu'on doit avoir une piste cyclable séparée, dédiée. Mais je ne pense pas du tout que ce soit la seule et unique solution parce que déjà, ça coûte très très cher.

**« Je crois beaucoup
à la valeur de l'expérimentation
pour les questions de déplacements »**

Les zones 30 [lire [ici](#)] c'est juste un outil pour vous ou c'est une orientation stratégique ?

On va repenser la ville en terme de déplacements. C'est une commande qui a déjà été faite auprès des services avec des modalités de concertation à définir. La zone 30 devra être expérimentée. Je crois quand même beaucoup, pour ces questions de déplacement, à la valeur de l'expérimentation. Quand on veut faire de la concertation, de la vraie, quoi de mieux que de mettre en place un dispositif de manière provisoire sur un bout de quartier pour voir si ça fonctionne ou pas ?

C'est pour quand une expérimentation de zone 30 ? 2015 ? 2016 ?

Je suis en train d'évaluer toutes les interventions nécessaires à la réparation de la ville en puisant dans toutes ces différentes manières de faire. Je ne vous ai pas cité non plus l'aspect éphémère : une journée, un dimanche du mois. On est en train d'évaluer ça pour faire une inscription au budget cohérente et pour mettre en œuvre au maximum tout ce projet durant les années à venir. Il va falloir qu'on appelle des budgets d'ailleurs [d'autres institutions]. Aujourd'hui, les communes ne peuvent plus financer toute leur voirie. On ne l'a pas fait pendant des années. À Montpellier, un trottoir était changé tous les 90 ans. Voilà pourquoi la ville est dans cet état.

Et sur les zones 30 ?

C'est un dispositif parmi d'autres. Je ne sais pas vous dire une date. [...] J'ai beaucoup de mal à dire ok pour quelque chose sans avoir la vision globale. Je fais en sorte de l'avoir très très vite. Depuis le premier jour du mandat, je bosse à la Ville et à l'Agglo pour avoir toute la connaissance de tous les projets, faire mes propres commandes et être un peu dans cette course contre la montre pour très vite pouvoir répondre [par exemple] à cette question de zones 30 en n'étant pas du tout gênée parce que je sais dans ma tête que là je vais faire ça, là on va tester ça, là on fera de manière définitive...

C'est possible d'avoir cette vision globale sur une ville de cette taille et avec toutes les contraintes ?

Oui.

C'est une question de mois ?

À l'Agglo, à la Métropole, on va la construire en partenariat avec les communes donc je pense que c'est un projet de longue haleine qui fera intervenir toutes les thématiques : l'agriculture, l'eau, l'économie, le sport, la culture,... Et pour la Ville, les services ont une grande connaissance des choses. J'estime aussi avoir une connaissance de la ville et une possibilité de pouvoir réfléchir assez rapidement là-dessus.

« On va beaucoup parler d'agriculture »

Cette vision va être formalisée comment ?

À l'Agglo, le [SCOT](#) [schéma de cohérence territoriale] est en « fin de vie » et je souhaiterais que nous ayons une vision territoriale. C'est-à-dire : c'est quoi notre projet métropolitain ? On a dit santé, tourisme, numérique, transports. Ça bâti, quoi ? On va beaucoup parler d'agriculture là-dedans. C'est un thème que je vois ressortir de beaucoup de communes et qui est passionnant. L'idéal c'est que cette réflexion-là alimente la révision du Scot. À l'échelle de la ville, on va lancer une révision du [PLU](#) [plan local d'urbanisme] qui sera annoncé au conseil municipal de novembre.

À propos de l'ancienne École d'application de l'infanterie, Philippe Saurel avait déclaré le 26 juin en conseil municipal : « Concernant l'EAI, avec Mme Jannin nous allons tout remettre à plat dans le cadre de la rediscussion de la ligne 5 [de

tramway] *mais pas seulement parce que je souhaite que la gouvernance de l'aménagement sur cette zone de la ville soit parfaitement « drivé » par Mme Jannin et moi-même. Je ferai à ce propos une conférence de presse dans les jours à venir. »*

Vous allez avoir du nouveau courant octobre.

Dans la série « on est un peu en retard », il y a aussi le projet des halles Laissac [Philippe Saurel avait annoncé une nouvelle réunion en septembre]...

Il y a une réunion prévue courant octobre.

À l'issue de cette réunion, les gens sauront si ce sera une rénovation ou un nouveau projet ?

Je pense qu'on aura tous les éléments.

La Gazette (18/09) a publié un courrier de Gérard Borrás, ami de Philippe Saurel [et ancien président de la chambre de commerce], où il indique qu'à Montpellier il n'y a pas de halles comme à Sète, à Nîmes – et on peut ajouter Narbonne. Est-ce une chose à laquelle vous réfléchissez ?

Je regrette, comme lui, qu'on n'ait pas utilisé l'opportunité des halles Castellane pour faire un vrai lieu d'échanges en plein cœur de ville. Et puis ce bâtiment est magnifique, c'était idéalement situé. On n'a pas de halles de ce type. Ceci étant dit, par ces temps financièrement un peu difficiles et quand on voit le coût de cette halle qui devait être construite à Laissac [environ 5 M€, sans parking], aujourd'hui je serais bien en peine de vous dire : oui on va faire des super halles.

**« Sur le Marché d'intérêt national
on a vraiment une carte intéressante à jouer »**

Le courrier ne disait pas que c'était un problème de bâtiment mais que c'était un problème d'animation, qu'il fallait faire en sorte que les gens ne viennent pas qu'acheter mais aussi boire un verre, qu'ils consomment les produits sur place, etc.

On a un projet qui sort de cette typologie : c'est le MIN, le Marché d'intérêt national sur le quartier de la Restanque. Vous savez qu'on a une mine d'or, ce n'est pas un jeu de mot. Il n'est qu'à quelques kilomètres du centre ville et il est encore embranché sur les voies ferrées. On travaille en partenariat avec le MIN pour voir comment on peut le faire évoluer pour le rendre plus ouvert aux habitants, améliorer son activité de grossiste.

Le problème c'est que pour le grand public, il est assez excentré...

C'est pour ça que je dis que c'est une autre typologie. Chacun a ses atouts. Nous, on ne va pas construire en centre ville une halle magnifique.

Mais vous auriez pu prévoir dans la rénovation de Laissac de favoriser les échanges...

C'est un élément de programme très intéressant mais l'un n'empêche pas l'autre. C'est vrai que sur le MIN, on a vraiment une carte intéressante à jouer notamment

pour favoriser les circuits courts sur laquelle on discute beaucoup à l'Agglo aujourd'hui. Et sur la place de l'agriculture.

Montpellier est-elle toujours candidate à accueillir Sup de co ?

Ce n'est pas un sujet sur lequel j'ai débattu avec le maire ces derniers temps.

« Les gens ne se rendent pas bien compte à quel point on doit prendre des virages à 90° »

Un reproche qu'on entend parfois c'est : Saurel et son équipe ont arrêté beaucoup de choses mais c'est quoi le projet ?

On va faire une intervention avec le maire sur le sujet urbanisme en général à la ville et à l'agglo. [...] Ce qui m'agace un petit peu c'est que les gens ne se rendent pas bien compte à quel point on doit prendre des virages à 90°, à quel point une politique de l'urbanisme pour une ville de 250 000 habitants et une agglo de 450 000, ça ne se décide pas en trois semaines. À quel point je suis contre – c'est peut-être en ce sens-là que je ne suis pas assez politique – la manière de jeter en pâture des projets pour se faire mousser ou se faire identifier dans les revues immédiatement. Moi, ce n'est pas ça. Il faut juste me laisser un tout petit peu de temps et on y travaille, j'allais dire quasiment jour et nuit à la Ville et à l'Agglo, pour avoir une réflexion d'ensemble. [...] Il faut quand même nous laisser 6 mois pour annoncer – et vous ne serez pas déçu – quelles sont les grandes orientations politiques.

Donc en gros, il y aura des annonces avant la fin de l'année ?

Bien sûr.

Je n'ai rien vu, rien entendu sur les quartiers populaires. Pourquoi ? Avez-vous prévu de faire quelque chose de spécifique ?

Il y a des adjoints de quartier qui travaillent énormément sur le terrain, c'est déjà très important. Au Petit Bard, on est évidemment dans la continuité – quasiment la fin – en terme d'aménagement du moins – de ce quartier...

... ce n'est pas qu'en terme d'urbanisme : il y a une problématique de ces quartiers avec des taux de chômage élevés, une population très précaire, etc.

Moi je parle plutôt de l'urbanisme. Après les services de l'Agglo, notamment avec Catherine Dardé [1ère vice-présidente], mettent aujourd'hui en forme toute la question politique de la ville qui est très importante parce qu'elle croise à la fois urbanisme, social,... et je pense qu'on a vraiment une clé parce que vous voyez le Petit Bard, par exemple, en terme d'urbanisme, c'est quand même pas mal. On est arrivé au bout, c'est quand même assez qualitatif mais pour ces quartiers-là, il faut aussi autre chose : le lien social, l'aspect culturel, c'est quand même important. Sur le quartier de La Mosson, le maire est allé discuter la convention ANRU [Agence nationale pour la rénovation urbaine] début juillet. La aussi, les annonces seront faites à ce moment-là.

Propos recueillis par Jacques-Olivier Teyssier le 25 septembre.

