

CONTROVERSE(S)

La lettre nîmoise du débat citoyen

N° 18

SEPTEMBRE 2022

L'EDITO

Dans ce numéro nous nous interrogeons sur la pertinence du dernier projet de relance de l'activité de la Coupole.

Nous abordons également le débat sur les restrictions de circulation de la future Zone de Faible Emission de l'agglomération nîmoise.

Deux sujets qui vont certainement mobiliser tous nos concitoyens.

Bonne lecture.

Ont contribué à ce numéro : Catherine BERNIE-BOISSARD, Isabelle POUSSIER, Claude ALLET

Doit-on relancer la Coupole au détriment des Halles ?

L'une, la Coupole, née en 1992, fête ses 30 ans. L'autre, les Halles, née en 1884, célèbre en novembre ses 138 ans. Juxtaposées, elles sont au cœur de la ville. La Coupole n'en finit pas de chercher un second souffle. La société SOCRI REIM l'a acquise en janvier 2022. Elle annonce son objectif d'en faire « le centre commercial de référence du centre-ville et accompagner ainsi la relance commerciale du cœur de ville aux côtés de la municipalité ». Cette rénovation nécessaire se fera-t-elle au détriment du « ventre » de Nîmes ?

Pour :

Au mois de juillet, le maire annonce que la **société SOCRI REIM, va renforcer l'attractivité du centre commercial avec de nouvelles enseignes, dont les Galeries Lafayette**. Cela supposera de revoir l'aménagement des Halles, en supprimant quelques étals pour créer un accès direct à la Coupole avec un escalator au cœur du marché. C'est une contrainte mais elle reste limitée au regard de l'enjeu.

Contre :

Rien de nouveau sous le soleil, les Galeries Lafayette sont annoncées depuis ... 2014 à Nîmes. SOCRI REIM se fixe pour objectif de remplir les boutiques vacantes (11 sur 20 au 1er étage de la Coupole) en 4 ans. Mais **l'une des deux enseignes arrivées en décembre 2021 au rez-de-chaussée Wizard Geek, dédiée aux fans d'Harry Potter, a fermé ses portes au bout de 3 mois**.

Pour :

La Coupole doit retrouver une dynamique, avec une meilleure accessibilité. Certes, les halles sont le marché quotidien le plus fréquenté, mais il existe aussi le marché du vendredi à Jean Jaurès, les marchés dans les quartiers populaires, le Mas des agriculteurs ... autant de points de vente de produits frais. Mieux associer les Halles et la Coupole ne fera pas diminuer la chalandise. Le transfert provisoire des Halles est certes difficile mais il n'est pas inédit : « *L'installation d'un escalier au milieu des halles fera disparaître quelques étaliers. Et puis, où allons-nous mettre les étaliers pendant les travaux ? Nous cherchons donc un endroit où déplacer les halles. Ça a été déjà fait par le passé : dans les années 70, les communistes les avaient installées au premier*



étage du parking de l'esplanade. » (Jean-Paul Fournier, Objectif Gard, 28/07/22).

Contre :

On va rarement acheter un vêtement avec un cabas rempli de poireaux et de brocolis. Les moments de courses aux halles et dans les étages de la Coupole ne se superposent que très peu. Il n'y a donc pas d'effet d'attraction mutuelle. La Socri Reim, avait installé les nouvelles enseignes destinées aux jeunes de SHE et de Wizard Geek en rez-de-chaussée côté Gambetta, car « les personnes arrivant par Gambetta sont plus jeunes que celles passant par les Halles ». Un escalator de plus est-il la solution pour rénover le centre commercial et les Halles ? Il en existe déjà 2 pour monter par la rue Gal Perrier et 2 accessibles par l'entrée de Gambetta. **Le principal défaut de l'étage de la Coupole est son plafond très bas et l'absence de lumière naturelle.** Cette architecture est son handicap majeur. **Un accès de plus n'y changera rien.**

Pour :

Le maire s'est engagé dans son programme à redonner du souffle au centre-ville. **La Coupole est la locomotive pour les commerces de l'Écusson.** Au moment où débutent les travaux du Palais des congrès à proximité de la Maison carrée, candidate à l'Unesco, et du Musée de la romanité, la Coupole doit s'affirmer comme un pôle commercial de premier plan pour les nîmois et les visiteurs.

Contre :

Ce projet va à contre-courant de la manière dont la ville doit être réaménagée pour répondre aux défis du changement climatique et de la sobriété énergétique. Moderniser la ville au XXIème siècle, c'est mettre en valeur une part précieuse de notre identité : **les Halles sont à la fois un marché alimentaire et un lieu de rencontres, d'échanges, de convivialité qu'il faut absolument préserver.**

Sans conclure :

L'avenir de la Coupole pose question. **On ne peut rester passif devant son déclin** qui se renforce chaque année. Mais au moment où les nouveaux modes de consommations bousculent les habitudes, **on peut se demander si la dimension très modeste de cette galerie commerciale et son architecture peu attractive ne sont pas des obstacles insurmontables.**

L'agglomération de Nîmes doit-elle se doter d'une ZFE aussi ambitieuse que Montpellier ?

La Cour de Justice de l'Union Européenne a condamné la France en 2019 pour son incapacité à protéger ses citoyens contre la pollution de l'air, responsable de près de 48 000 décès prématurés par an.

La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 s'est inspirée de l'expérience de pays européens pour instaurer les zones à faibles émissions (ZFE). **Une ZFE est un périmètre dans lequel la circulation des véhicules les plus polluants est limitée ou interdite.** Cette loi s'impose à toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, avec une quinzaine de métropoles dès 2022.

La mise en place des ZFE est très souple. C'est la collectivité territoriale qui décide du périmètre géographique, des véhicules concernés, des modulations horaires, des dérogations octroyées. Les règles peuvent être progressives dans le temps.

Montpellier a mis en place sa ZFE au 1er juillet 2022. Pour Nîmes Métropole, ce sera en 2025.

Montpellier a fait un choix très ambitieux en choisissant un périmètre très large et des mesures applicables 7 jours sur 7 et 24 h sur 24. Dès le 1er juillet 2022, onze communes sont concernées : Montpellier, Castelnau-le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Pérols, Saint-Jean-de-Védas et Villeneuve-lès-Maguelone. En 2026, le dispositif englobera les 31 communes de la métropole.

Les véhicules sont différenciés selon leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques via le système des vignettes Crit'Air. Ces vignettes vont de 5 à 1 ainsi que la vignette réservée aux véhicules 100% électriques ou à hydrogène. Plus le numéro de certificat est élevé, plus le véhicule émet de polluants.

Les interdictions sont progressives. **A partir de 2028 les véhicules diesel seront interdits dans la métropole de Montpellier sauf sur certains itinéraires.**

Alors faudra-t-il que Nîmes soit aussi ambitieuse que Montpellier ?

Pour

La pollution atmosphérique a un coût direct et indirect de 84 M€ par an sur l'agglomération de Nîmes. (*Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport*). Cette situation alarmante mérite une réponse radicale.

La première phase pourrait comprendre les communes qui génèrent le plus de trafic : Caveirac, Milhaud, Langlade, Carensac, Caissargues, Bouillargues, Marguerittes, Poulx, Garons et Manduel.

Contre

Le diagnostic du Plan Climat Air Energie de Nîmes Métropole (juin 2021) nous indique que **l'ensemble de polluants atmosphériques ont diminué entre 2010 et 2017, entre -22% et -33%.** La suppression des chaudières à fioul domestique, des cheminées ouvertes, l'interdiction du brûlage des végétaux, le remplacement des vieux véhicules diesel expliquent les progrès réalisés.

Il convient de poursuivre ces améliorations avec des ZFE ciblées en fonction de la situation de chaque commune et des alternatives à la voiture individuelle disponibles.

Pour

La ZFE va entrainer un report massif vers les modes sobres de déplacement (transports en commun, vélo, marche à pied). Ce changement dans nos habitudes de déplacement est indispensable tant pour la qualité de l'air que pour réduire nos gaz à effet de serre. La Métropole de Montpellier propose de nombreuses alternatives à la voiture individuelle : gratuité des transports en commun, un réseau de tramway et de bus très dense, un réseau express pour les vélos. Nîmes a certes pris du retard sur sa voisine, mais elle est en mesure de conforter ces priorités dans les années à venir.

Contre

Montpellier dispose d'un réseau de transport en commun très performant qui dessert les communes périphériques. Il faudrait une vingtaine d'années pour que Nîmes offre un niveau de desserte aussi performant. Or la situation financière de l'agglomération de Nîmes limite significativement ses investissements.

Il semble plus efficace de réduire les déplacements en voiture particulières par des opérations d'urbanisme. Des opérations de démolition-reconstruction ou de rénovation de nombreux bâtiments inoccupés ou sous-occupés en particulier dans les faubourgs de Nîmes permettront de mettre un frein à la périurbanisation. La commune de Nîmes a en effet perdu 1086 habitants entre 2013 et 2019.

VÉHICULES AUTORISÉS

VÉHICULES	AU 1 ^{er} JUILLET 2022	AU 1 ^{er} JANVIER 2023	AU 1 ^{er} JANVIER 2024	AU 1 ^{er} JANVIER 2025	AU 1 ^{er} JUILLET 2026	AU 1 ^{er} JANVIER 2028
	Périmètre ZFE initial - 1 ^{re} phase <i>Castelnau-le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone</i>				Périmètre ZFE - 2 ^e phase <i>Étendu à toute la métropole</i>	
VOITURE PARTICULIÈRE	5 4 3 2 1	4 3 2 1	3 2 1	2 1	2 1	1
2/3 ROUES MOTORISÉS	4 3 2 1	4 3 2 1	3 2 1	2 1	2 1	1
VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER	4 3 2 1	3 2 1	2 1	2 1	2 1	1

Pour

Afin que les restrictions soient acceptables et proportionnées, il conviendra de prévoir des dérogations comme à Montpellier : **des itinéraires dérogatoires où tous les véhicules pourront circuler** : accès aux parkings relais, aux zones d'activités, itinéraires de traversée (RN 113, RN 106, ...), **dérogations pour les véhicules de collection, les petits rouleurs** (moins de 8000 km par an) **et certains véhicules professionnels.**

Contre

C'est une politique qui va accroître les inégalités. Les riches pourront acheter une voiture électrique et continuer à se déplacer sans retenue. Les citoyens aux revenus modestes seront condamnés à rester petits rouleurs.

Sans conclure

L'instauration des zones à faibles émissions à Nîmes promet des débats passionnés. **Gageons que Nîmes Métropole saura organiser une véritable concertation, sans projet prédéfini, afin de construire ensemble les mesures les plus équitables.**

Vous souhaitez réagir ou partager une réflexion ? Nous avons besoin de vos idées pour faire vivre cette lettre.
Ecrivez-nous à : contact@controverses30.fr
Retrouvez-nous sur notre site : <http://www.controverses30.fr/>
Et sur notre page [Facebook](#)