



CONCERTATION CŒUR DE VILLE

Compte-rendu de la balade urbaine
7 novembre 2015, Place du Jura / salle des expositions

Durée de la rencontre: environ 3h

Nombre de participants : 24

Avec la présence de :

M. Patrice Dunand, Maire de Gex

Visite assurée par :

M. Christophe Vigué, représentant de l'équipe projet

Encadrement assuré par :
Agence Etat d'Esprit

Principe et organisation de la rencontre

Déroulé

La rencontre s'est déroulée en trois temps :

1. Rendez-vous à la salle des expositions pour l'équipement des participants, une rapide introduction par M.Vigué, responsable de l'équipe projet et un mot d'accueil de M. le Maire.
2. Balade place du Jura et alentours
3. Retour à la salle des expositions pour le retour d'expériences et la conclusion de la rencontre

Objectif

La balade urbaine a vocation à rassembler les citoyens intéressés sur le périmètre du projet pour y découvrir et approfondir *in situ*, en plusieurs étapes, les grandes orientations du projet cœur de ville.

Itinéraire

Etape 1 : la perception urbaine du centre-ville – angle avenue de la Poste / place du Jura

Etape 2 : l'animation commerciale du centre-ville – rue des Acacias, devant l'enseigne de la menuiserie

Etape 3 : le rôle structurant de la Place du Jura – devant le bâtiment de la Poste, à l'angle de la rue des Acacias et de l'avenue de la Poste

Etape 4 : la déviation de l'avenue de la Poste – devant le passage du square

Etape 5 : l'arrivée du Bus Express (BHNS) – angle passage de la Couronne / avenue de la Gare

Etape 6 : la mise en valeur de la trame paysagère – dans le square Jean Clerc, en contrebas de l'Office du Tourisme



Organisation

Les participants étaient équipés d'un **sous-main rigide**, d'un stylo et d'un livret participant comprenant l'itinéraire de la balade, des explications pour chacune des étapes et un espace de notes personnelles.



Les grands enjeux du projet en 6 étapes

1 **Etape 1 : La perception urbaine du centre-ville**

Un carrefour routier desservi par des voies larges

- Un important trafic de transit et une prédominance de la voiture.
- Une offre de stationnement satisfaisante mais mal exploitée.
- Une Place du Jura affectée uniquement aux stationnements.

Les enjeux d'aménagements urbains

- Apaiser la circulation en centre-ville.
- Redonner la place aux piétons.
- Organiser un plan de stationnement du quartier.
- Renforcer l'attractivité du patrimoine historique du centre ancien.

NB: Etudes en cours sur les questions de mobilité et de stationnement

4 **Etape 4 : Le dévoiement de l'avenue de la Poste (invariant n°1)**

Objectif : Création d'un espace central à fort potentiel.

Etudes techniques en cours: Dénivelé, insertion paysagère, intégration des modes doux.

2 **Etape 2 : L'animation commerciale du centre-ville**

Une attractivité commerciale insuffisante


- Un manque de visibilité des commerces.
- Une offre commerciale fortement concurrentielle.
- Des discontinuités spatiales de l'offre commerciale.
- Des contraintes topographiques et d'accessibilité.

Renforcer la fréquentation commerciale du centre-ville

- Diversifier l'offre commerciale.
- Conforter les commerces existants.
- Créer une vocation commerciale spécifique à la Place du Jura.
- Favoriser les cheminements piétonniers avec le centre ancien.

5 **Etape 5 : L'arrivée du bus Express (invariant n°2)**

- Projet porté par le département de l'Ain.
- Arrêt du bus en cœur de ville.
- Interface avec le projet d'aménagement de la Place du Jura.
- Aménagement d'un parking relais (P+R).
- Prise en compte des modes doux (cycles, piétons).



3 **Etape 3 : Le rôle structurant de la Place du Jura**

Usage actuel de l'espace public

- Place du Jura: dédiée à la voiture.
- Square Jean Clerc: implanté entre deux voiries départementales.

Conforter l'identité urbaine de la Place du Jura en entrée de ville

- Offrir de services et d'équipements en lien avec le centre ancien.

6 **Etape 6 : La mise en valeur de la trame paysagère**

Préservation du Parc des Clères (invariant n°3)

- Valoriser un parc urbain de qualité.
- Aménager des liaisons paysagères depuis le centre ancien et la Place du Jura.

Préservation des scènes de vues remarquables

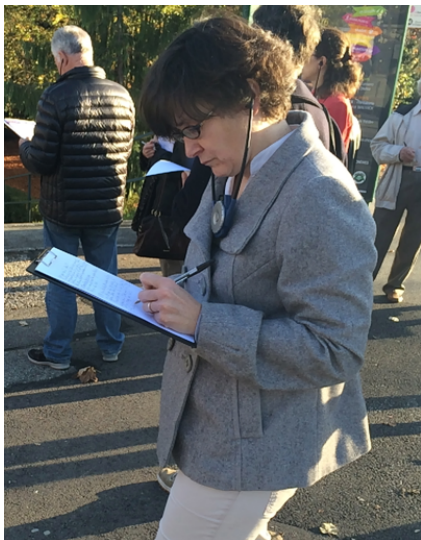
- Maintenir les percées visuelles vers le centre ancien.
- Adapter les hauteurs des bâtiments à la topographie du site.

Ils étaient également dotés d'un **système audio** pour leur permettre de suivre les explications du représentant de l'équipe projet dans les meilleures conditions compte tenu des nuisances sonores induites par le trafic sur la place Jura.



Modalités de participation

Chacun a pu prendre des notes, poser ses questions au fur et à mesure de la balade et échanger avec M. le maire à la fin de la rencontre.



A noter : avant la balade, quatre participants se sont portés volontaires pour endosser le rôle d'un «usager type » et s'efforcer de faire la balade avec les yeux :

- d'un touriste
- d'un parent avec un enfant en bas âge
- d'un consommateur venu faire ses courses
- d'une personne à mobilité restreinte

Ils ont fait part de leur ressenti et de leurs suggestions à l'ensemble des participants pendant le retour d'expériences après la balade.

Synthèse des explications et des échanges par étape

ETAPE 1 : la perception urbaine du centre-ville

Les informations clefs de l'étape 1 :

- > Les voiries sont imposantes avec un gabarit comparable à celui de l'Autoroute A1 suisse. Elles drainent un trafic de transit (les véhicules passent mais ne s'arrêtent pas).
- > On compte actuellement 8 000 véhicules/jours sur l'avenue de la Poste, 11 000 v/j sur l'avenue des Alpes et 12 000 v/j sur l'avenue Francis Blanchard.
- > La place du Jura est en réalité un grand parking avec un taux d'occupation qui atteint souvent 100% selon les périodes de la journée.
- > Pourtant, les études montrent que le centre-ville compte 470 places aériennes et que le taux d'occupation des parkings aériens du Mont Blanc et de la MJC ne dépasse pas 30%, contrairement à ce qui est souvent ressenti, le problème de stationnement à Gex n'est donc pas dû à un déficit d'emplacements mais à leur mode d'exploitation (rotation, limitation de stationnement dans le temps) et à leur manque de visibilité ou d'accessibilité (traversée de l'avenue de la Gare pour accéder au parking du Mont Blanc)

Questions et échanges avec les participants :

Stationnement

Plusieurs participants ont souligné que la plupart des voitures dites « ventouses » qui empêchent la rotation des véhicules de passage appartiennent aux commerçants et aux riverains et que la police municipale n'a pas suffisamment les moyens de faire respecter la règle. Cela conduit les clients potentiels à se rabattre sur Vertes Campagnes ou d'autres pôles d'attractivité commerciale.

En contrepoint deux résidents ont fait valoir que s'il est légitime de ménager les consommateurs, les riverains ne doivent pas être pénalisés, étant eux-mêmes par ailleurs des consommateurs en puissance.

Traversées

Un participant a suggéré que soit réalisé un passage souterrain sous l'avenue de la Poste pour faciliter une traversée sécurisée.





ETAPE 2 : l'animation commerciale du centre-ville

Les informations clefs de l'étape 2 :

- > Sont recensés à ce jour 70 commerces. Parmi eux, 40% sont des services (banques, agences immobilières, assurances) et 24% relèvent de l'hôtellerie et de la restauration. Au total, 8% des locaux commerciaux de Gex sont vacants.
- > Les principaux besoins identifiés au cours des études sont l'équipement à la personne et à la maison.
- > La redynamisation commerciale tient aux facteurs suivants : une offre de stationnement adaptée, une bonne accessibilité (intégration et gestion du dénivelé), des surfaces commerciales adaptées, une offre commerciale pensée dans la complémentarité et non dans la concurrence.
- > Les banques, la vie associative ou la desserte des écoles sont des « premiers usages » du centre-ville importants pour capter une clientèle, il s'agit de leur offrir la possibilité d'effectuer leurs achats dans la foulée, et dans de bonnes conditions.

Questions et échanges avec les participants :

Une participante a demandé quelle était la maîtrise de la mairie sur l'attribution des baux commerciaux. M.Vigué a expliqué que la Ville n'avait que des possibilités restreintes et souvent limitées à des cas particuliers. Le droit de préemption commercial par exemple n'est pas adapté à la configuration de Gex puisqu'il s'applique surtout dans les secteurs ruraux qui voient disparaître l'ensemble de leurs commerces.

Un autre participant s'est enquis de l'intérêt manifesté ou non par les commerçants actuels de se regrouper sur la future nouvelle place du Jura. M.Vigué a répondu que la principale préoccupation de l'équipe projet était de permettre aux commerces actuels de continuer à vivre en n'instaurant pas de concurrence directe et que le choix de déménager sur la place du Jura reviendrait à chacun.

Un participant a également soulevé la question des livraisons pour les commerces et M.Vigué a confirmé que cette dimension était bien prise en compte dans les études. Un autre a insisté sur le manque d'une maison de la presse comme étant au-delà d'un commerce un lieu de convivialité.





ETAPE 3 : le rôle structurant de la place du Jura

Les informations clefs de l'étape 3 :

- > Le projet a pour objectif de créer un espace public agréable qui réponde à l'évolution des besoins de la population et la concertation doit servir à identifier au mieux ces besoins. Parmi les pistes possibles : la création d'une maison de santé ou d'une crèche.
- > Le dégagement de la vue est un atout pour la qualité de vie liée à cette place et pour son attractivité. Il devra être préservé par un bâti à la hauteur limitée qui devra jouer sur la déclivité du terrain.

Questions et échanges avec les participants :

Hauteur du bâti

Les participants ont demandé des précisions sur la hauteur maximum des bâtiments. M.Vigué a répondu que la hauteur maximum réglementaire était de 15 à 17m de haut et que non seulement cette limite ne serait pas dépassée mais que les nouveaux bâtiments seraient probablement d'une hauteur inférieure à ce qui existe déjà avec le Patio et le Tétras.

Bâtiment des télécoms

A également été soulevée la question du bâtiment des télécoms (détenu par Orange) et de la Poste dont la municipalité n'a pas la maîtrise. M.Vigué a indiqué que des discussions avec les propriétaires étaient en cours et que la Poste était intéressée par le fait de rester en centre-ville. Quant au bâtiment des télécoms il abrite tout le réseau de télécommunication du nord gessien et fait partie, avec son antenne relai, des invariants de la place. Il faudra travailler à la meilleure intégration paysagère possible.





ETAPE 4 : la déviation de l'avenue de la Poste

Les informations clefs de l'étape 4 :

- > L'avenue de la Poste va être déviée à travers le square Jean Clerc pour rejoindre l'avenue de la gare créant un nouveau carrefour à feux (non pas un giratoire qui impliquerait de manger sur le talus du parc des Cèdres)
- > Cette déviation sera accompagnée d'un effort de pacification de l'axe pour en faire une voie de desserte urbaine plus qu'une voie de transit. Il s'agit de mettre en œuvre une série de mesures dissuasives afin de limiter la vitesse des automobilistes et des poids-lourds et rendre leur circulation sur cette voie plus contrainte, et donc moins attractive (changement de revêtement, dos d'âne, limitation de vitesse par l'instauration d'une zone 30km/h...)
- > Une attention particulière est portée sur la gestion du dénivelé qui devra être inférieur à 8 ou 9% (situation actuelle) pour rester praticable pour les PMR et par temps de neige.

Questions et échanges avec les participants :

Certains participants ont insisté sur le nombre de camions en transit sur l'axe ainsi que sur l'enjeu du dénivelé en rappelant qu'à l'heure actuelle, les bus ont déjà du mal à circuler par temps de neige. M.Vigué a précisé qu'il est techniquement possible de réduire la pente autant que souhaité mais que plus l'opération est lourde plus le coût global du projet s'en ressentira.

M.Vigué a répondu par l'affirmative à un participant qui s'est inquiété de savoir si les rues resteraient techniquement les mêmes (nom, sens de circulation...) et par la négative à une participante qui a souhaité savoir s'il existait une étude permettant de différencier les différents types de véhicules en circulation sur cette voie et leur origine-destination. Il a en revanche confirmé que la mairie en collaboration avec le bureau d'étude en charge de l'aménagement de la zone UB (zone du Plan Local d'Urbanisme) avait étudié la possibilité d'une déviation par l'avenue Perdtemps en direction de Gex-La-Ville et de l'Aiglette. Pour des raisons techniques, cette option n'a finalement pas été retenue.

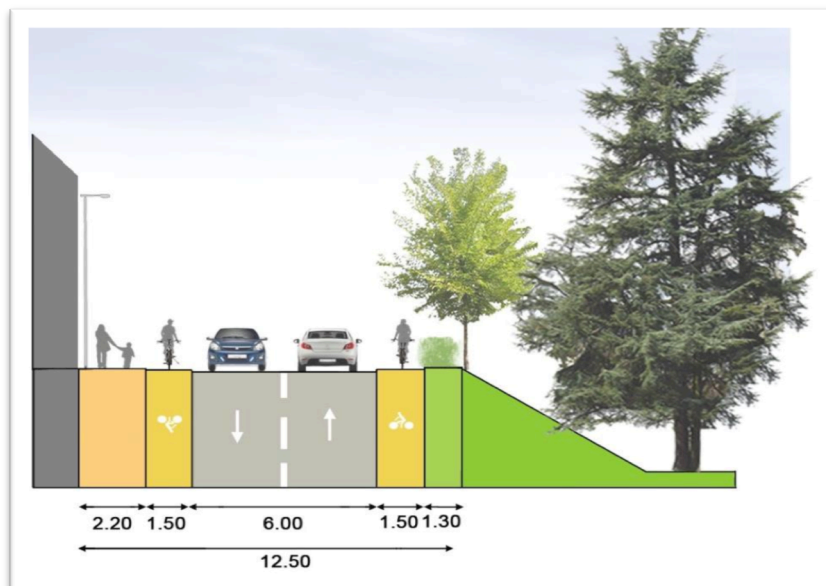




ETAPE 5 : l'arrivée du bus Express (BHNS)

Les informations clés de l'étape 5 :

- > Le futur bus Express dont l'arrivée est prévue pour 2019 positionne Gex à 20min de la douane suisse et 40min de Cornavin. Il améliorera le service de l'ancienne ligne de F dite de « cabotage » qui continuera à effectuer les mêmes 5 arrêts à Gex.
- > Son arrivée sera accompagnée d'un travail sur la mobilité douce (voir plan de coupe ci-contre) et de la prolongation de la voie verte sur l'ancienne voie ferrée (Véloroute) de manière à assurer une continuité entre Ferney et Gex à horizon 2019.
- > Elle sera également accompagnée d'un parking-relais (P+R) destiné en premier lieu à accueillir les véhicules du trafic pendulaire généré notamment par les travailleurs frontaliers. Si rien n'est décidé pour l'heure, l'équipe projet réfléchi aux options d'exploitation disponibles pour favoriser une mutualisation avec d'autres usages.
- > Concrètement, il y aura deux arrêts de part et d'autre de l'avenue de la Gare, sur la voirie existante, (sans toucher au talus du parc des Cèdres) avec un quai qui pourra accueillir d'autres lignes de bus urbaines et interurbaines.



Questions et échanges avec les participants :

Parking-relais

Sur la question du financement du P+R, M.Vigué a précisé que rien n'est arrêté même si une votation récente en Suisse ne va pas dans le sens d'une participation du Grand Genève.

Un participant a estimé que la place du P+R n'était pas dans le centre-ville car il allait drainer trop de monde par rapport au dimensionnement de la place, d'autant plus que Cessy a proposé un emplacement dédié.

M.Vigué a fait valoir que la proximité du BHNS et du P+R est importante pour le bon fonctionnement de la ligne express d'une part et qu'il était primordial pour l'équilibre du projet cœur de ville de pouvoir capitaliser sur les flux voyageurs du P+R pour irriguer le centre-ville et redynamiser la vie



commerciale. Il a également rappelé que le P+R de Gex ne sera pas le seul sur le circuit du BHNS et que tous les flux ne seront pas dirigés vers ce dernier.

Il a ensuite confirmé à une autre participante que la mairie est bien propriétaire des emplacements situés en face du restaurant de la Gare mais que leur distance du centre-ville constitue un frein pour les automobilistes qui souhaiteraient y consommer.

Autres services de bus

Une participante a demandé s'il était envisageable de mettre en place un service de navettes interne à la ville pour limiter les déplacements en voiture et la demande en stationnement. M.Vigué a indiqué que les études démontrent que les voyageurs ne privilégient plus le transport en commun dès lors qu'ils sont obligés de faire plus d'un changement et rebasculent spontanément vers le véhicule personnel. Dans ce cadre, l'opportunité d'un système de navettes est à étudier de manière attentive mais c'est bel et bien une réflexion de la mairie à plus long terme.

Un participant a demandé comment pourraient être accueillis d'éventuels bus de tourisme et M.Vigué a confirmé qu'aucun aménagement spécifique n'était prévu et que la remarque était intéressante mais que la possibilité d'accueillir ponctuellement un véhicule de tourisme sur le quai du bus express reste à valider avec les services gestionnaires des lignes de transports en commun.

Gestion des flux

Les participants se sont interrogés sur la gestion des flux aux heures de pointe et en particulier des arrivées et sorties d'école. M.Vigué a indiqué travailler sur ces points en collaboration avec le lycée Jeanne d'Arc.





ETAPE 6 : la mise en valeur de la trame paysagère

Les informations clés de l'étape 6 :

- > Pris en cisaille entre deux voiries à grand gabarit, et peu fréquenté, le square Jean Clerc va évoluer pour faire place à une étendue spacieuse ouverte sur le parc des Cèdres.
- > Les accès au parc des Cèdres vont être améliorés et pacifiés afin de valoriser cet espace comme le poumon vert du centre-ville.
- > Le projet cœur de ville comprendra a minima 30% d'espaces verts selon la réglementation en vigueur qui fixe à 60% le maximum de l'espace occupé par du bâti.

Une participante a demandé ce qu'il en serait des bâtiments à construire. M.Vigué a répondu qu'en dehors des commerces, des équipements et du BHNS déjà mentionnés, il y aurait une centaine de logements (soit deux fois moins que prévu précédemment). C'est un levier financier indispensable qui permettra de limiter l'impact du projet sur la population via les impôts locaux.

Un participant a demandé des précisions sur le devenir du moment aux morts ce à quoi M.Vigué a répondu qu'il serait déplacé en concertation avec les associations d'anciens combattants.





Retour d'expériences des « usagers type »

De retour à la salle des expositions les « usagers type » ont fait part de leurs impressions et remarques à l'ensemble des participants.

Le consommateur

Le participant en charge d'explorer la place du Jura avec les yeux d'un passant venu faire des courses ou utiliser un équipement a recommandé :

- que les surfaces commerciales et leur attribution soient déterminées avec la volonté de diversifier l'offre, et de manière à hiérarchiser les besoins ;
- qu'ouvrent deux lieux de restauration: un pub semblable au « Charly's pub » de Divonne d'une part et un salon de thé d'autre part ;
- il a également appelé de ses vœux une maison de la presse et un cinéma dont la programmation soit certes plus grand public mais tout en conservant sa tonalité art et essai.

Le parent avec enfant en bas âge

La participante qui avait accepté de jouer le rôle du parent a relevé les points suivants :

- le parking devra être suffisamment spacieux pour pouvoir sortir un enfant de la voiture facilement ;
- il faut éviter les marches et élargir les trottoirs pour faciliter la circulation des poussettes ;
- attention aux parkings en épi et en particulier à celui du Mont Blanc qui n'offre pas une bonne visibilité sur le virage qui se révèle assez accidentogène ;
- attention également au dénivelé de l'avenue de la Poste, 8 ou 9% semble trop élevé ;
- l'idée de la crèche avec des commerces complémentaires à proximité est bonne ;
- pourquoi ne pas envisager de réaliser des fontaines ou des jets d'eau propices aux jeux.

Le touriste

La participante ayant endossé le rôle du touriste a souligné :

- le manque de lisibilité et l'absence de signalisation dans le centre-ville pour un touriste qui ne sait ni où aller, ni où dormir, ni où se renseigner ;
- la présence de jolis points de vue notamment depuis l'angle du bâtiment de la Poste, même si le bruit de la circulation est insupportable.

La personne à mobilité restreinte / personne âgée

Le participant ayant fait la balade avec le regard d'une personne à mobilité restreinte a relevé :

- que ce n'était pas forcément facile pour une personne âgée de voir évoluer et disparaître un aménagement toujours connu (square Jean Clerc, monument aux morts...) ;
- l'importance de la maison de santé en centre-ville ;
- l'importance de pacifier la traversée des grandes artères ;
- attention au parc des Cèdres qui est très mal fréquenté.

Un participant a également souhaité mentionner l'absence d'espaces pour accueillir les jeunes et leur permettre de s'impliquer dans des projets.

Conclusion et clôture

Pour conclure la rencontre, M.Vigué a rappelé les prochaines échéances de la concertation en invitant les participants à s'inscrire à l'atelier participatif du 23 novembre.

Monsieur le Maire a ensuite clôturé la réunion en remerciant les participants de la qualité de leurs remarques et interventions et en rappelant l'objectif de la réunion du 15 décembre : faire émerger un consensus sur les orientations du projet et répondre aux éventuelles objections. Dans les mois qui vont suivre, le travail va se poursuivre avec les bureaux d'étude et en collaboration avec le Comité de pilotage (Copil) puis les aménageurs vont être mis en concurrence et amenés à présenter leurs projets.

Il a précisé que la municipalité allait travailler à la meilleure prise en compte possible des contributions citoyennes recueillies dans le cadre de la concertation mais qu'elle prendrait aussi ses responsabilités sur les arbitrages qu'il faudra inévitablement faire notamment en termes de circulation et de voirie. L'objectif est de faire avancer le projet au cours de la mandature, de manière volontaire, concertée mais aussi de manière à ne pas bloquer les mandats suivants avec un projet trop contraignant qui empêche les évolutions comme aujourd'hui avec l'immeuble du Tétras.

Pour finir, Monsieur le Maire a tenu à rassurer sur sa volonté de préserver l'identité de Gex avec un projet à taille humaine qui, à l'inverse du modèle de Divonne joue la carte de la convivialité, de la qualité et de la proximité.

