

# CONTROVERSE(S)

La lettre nîmoise du débat citoyen

N° 0

Décembre 2020

## L'EDITO

Les enjeux écologiques et sociaux auxquels nous devons faire face nous invitent à sortir des solutions mises en œuvre jusqu'à présent. Face à la complexité des problèmes à résoudre, à l'interdépendance de nombreux facteurs, l'élaboration des politiques publiques ne peut plus se faire en chambre. Il est nécessaire qu'elle se nourrisse de débats véritablement ouverts.

La démocratie représentative n'est qu'une partie de la vie démocratique. Nous sommes un groupe de citoyen.ne.s désireux.reuses de donner la parole à celles et ceux qui veulent contribuer par le débat à bâtir un futur souhaitable pour notre cité. Le parti pris de cette Lettre est de faire écho aux arguments pour et contre relatifs aux idées proposées. Son ambition est de partager ces débats contradictoires et de susciter les réflexions de ses lecteurs.



## Autosuffisance alimentaire : bonne ou mauvaise idée ?

L'expérience du confinement a mis en lumière une préoccupation grandissante : favoriser les circuits courts. Les ventes à la ferme, les livraisons de paniers ont connu un bel essor. La sortie du confinement a néanmoins marqué le retour des vieilles habitudes.

En France des villes comme Albi, Rennes, Orléans, Angoulême, La Rochelle ont engagé des politiques ou des réflexions visant à garantir un certain niveau d'autosuffisance dans un périmètre d'agglomération ou de bassin de vie. Mais est-ce véritablement crédible et pertinent ?

### Côté pour :

Les objectifs poursuivis sont multiples : réduire l'impact carbone du transport, sécuriser l'approvisionnement en cas de crise, garantir la qualité des produits consommés, soutenir l'emploi local. Le circuit court permet de connaître les producteurs et leurs modes de production. Cela garantit des produits de saison et évite les importations aux qualités parfois douteuses. Les contrats d'approvisionnement des cantines des collectivités sont des atouts pour préserver l'emploi local, pérenniser les exploitations existantes, favoriser l'installation de jeunes agriculteurs.

### Côté contre :

En fait 57 % des gaz à effet de serre (GES) sont émis dans la phase de production et seulement 17 % dans le transport. En production, la principale source d'émissions de méthane est l'élevage (45%), le protoxyde d'azote provient des apports azotés sur les sols (41%), et les émissions de CO<sub>2</sub> (14%) résultent des consommations d'énergie fossile des engins agricoles et des bâti-

ments d'exploitation. Il ne faut pas se limiter à regarder un périmètre géographique, mais plutôt privilégier les modes de production les plus économes. Faire venir de plus loin un produit cultivé en agroécologie offre un meilleur bilan qu'un produit local issu de l'agriculture conventionnelle.

### Côté pour :

Viser un certain niveau d'autosuffisance présente aussi l'avantage d'obliger les collectivités à se fixer des objectifs de préservation des terres agricoles, en particulier celles qui ont une bonne valeur agronomique ou bien qui disposent d'un système d'irrigation. Pour faire face à la croissance démographique de la planète, il est impératif de préserver nos surfaces agricoles utiles. Il est impératif de changer notre vision des plans d'urbanisme qui considère que les terres agricoles sont des réserves de terrains à bâtir.

### Côté contre :

Les productions agricoles répondent à une autre obligation : elles doivent être adaptées au climat, à la nature des sols, aux ressources en eau. Une spécialisation est positive lorsqu'elle permet d'économiser des ressources, en particulier en eau. Le changement climatique nous annonce des étés très secs, il ne sera pas possible de produire sur tous les territoires tous les produits nécessaires à la consommation d'une population.

### Sans conclure :

L'autosuffisance alimentaire ne doit pas être considérée comme un objectif absolu. Renforcer l'autosuffisance alimentaire d'un territoire est une orientation qui doit se décliner dans toutes les politiques économiques et d'aménagement du territoire d'une cité.

Une réflexion sur cet enjeu à l'échelle du territoire de Nîmes Métropole serait particulièrement bienvenue. Qu'en pensez-vous ?



## Doit-on réduire la place de la voiture pour redonner de l'espace aux piétons et aux vélos ?

Le confinement a mis en lumière l'espace disproportionné accordé à la voiture. On a d'un côté des personnes qui ont besoin de se déplacer à pied (pour faire des courses, promener leur chien, prendre l'air). De l'autre des routes vides, qui représentent entre 50% et 80% de l'espace public en ville. Ce constat a été révélateur de la nécessité de changer la logique dominante et de redistribuer l'espace en ville. Mais est-ce vraiment une bonne idée ? Ses bénéfices sont-ils à la hauteur de ses inconvénients ?

### Côté pour :

Cette situation inédite nous a montré qu'on pouvait agir vite. En deux semaines, 1000 km de pistes cyclables temporaires ont été aménagées en France, souvent de bonne qualité. Des villes comme Nantes, Montpellier, Bordeaux, Lille se sont illustrées dans ce domaine. L'établissement public CEREMA publie de nombreux guides<sup>1</sup> pour accompagner les initiatives des collectivités.

Ces expériences permettent également de tester grandeur nature des projets destinés à durer.

### Côté contre :

Si cette réaffectation provisoire de l'espace public a été saluée en période de confinement, il n'est pas certain que la réduction définitive de la place de la voiture en ville recueille un semblable plébiscite. Peut-on supprimer des voies de circulation, des places de stationnement sans impacts négatifs pour les usagers captifs de la voiture et les commerces du centre ville ? La multiplication des fermetures de magasins en centre-ville, face à la concurrence des grandes enseignes périphériques, montre bien que l'accessibilité en voiture reste encore un enjeu clef de l'attractivité commerciale.

### Côté pour :

Durant près d'un siècle, nos villes ont été aménagées pour les adapter à la voiture. Les trottoirs se sont rétrécis, les commerces ont migré en périphérie, les carrefours sont devenus giratoires. Ces dernières décennies des tendances inverses commencent à se manifester. Rues piétonnes, suppression de voies de circulation, création de transports en communs performants, voies cyclables. Il s'agit de rééquilibrer la place des différents modes de transport.

On assiste aujourd'hui à un regain d'intérêt pour les commerces de proximité en particulier pour l'alimentation. Le confinement a révélé l'impérieux besoin d'offrir à chaque quartier des commerces et services dans le périmètre du quart d'heure à pied. Le confort des cheminements piétons des quartiers est une revendication qui revient avec force.

### Côté contre :

Changer de priorité suppose d'appréhender l'ensemble du système de mobilité à l'échelle de l'agglomération. On ne peut raisonner sur un mode de déplacement de manière isolée. Les interactions et interdépendances sont nombreuses. Comment garantir une offre de mobilités (piéton, vélo, transport en commun, voiture) adaptée à la situation et aux caractéristiques de chaque quartier et équitable au sein d'une ville ?

### Côté pour :

Gérer les temps autant que l'espace ouvre de nouvelles opportunités. Modifier les usages de l'espace public en fonction des moments de la journée ou de la semaine semble une manière peu coûteuse de résoudre des problèmes sans solution dans l'espace. Rues devenant piétonnes et/ou cyclables à certaines heures, décalage coordonné des horaires d'entrée et de sortie de lycées, administrations publiques ou entreprises. Des mobiliers urbains déplaçables suffisent à modifier les usages à certaines heures.

### Sans conclure :

La redistribution dans le temps et dans l'espace de l'usage de l'espace public est une nécessité au regard des enjeux écologiques. Par contre, il semble indispensable d'engager la réflexion sur l'ensemble des offres de mobilité de chaque secteur de l'agglomération afin qu'un progrès écologique ne crée pas de dommages économiques et ne renforce pas les inégalités sociales.

Qu'en pensez-vous ?

<sup>1</sup>[https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/05/cpguideceremausagevelo\\_0.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/05/cpguideceremausagevelo_0.pdf)

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-amenagements-pietons-lors-phase-deconfinement-0>



## Peut-on se préparer à tous les types de crise ?

Malgré l'inventaire précis des risques majeurs, le Plan Communal de Sauvegarde (PCS) de Nîmes occulte ou presque le risque sanitaire notamment celui lié à la pandémie. En revanche, les risques naturels et technologiques, incendie, séisme, inondation, nucléaire sont largement traités. La COVID 19 a révélé les problèmes que pose une gestion sans préparation.

### Côté pour :

Il faut remédier à cet oubli de toute urgence ! Car d'autres crises sont à venir. Si ce risque avait été intégré dans le PCS, la gestion de la crise au niveau local aurait pu être mieux supportée par la population. On ne peut pas tout attendre de l'Etat.

Les services, les entreprises, les commerces, les associations et la population auraient été mieux préparés à ce type d'épreuve.

### Côté contre :

La grande différence avec des risques comme les inondations ou les incendies est que ce type de risque peut prendre des formes très diverses : pollution de l'air, empoisonnement de l'eau, virus respiratoire, etc. Nous pouvons en effet préparer des scénarios pour des pandémies de coronavirus. Mais il ne faut pas espérer concevoir un PCS exhaustif.

### Côté pour :

Acquérir la culture du risque, adopter spontanément les gestes barrières, former en continu les services municipaux et les partenaires, stocker le matériel et les équipements utiles dans cette lutte (masques, gel hydroalcoolique etc.), mettre en place des outils de veille, organiser des exercices pour garantir le maintien opérationnel du PCS, auraient permis, sans nul doute, de nous rendre moins vulnérables et moins dépendants d'un Etat lui-même peu préparé à une telle pandémie.

### Côté contre :

L'expérience de l'année 2020 marquera les esprits. Les citoyens, les entreprises et les services publics auront acquis des réflexes et mis en place des procédures capables d'être reproduites à l'avenir. Mais il ne faut pas se faire d'illusion. Le niveau local ne pourra pas mettre en œuvre certaines dispositions sans des décisions prises au niveau national. Les pouvoirs des élus locaux ont leur limite.

### Sans conclure :

Cette crise a mis en exergue les faiblesses de notre système de veille et d'anticipation. Il sera indispensable d'évaluer les démarches engagées au niveau national et local et d'en tirer les enseignements. Un Plan communal de Sauvegarde traitant des pandémies méritera d'être largement concerté avec toutes ses parties prenantes, mise à rude épreuve durant cette année. Mais il conviendra également de faire vivre une culture du risque, car les changements à venir (dérèglement climatique, effondrement de la biodiversité ...) laissent présager de nouvelles formes de crises peu connues dans le passé. Qu'en pensez-vous ?

**Vous souhaitez réagir ou partager une réflexion ? Nous avons besoin de vos idées pour faire vivre cette lettre. Ecrivez-nous à : [controverses30@gmail.com](mailto:controverses30@gmail.com)**