

Politique | Grand Entretien avec Jean-François Fountaine : comment La Rochelle compte s'inscrire à l'échelle régionale



« La société évolue et nous aussi. Moi-même je n'ai plus le même discours qu'il y a six ans. Ne serait-ce qu'à cause des questions environnementales ». A quelques mois des élections, c'est l'heure du bilan pour Jean-François Fountaine, maire de La Rochelle et président de son agglomération, qui compte repartir pour un deuxième mandat. Après avoir accordé un grand entretien à @qui ! il y a trois ans, l'édile revient sur l'évolution de sa vision du rochelais pour demain, de l'adaptation du territoire aux exigences environnementales de demain à l'inscription de La Rochelle dans la grande région.

@qui ! : Trois ans après la réforme territoriale, quelle perception avez-vous de cette grande région et de la façon dont La Rochelle s'y inscrit ? Comment cultive-t-elle sa différence par rapport à ses proches voisins, comme Niort ou Poitiers ?

A titre personnel, je constate que les Rochelais éprouvent un sentiment de fierté à appartenir à une grande région française. Nous étions auparavant dans une région de taille modérée qu'était le Poitou-Charentes et qui manquait à mon sens d'homogénéité entre Poitiers et La Rochelle. Avant, on ne se revendiquait pas tellement du Poitou-Charentes mais plutôt de la Charente-Maritime. Aujourd'hui, les gens n'utilisent pas le terme neo-aquitains pour se qualifier mais ils n'hésitent pas à dire qu'ils sont en Nouvelle-Aquitaine. Et ça, c'est un vrai changement. C'est une grande région à l'échelle européenne et ce point, je crois, en terme de « chapeau », de visibilité, donne une estime favorable. Ensuite, si on zoome un peu plus au niveau local, on touche à la personnalité du président de Région Alain Rousset. C'est quelqu'un de très engagé sur certains thèmes et les gens adhèrent avec enthousiasme. Il est aussi très peu engagé sur d'autres sujets et les gens le vivent avec un peu de distance.

Pouvez-vous préciser votre pensée ?

Le monde économique en général adore Alain Rousset. Parce qu'il a mis le paquet sur la formation professionnelle, sur l'accompagnement à l'innovation et la recherche – on vient par exemple de créer une technopole à La Rochelle et que nous avons ici un excellent relais de ce volet par le vice-président en charge de l'enseignement Gérard Blanchard. Alain Rousset a su s'approprier l'économie de nos territoires, qui n'est pas la même que celle de Bordeaux – nous avons moins d'aéronautique et de spatial, plus de ferroviaire, d'artisanat et de

tourisme. C'est un homme stratégique qui est très présent sur les grands enjeux. Là où on l'enthousiasme est moins fort, c'est sur des thèmes qui le touche moins comme la culture, dont on sent que ce n'est pas sa tasse de thé. En plus ce sont des thèmes où il est plus compliqué d'être stratégique, où chaque opérateur culturel pense - à juste titre - qu'il est le meilleur dans son domaine. Au-delà de mon ressenti personnel, je pense que la question de l'éloignement géographique avec le siège de la grande région reste une vraie problématique. On n'a pas encore organisé suffisamment les téléconférences et les relais de la Région sur le territoire. J'entends des gens se plaindre à ce sujet. Tout le monde s'est adapté à la fusion, des équipements territoriaux aux ligues sportives. Et ils n'ont pas encore l'impression d'avoir une véritable vision de ce qu'est la grande région dans les territoires. Ils vont de temps en temps à Bordeaux, pestent contre les conditions d'accès et posent la question de la distance. Peut-être que la grande région, à terme, devrait créer des antennes régionales, comme cela se fait en Bretagne avec Brest. Je sais qu'Alain Rousset n'y est pas favorable. Mais il y a au moins des choses à faire en matière de visio-conférence par exemple.

Et ce malgré la multiplication des élus, qui sont nombreux sur le terrain un peu partout en région... ?

Oui, c'est vrai. On a la chance d'avoir quelques élus régionaux sur notre territoire qui sont très présents sur tout ce qui touche au sport ou à la culture comme la niortaise Nathalie Lanzi (vice-présidente de la Région en charge de la culture, du patrimoine, des sports et de la jeunesse) ou de Gérard Blanchard. Renaud Lagrave (vice-président en charge des infrastructures, des transports et des mobilités), qui est souvent présent, réalise un gros travail. Pour tout ce qui est ferroviaire, y compris sur notre projet de rénovation de la gare de La Rochelle, il est très présent. Sur la question des mobilités, la Région est très présente, il n'y a rien à redire. De manière générale, tout ce qui est structurant en termes de territoire, des mobilités à l'enseignement, la Région est là. Sur l'action de proximité, c'est plus dilué. Je pense par exemple à la prévention de la délinquance ou à la politique de la ville, sur lesquelles elle est moins lisible.

Concernant justement les politiques de la ville, il y a un vrai engagement de l'agglomération sur le thème, qui se distingue parmi d'autres en Nouvelle-Aquitaine. En quoi est-ce si important aujourd'hui ?

Nous avons des projets d'importance pour les quartiers de Mireuil, Villeneuve, Port-Neuf, sans oublier des quartiers de la commune d'Aytré (première couronne au sud de La Rochelle, NDLR) qui sont dans des projets de politique de la ville avec des moyens énormes - La Rochelle et l'agglomération mettent 20 millions chacune dans ces projets. La raison est très simple. Nous sommes sur un territoire où il se crée beaucoup d'emplois. Les politiques de la ville de ces dernières années semblent avoir fonctionné puisque nous sommes dans une période de forte baisse du chômage. L'Agence centrale des organismes de Sécurité sociale ACOSS vient de publier les chiffres de l'emploi salarié pour le 2ème trimestre 2019 qui indiquent la création nette de 393 emplois salariés. Dans le même temps l'INSEE indique que le taux de chômage continue de baisser dans la zone d'emploi de La Rochelle pour atteindre 8,2 % au quatrième trimestre 2018, rejoignant les chiffres nationaux. Il y a cinq ans, le taux de chômage en Charente-Maritime était légèrement plus fort qu'à La Rochelle, qui était elle-même au-dessus de la moyenne nationale en matière de chômage. Aujourd'hui, on rejoint la moyenne nationale. Donc on a une amélioration. Mais tout n'est pas gagné. Il nous reste à résoudre le gros problème du retour à l'emploi des gens qui ont perdu espoir, ne se sont pas formés ou qu'on n'a pas aidé à se former. C'est là que les politiques d'insertion méritent d'être un peu réinjectées. Dans ces quartiers, il y avait parfois un sentiment de fatalité. Aujourd'hui, notre politique de l'emploi - que nous avons décidé notamment avec les Assises de l'emploi - semble porter ses fruits. Mais je crois que l'idée d'aller prendre les gens par la main là où ils n'ont pas de boulot pour leur dire soit « on va vous former », soit « on va vous trouver une structure d'insertion », soit « vous allez créer votre propre activité », c'est un effort collectif que doit faire la société.

Le bilan des Assises de l'emploi, lancé en 2016, est plutôt positif aujourd'hui. Lors de votre lancement de campagne, vous avez déclaré qu'il y avait encore des choses à mettre en place. A quoi pensez-vous ?

C'est des sujets avec lesquels on n'aura jamais fini. Mais on a aujourd'hui un territoire qui est devenu entreprenant, ce qui n'était pas du tout dans la culture rochelaise il y a trente ans. L'économie territoriale était très tournée vers le commerce - fruit de notre longue histoire - et vers la rente foncière : des rentes immobilières, des placements fonciers qui se terminaient par de grosses plus-values compte-tenu de la montée des prix. Aujourd'hui, la transition s'accélère. Je ne cesse de rencontrer des entrepreneurs - hommes et femmes - porteurs de projets. C'est un secteur d'où je viens, donc nous sommes en complicité. Les créations d'entreprises et donc d'emploi, se portent bien. Les entrepreneurs de l'agglomération ont généré 5 625 emplois nets salariés en 4 ans et demi.

Aujourd'hui, il faut changer d'échelle sur les Assises de l'emploi. On veut désormais le faire à l'échelle du pôle métropolitain, c'est-à-dire ce bassin d'emploi de 500 000 habitants qui va de La Rochelle jusqu'à Saint-Maixent, en passant par le niortais et le bassin de Fontenay-le-Comte en Vendée qui se sent proche de La Rochelle, sans oublier Rochefort évidemment. Pourquoi ? Si je suis Rochefortais et que je trouve du travail à La Rochelle, ce n'est pas un problème car il y a une navette entre les deux villes. Beaucoup de Rochelais travaillent à Niort. Or, il y a plus d'emplois à Niort que d'habitants. Les flux routiers et ferroviaires le montrent bien. Niort a un dynamisme économique qui ne date pas d'hier et qui s'inscrit dans une longue durée. L'idée, c'est désormais d'envoyer le message aux entreprises niortaises qui cherchent des salariés : « venez chez nous chercher des salariés ». Pour Rochefort, c'est plus compliqué car le taux de chômage y est plus fort qu'à La Rochelle. L'idée, c'est d'encourager les Rochefortais à continuer à habiter leur ville et à les faire venir en TER pour travailler. Même en termes de formation, il en existe peut-être certaines qui existent à Rochefort ou à Niort et pas à La Rochelle et que les emplois qui en découlent sont peut-être sur le territoire. Donc nous ferons nos prochaines Assises de l'emploi fin novembre à l'échelle métropolitaine et non plus seulement de l'agglomération. Cette corrélation est d'autant plus importante qu'à l'échelle de la Région, on essaye de travailler ensemble sur les projets structurants pour parler d'une seule voix auprès de la Région et avoir plus de poids pour se faire entendre - ça touche à l'université ou encore à la culture.

Vous avez précédemment indiqué vouloir développer davantage des partenariats avec les villes moyennes

proches, comme Niort et Rochefort. A quels sujets pensez-vous en particulier ?

C'est quelque chose que l'on vit déjà au quotidien. La Rochelle a sa singularité, mais si on veut exister entre Nantes et Bordeaux, il faut se poser la question des grands enjeux de demain à l'échelle du bassin et pas seulement de l'agglomération. Je donne un exemple concret : si La Rochelle a besoin d'une aide régionale et que Niort dit « moi je veux développer mon propre aéroport » et le Rochefort dit de leur côté : « Moi je veux transférer une partie de l'aéroport de La Rochelle à Rochefort », le dossier sera rangé dans un tiroir et personne ne le sortira. Grâce au Pole métropolitain – qui n'a pas d'existence administrative au sens propre et qui est constitué de huit personnes – on s'est réuni tous autour de ce sujet là, et on a demandé à Renaud Lagrave vers quel aéroport la région souhaitait concentrer les moyens pour ne pas s'éparpiller. Rochefort et Niort ont appuyé La Rochelle, et la messe était dite.

Il y a-t-il d'autres projets d'avenir commun ?

La formation universitaire. Sup de Co La Rochelle a déjà une antenne à Niort. La Rochelle Université souhaite développer des antennes sur Rochefort et sur Niort. Et il y a bien sûr les mobilités. D'ailleurs, c'est la problématique du ferroviaire qui nous a rassemblé au départ. Les Bordelais pensent que la ligne TGV la plus directe entre eux et Paris passe par Poitiers : on oublie Angoulême Châtelleraut et La Rochelle. Mais nous (l'agglomération et le Département17), on a payé une voie directe pour aller à La Rochelle depuis Paris, qui passe par Surgères, Niort et Saint-Maixent. Les habitants du sud Vendée considèrent aujourd'hui que leur gare, c'est Niort ; ceux de Rochefort que c'est La Rochelle ou Surgères. Donc nous, on veut des trains rapides. Mais le raisonnement de la SNCF, pour aller à La Rochelle depuis Paris, c'est de passer par Poitiers. Le problème, c'est qu'en faisant ce détour, on perd toute la vitesse gagnée sur le temps en partie TGV (entre La Rochelle et Poitiers). On fait alors un trajet en deux heures cinquante, deux heures cinquante-cinq, ce qui est le temps qu'on mettait avant en TER. Les trains directs en TGV font La Rochelle-Paris en 2h25. Donc les villes du Pole métropolitain nous sommes rassemblées pour dire à la SNCF de nous faire des trains rapides. On en a gagné trois par jours, mais il nous en manque encore un le matin. Pour un parisien qui veut travailler à La Rochelle le matin, son premier train rapide le fait arriver à midi. Aujourd'hui, deux ans après l'arrivée du TGV, on est à +24% de fréquentation de la gare de La Rochelle, et dépasse les 2 millions de passagers, dont un million pour le TGV. On a un effet TGV, même si on est loin des résultats de Bordeaux. Notre stratégie pour demain, c'est de concilier TGV et TER et l'amélioration des trains intercity. La réorganisation de la circulation, de l'accès au centre-ville, avec en particulier la création de l'accès par les Cottes Mailles qui est un projet structurant pour l'agglomération.

Le projet des Cottes Mailles, entre la commune d'Aytré et le quartier de Villeuneuve-les Salines, prévoit la création d'une voie rapide sortant de la rocade pour rejoindre le centre-ville, avec une triple voie voitures/bus électriques/ pistes cyclables, qui mise essentiellement sur le développement des transports doux, en quoi est-ce structurant pour la ville ?

Le projet des Cottes Mailles, une transformation avec plein de volets. C'est un projet logique par rapport à la géographie de la ville, qui permettra et ceux qui arriveront de la première et de la deuxième couronne par le sud de rejoindre le centre-ville de La Rochelle, et aux habitants d'Aytré et de Villeneuve (qui se trouvent aux sorties « centre ville/ vieux port » et « hopital/gare » sur la rocade) d'être moins dérangés par la circulation. C'est un vieux projet qu'avait porté Maxime Bono, mais qui avait subi de nombreux recours avant de pouvoir être lancé, en particulier par quelqu'un qui avait le projet de faire du secteur une zone commerciale. Nous sommes arrivés au bout des recours et nous pouvons désormais lancer le projet. Il est d'autant plus cohérent aujourd'hui qu'on repense l'accès de la gare par le sud : à l'avenir pour s'y rendre on sortira aux Cottes Mailles pour arriver directement côté Tasdon sans être obligé de traverser le cœur de ville. Pour le nouvel hôpital qui va se construire sur le site du Parc des expositions suite à une décision de l'Agence régionale de santé (ARS), les ambulances pourront passer directement de la rocade à l'hôpital, mais ce sera à plus long terme puisque l'hôpital ne sera pas construit avant quelques années – et c'est d'ailleurs un des sujets qui va faire polémique localement durant cette campagne des municipales, j'en ai conscience.

Développer les mobilités douces dans une ville qui n'est historiquement pas dimensionnée pour, et alors que certains rochelais râlent de ne pouvoir circuler ou se garer, est-ce que ça fait sens ? Comment on gère une telle transition ?

Ca a du sens car d'un côté on a la jeunesse qui nous dit « vous n'allez pas assez vite », et puis de l'autre, des forces plus conservatrices qui nous disent « vous transformez tout, je ne pourrais plus garer ma voiture en bas de chez moi ». Je sais que je vais être attaqué durant la campagne parce que nous avons perdu beaucoup de places de stationnements en ville. Par ailleurs, on reçoit beaucoup plus de messages de gens qui nous disent de continuer à développer les pistes cyclables que de gens contre. Mais une journée de maire est jalonnée par les deux sons de cloche contradictoires, quoi que l'on fasse. On l'a vu encore récemment sur le projet de piste cyclable entre Mireuil jusqu'au centre-ville. On avait consulté la population, avec une enquête papier et des réunions publiques, ça c'était très bien passé. Arrivé sur la deuxième partie, entre Colligny et la place de Verdun, où il y a beaucoup moins d'habitants et le siège de l'Urssaf, je me suis dit, on termine un tronçon, jusqu'à présent ça s'est bien passé, on y va sans refaire une consultation. Et là, ça râle ! (rires) Tout ça pour dire que là on en pensait avoir de la résistance, il ne s'est rien passé, et quand on pense que ça va passer, ça n'est pas le cas. C'est toujours difficile de savoir comment ça va être reçu.

Après deux ans de sélections, le projet territoire zéro carbone a été retenu par le gouvernement. Quelle est la prochaine étape ?

Nous allons bientôt éditer une plaquette façon « le TIGA pour les nuls », ou plutôt « le TIGA pour tous ». L'idée c'est d'expliquer de quoi il retourne, de façon à ce que chacun puisse comprendre les tenants et aboutissants, de sortir le projet de sa vision purement technocratique. L'objectif, c'est de répondre à la question : « en quoi ça change ma vie quotidienne ? », à travers notamment des exemples concrets et des témoignages, dans des encarts du journal

de l'agglomération par exemple. C'est un projet complexe car le gouvernement dans son appel à projet a voulu que ce soit des projets très innovants. Evidemment, il y a des choses qui vont marcher, d'autres très innovantes qui sont plus complexes et puis d'autres qui n'ont rien d'innovant – comme faire des pistes cyclables – mais qui sont efficaces. L'objectif, c'est de faire prendre conscience aux Rochelais en quoi ils peuvent être acteur de ce projet qu'est la réduction de nos émissions de carbone. L'exposition climat océan qui s'ouvre ce novembre au musée maritime en est un exemple concret.

Comment vous voyez cette déclinaison dans votre mandat de demain, si vous êtes réélu ?

La société évolue et nous aussi. Moi-même je n'ai plus le même discours qu'il y a six ans. Ne serait-ce qu'à cause des questions environnementales. A La Rochelle, on y est d'autant plus sensible qu'on a été touché par Xynthia en 2010. C'est un choc fort qui est encore dans les mémoires. Le grand enjeu de demain, c'est la question environnementale, en quoi elle va infléchir toutes nos politiques. Si les électeurs nous prêtent vie, le mandat de demain sera très différent du précédent car l'environnement sera beaucoup plus présent, avec un impact concret sur la vie rochelaise. Prenons par exemple le port Atlantique, qui vit des exportations de céréales de l'agriculture locale. Le modèle économique du port Atlantique de demain sera à mon avis plus un port à vocation régionale qu'une mutation vers un port de containers. Compte tenu de la situation géographique enclavée du Verdon, La Rochelle est le port naturel d'exportation de la région des produits de notre territoire – vins, cognac, etc. Ce sont des mutations qui prendront du temps. Le groupe Soufflet qui a investi dans de grands silos sur le port, je pense qu'il va encore exporter quelques années, mais il faut qu'il se prépare à terme à une mutation. Contrairement à ce que pensent les écologistes, les évolutions agricoles vont être beaucoup plus lentes qu'espéré. Il y aura beaucoup de choses à faire sur la mutation agricole. Il y a deux thèmes sur lesquels il faut qu'on fasse de gros progrès sur notre territoire : sur la question environnementale - les prémisses sont là mais on n'est pas encore assez engagé dedans. Ce qui pose notamment la question de la gestion du foncier. Si nous ne la maîtrisons pas, les agriculteurs de proximité ne pourront pas s'en sortir car ils n'auront pas les moyens d'acheter des terres. Nous avons de la chance, le monde agricole évolue aussi de son côté... Mais pour que les agriculteurs puissent vivre, il faut qu'il y ait une vraie filière économique viable. C'est un débat que nous avons souvent au sein de l'équipe municipale, qui comprend des écologistes. Pendant que les uns disent qu'il faut développer l'agriculture de proximité, les autres – dont certains étaient agriculteurs – répondent « Ok mais ce n'est pas avec 30 paniers par jour en circuit court qu'on peut vivre ». Aujourd'hui, le modèle économique de l'agriculture de proximité est un peu limité, il faut le développer. L'autre grand thème sur lequel nous devons travailler, c'est la gestion de la ressource en eau. L'agriculture de proximité nécessite de forts apports en eau. Il faut penser sous quelles formes, etc. C'est d'autant plus un défi ici que le territoire est en déficit chronique.

Vous avez pris un arrêté lors du dernier conseil municipal pour interdire les pesticides, pourquoi cette décision alors qu'il ne concerne que très peu d'exploitations ? De même, vous avez déclaré vouloir accompagner les agriculteurs vers la transition, pouvez-vous nous dire comment cela se traduirait concrètement ?

Nous avons deux techniciens à l'agglomération qui ont entrepris un travail de fou pour faire muter l'agriculture sur le territoire – ils sont eux-mêmes d'anciens agriculteurs. Il y a une mutation en cours, partielle, mais ils nous ont prévenus qu'il allait falloir acquérir du foncier si on voulait la concrétiser. Concernant l'arrêté je n'ai pas assez expliqué pourquoi on l'avait pris. L'arrêté concerne l'utilisation de pesticides faites par des tiers et en particulier les entreprises sous-traitantes de la SNCF. Avec d'un côté la voie vers Rochefort, de l'autre celle vers Paris et une troisième vers le port de commerce, on a une grosse surface à couvrir et la SNCF passait commande à des sous-traitants pour empêcher toute végétation de pousser sur ces zones. Or, La Rochelle, comme beaucoup de villes, présente le problème d'être « imperméabilisée » par son urbanisation, les écoulements ne passent pas dans le sol. Et quand vous avez des périodes de grosses pluies comme en ce moment, les produits phytosanitaires vont directement à la mer. Et dans l'océan, juste à côté, nous avons des huîtres et des moules. Nous avons donc un devoir de faire attention – l'impact agricole en lui-même est faible – et on ne se fait pas d'illusion, on sait que l'Etat nous demandera un jour de retirer cet arrêté. Nos collègues à l'échelle de l'agglomération ne nous suivront pas car le Pacte agricole est le plus important mais ils se sont engagés sur un travail allant vers la limitation des usages.

Anne-Lise Durif

Crédit Photo : Archives Anne-Lise Durif

Publié sur aqui.fr le 17/11/2019

[Url de cet article](#)