



CONCERTATION CŒUR DE VILLE

**Compte-rendu de la réunion de lancement de la concertation réglementaire
27 avril 2016, salle Barbara**

Durée de la réunion : 2h

Nombre de participants : 45

Nombre d'interventions du public : 14

Intervenants :

M. Patrice Dunand, Maire de Gex

M. Christophe Vigué, responsable du service urbanisme de Gex

M. Maxence Yachi, chef de projet – Lindéa

Avec la présence de :

Mme. Dominique Court, Adjointe aux Affaires Culturelles et à la Jeunesse

Mme Sandrine Vanel-Normandin, Adjointe à l'urbanisme et aux transports

Mme Monique Moisan, Adjointe au social.

Mme. Véronique Gillet, Adjointe au Logement

Mme. Hélène Morel-Casteran, Adjointe aux Affaires Scolaires

M. Benoit Cruyppenninck, Adjoint à l'Economie et au Tourisme

M. Jérémie Venarre, Adjoint à la Communication et à la Valorisation du Patrimoine

M Christian Pellé, Adjoint aux Travaux

Mme. Virginie Zeller-Planté, Conseillère municipale

Mme Nathalie Assenare, Conseillère municipale

Mme Sophie Juhas, Conseillère municipale

Mme Dominique Beert, Conseillère municipale

Mme. Isabelle Salvi, Conseillère municipale

M. Hervé Cadoux, Conseiller municipal

M. Michel Amiotte, Conseiller municipal

M. Guy Juillard, Conseiller municipal

Animation assurée par :

Grégoire Milot, agence Etat d'Esprit

Juliette Rohde, agence Etat d'Esprit



Objet et déroulé de la réunion

La réunion avait pour objet d'ouvrir la phase réglementaire de la concertation sur le projet Cœur de Ville et de présenter les nouveaux éléments programmatiques communs aux trois scénarios d'aménagement envisagés ainsi que l'avancement de la réflexion par scénario en matière d'attribution des pieds d'immeuble, de hauteur des bâtiments et d'interdistance entre les bâtiments.

Au fil de la réunion, le scénario n°1 s'est dégagé comme permettant de répondre au mieux aux objectifs qualitatifs fixés notamment au cours de la première phase de concertation.



Introduction

En introduction, M. le Maire a noté que le public présent dans la salle avait en majorité activement suivi la précédente phase de concertation et était donc un public avisé.

Il a explicité la distinction entre la précédente phase de concertation, complètement volontaire de la part de la municipalité, et cette nouvelle phase, qui répond à une obligation réglementaire de concerter avant un projet urbain faisant l'objet d'une concession d'aménagement.

Revenant sur la genèse du projet il y a six ans et sur les conclusions de la première phase de concertation, il a rappelé que des éléments importants ont été entendus comme la volonté de limiter la densification, de préserver des espaces de respiration ou encore un lien fort avec le centre ancien. D'autres éléments ont en revanche évolué puisque la commune a pu racheter les bâtiments Orange



et la Poste pour les intégrer au programme et y accueillir des services. L'arrivée du BHNS implique quoiqu'il arrive de repenser complètement le sud de la place et notamment le square Jean Clerc qui sera supprimé.

En ce qui concerne l'architecture de la place, M. le Maire a rappelé qu'il n'existait actuellement pas d'identité architecturale propre à la place du Jura. Les partis pris architecturaux seront définis lors du choix de l'aménageur. En revanche, le projet prévoit déjà que les hauteurs des bâtiments soient maintenues à une hauteur inférieure ou équivalente à la celle du bâtiment Orange.

« On en est à 12 rencontres de concertation environ, c'est une démarche sans précédent pour la Ville et ce n'est pas pour faire comme on veut mais bien pour intégrer les contributions »

M. le Maire

Présentation des évolutions programmatiques et de l'avancement des études

Programme immobilier et attribution des pieds d'immeubles

Après avoir rappelé brièvement les grandes caractéristiques des trois scénarios d'aménagement à l'étude, M. Vigué, responsable du service urbanisme de Gex et M. Yachi, chef de projet Lindéa, ont montré que l'on retrouvait dans chacun d'entre eux un socle de commerces et de services : le bureau de Poste, le Cinéma, la crèche, la maison de la santé, l'office du tourisme et la résidence sénior répartis de manière cohérente avec leurs usages :

- le bureau de Poste et l'Office du tourisme au sud de la place, aisément identifiables et accessible depuis l'arrivée du BHNS
- La maison de santé et la crèche au nord, facilement accessible à proximité de stationnement aérien
- La résidence sénior légèrement en retrait de l'agitation du centre

Le programme immobilier comprend également désormais du tertiaire. Cette évolution doit permettre :

- de conforter la place de Gex en tant que « capitale administrative » du pays de Gex ;
- de renforcer la clientèle des futurs commerces.

Le logement vient compléter ce socle commun.

Le stationnement est reparti entre du stationnement aérien de courte durée et un parking souterrain qui prévoit :

- du stationnement public (200 places)
- le parking-relais en lien avec le BHNS (150 places)
- du stationnement privé dédié aux futurs logements



**surface
m² SDP**

Programme immobilier		
Logement accession libre	3 215	42 logt
Logement social	2 599	34 logt
Résidence sénior	2 850	63 logt
Commerces pied d'immeubles	2 017	
Bureau de poste	255	
Tertiaire	1 267	
Maison de santé	610	
Equipement petite enfance	368	
Cinéma	600	
Office du tourisme	278	
	14 059	

**nombre de
places**

Stationnement souterrain	
Stationnement privé	196
Stationnement public souterrain	200
Stationnement public P+R	150
	546
Stationnement aérien	
Stationnement public	74
	74

Exemple d'attribution des pieds d'immeubles pour le scénario 1 (pour les 2 et 3 se reporter au support de présentation de la réunion publique en téléchargement sur www.concertation-gexcoeurdeville.fr)

Hauteur des bâtiments

Pour les trois scénarios, M. Yachi a expliqué que l'objectif était de maintenir la hauteur absolue des bâtiments en dessous de celle du bâtiment Orange en jouant sur la topographie de la place. Les bâtiments du sud de la place pourront ainsi comporter plus d'étages qu'au nord tout en se maintenant sous la référence haute du bâtiment Orange, grâce au dénivelé.

D'Est en Ouest, le projet prévoit aussi de pouvoir maintenir une harmonie en assurant une hauteur similaire entre les bâtiments qui se feront face.



- **Epannelage des bâtiments**
- Rdc à R+1
- R+2
- R+3
- R+4
- R+5

Exemple des hauteurs des bâtiments pour le scénario 1 (pour les 2 et 3 se reporter au support de présentation de la réunion publique en téléchargement sur www.concertation-gexoerudeville.fr)

Interdistance entre les bâtiments

M. Yachi a illustré les distances entre les futurs bâtiments à l'aide de visuels qui permettaient de comparer avec des distances existantes à Gex pour une appréciation plus concrète des espaces traités. Au total, la distance entre les bâtiments est toujours plus importante que ce qu'imposent les obligations réglementaires.



Exemple des distances entre les bâtiments pour le scénario 1 (pour les 2 et 3 se reporter au support de présentation de la réunion publique en téléchargement sur www.concertation-gexcoeurdeville.fr)

Les atouts du scénario 1

A la demande de l'animateur, M. Dunand a expliqué être, ainsi que le Comité de pilotage, plus favorable au scénario d'aménagement n°1, et ce pour plusieurs raisons :

Une grande place centrale en lien direct avec le centre ancien

Par rapport à la possibilité de penser l'espace public autour de différentes petites places conformément à la tradition architecturale de la région, la préférence de la municipalité va vers un seul et même espace central et généreux comme dans le scénario n°1. Cette option corrobore les avis qui avaient émergés de la première phase de concertation et notamment au cours des échanges avec les habitants lors du salon de l'immobilier.

Cela permet notamment de ne pas couper les commerces du centre ancien dans un mouvement de repli et de favoriser une continuité du circuit pour le chaland.



■ Scénario 1



■ Scénario 2



■ Scénario 3



Une place attractive depuis l'arrivée du BHNS et une préservation des cônes de vue

Les percées visuelles prévues par la façade urbaine au sud de la place permettent de rendre visible et attractive la place centrale pour les voyageurs en transit sur l'avenue de la Gare, et ce également grâce aux services d'appel que sont la Poste et l'Office du tourisme. M. le maire a rappelé que les lignes 33, 814, F mais aussi celle du BHNS auraient leur arrêt à ce niveau de l'avenue de la Gare.

Ces percées permettent d'autre part de prendre en compte les angles de vues et les perspectives mentionnées pendant la concertation ; notamment sur le Parc des Cèdres.

Ces différents critères conjugués, ainsi que le projet de réaliser un parking souterrain en dessous de la place en font un exemple très proche de la place Jules Verne à Marseille tant en termes de gabarit que de hauteur de bâtiments, de dénivelé ou de percées visuelles vers le vieux port.

■ Scénario 1



■ Scénario 2



■ Scénario 3



Une densité maîtrisée

Par rapport aux autres scénarios, le n°1 est celui qui prévoit le moins de logements avec 76 logements au total contre 83 pour le n°3 et 94 pour le n°2. Ce sont donc entre 600 et 1600 m² de logements en moins. Cette disposition correspond également aux souhaits émis pendant la première phase de concertation.



Un stationnement aérien optimisé

Tout comme le scénario n°2, le n°1 permet de maintenir 75 places de parking aérien dédié au stationnement de courte durée pour la clientèle des commerces ou des services du Centre-Ville.

Des reconfigurations de voiries limités

Contrairement aux scénarios n°2 et 3, le scénario n°1 permet d'éviter de dévier la rue des Acacias, ce sont donc des travaux de voirie et perturbations associées en moins à prévoir.

« Ce n'est pas un scénario par défaut, c'est le choix du qualitatif et un vrai investissement financier pour la commune »
M. le Maire

Echanges avec la salle

A la demande de l'animateur, plusieurs participants se sont exprimés sur leur scénario préférentiel. La totalité des participants interrogés sur ce point se sont prononcés en faveur du n°1. M. le Maire a déclaré ne pas s'en étonner puisque c'est le scénario qui s'est naturellement dégagé des contributions de la première phase de concertation.

Configuration et taille de la place

Plusieurs participants ont manifesté leur satisfaction quant à la configuration retenue d'une seule place centrale généreuse. Une participante a demandé s'il pouvait y être envisagé le déplacement du marché de la rue des Terreaux tandis qu'une autre a fait valoir qu'il pourrait s'y étendre. Une autre participante a estimé que cela pourrait permettre d'organiser des événements publics.

Un participant a à l'inverse considéré que compte tenu des 15 000 m² disponibles en comptant l'emprise du square Jean Clerc, les 2 300 m² impartis à la place centrale dans le scénario n°1 demeurent proportionnellement faibles.

M. le Maire a précisé que si le déplacement du marché n'était pas à l'ordre du jour notamment pour garder sa spécificité par rapport au grand marché de Divonne par exemple, il était tout à fait envisageable de prévoir d'autres types de commerces non sédentaires avec des producteurs bio ou locaux par exemple.

A la remarque concernant la taille de la place, M. le Maire a objecté qu'une place trop spacieuse n'était plus traversée mais seulement longée. Ce sera la plus grande place de Gex et sa superficie est équivalente à la halle Perdtemps.

Dévoisement de l'avenue de la Poste et fluidité du trafic

Une participante a soulevé la présence d'une seule voie d'amont en aval par opposition à plusieurs dans l'autre sens estimant que cela ne reflétait pas forcément la réalité du trafic futur, surtout après la réalisation des nouvelles constructions prévues avec le développement urbain du quartier du Mont-Blanc. Elle a suggéré de prévoir un tourne-à-droite pour décharger la descente du flux amont-aval au niveau du bâtiment actuel de la Poste.

Un participant a demandé comment s'organiserait le carrefour à feu avec l'avenue de la Gare compte tenu de la densification du trafic à prévoir.



Un autre participant a expliqué qu'avec l'augmentation prévisionnelle de la population portée notamment par l'aménagement de la zone Ub, la situation risquait de devenir rapidement critique. Il a fait valoir que c'était le bon moment pour reconsidérer le projet de contournement complet de Gex, en parallèle du projet Cœur de Ville.

M. le Maire a répondu que le dévoiement de la Poste était une composante indispensable à la réalisation du projet au risque d'avoir l'équivalent d'une autoroute en plein centre ville. Pour autant, il n'est en effet pas possible de garantir que le trafic sera plus fluide qu'aujourd'hui aux heures de trafic pendulaire.

Pour ce qui est de la proposition de tourne-à-droite, il a précisé que cela demanderait une capacité foncière supplémentaire dont la municipalité ne dispose pas et que le flux tournant est assez faible à ce jour, n'en faisant pas une problématique majeure par opposition au flux de transit qui représente 70% des véhicules passant aux abords du centre ville. Cette situation devrait s'améliorer avec la réalisation du rond point de Mury.

« Il n'y a pas de "transit doux" »
M. le Maire

Quant au contournement de Gex, M. le Maire a répondu que d'une part le département avait demandé le retrait des emprises réservées du PLU car la réalisation du contournement n'était pas envisagée au niveau de la voirie départementale et d'autre part que la loi sur l'eau dans le cadre de la protection de la nappe phréatique de pré-bataillard interdisait désormais de créer une route à cet endroit. Pour ne pas se couper de l'éventualité de pouvoir réexaminer le dossier à la faveur d'une évolution de la législation, M. le Maire a demandé à la communauté de commune de réinterroger la faisabilité du contournement dans le cadre de la révision du PLUI.

Par ailleurs, il a posé comme condition indispensable au développement urbain de l'est de Gex la création d'un nouvel axe routier qui permette aux véhicules de ne pas circuler par le centre ville pour y accéder.

Il a cependant estimé que le développement des transports en commun, notamment *via* les obligations prévues par les règles d'urbanisme du bassin lémanique, devrait permettre de maîtriser l'augmentation du trafic. De la même manière que la ligne F en laquelle personne ne croyait à l'époque se montre aujourd'hui très fréquentée, la future ligne de BHNS devrait permettre à de nombreux habitants de ne plus dépendre de leur voiture pour les déplacements quotidiens.

Hauteur des bâtiments

Plusieurs participants ont réagi sur la hauteur prévisionnelle des bâtiments. Un participant a également demandé pourquoi le futur bâtiment de la Poste était traité en R+3 alors que celui d'à côté est traité en R+4. D'autres ont noté un décalage entre le nombre d'étages annoncés sur le plan masse et le nombre d'étages présentés sur le plan de coupe.

M. Yachi a expliqué que le différentiel résulte de la prise en compte de la déclivité de la place. Sur le plan masse, il s'agit de hauteurs absolues plus que de nombre d'étages puisqu'un 1^{er} étage côté avenue de la gare devient le rez-de-chaussée côté place du jura. Il y a quasiment 5 mètres de différence entre le haut et le bas de la place, soit approximativement 1,5 étages.



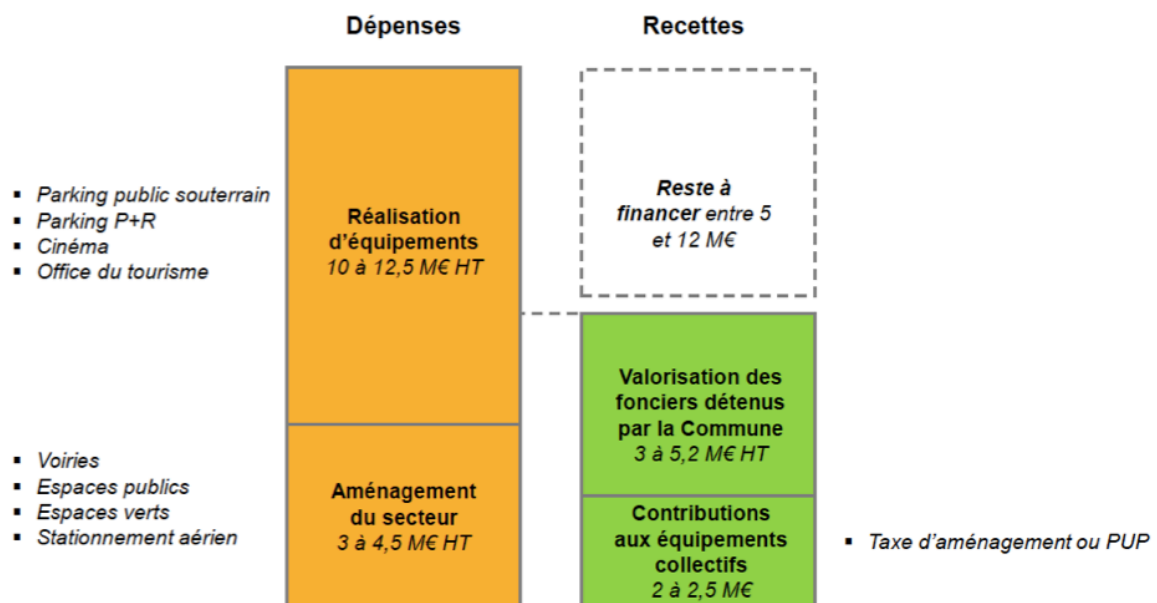
Pour le futur bâtiment de la Poste, il s'agit de favoriser l'ouverture vers la place à partir du carrefour en créant une gradation qui invite à entrer vers le Cœur de Ville tout en préservant la vue des habitants.

Stationnement

Un participant a estimé que le stationnement aérien en épi le long de la façade du Patio n'était pas forcément très esthétique.

M. le Maire a répondu que le maintien de ce stationnement était très important pour les commerçants afin que leur clientèle puisse se garer facilement pour un achat rapide. La façade du Patio ne semble pas par ailleurs devoir faire l'objet d'une valorisation spécifique.

Le financement du projet



M. le Maire a rappelé que contrairement au scénario envisagé par la municipalité précédente (150 logements pour l'équilibre budgétaire) le projet serait onéreux pour la commune avec un reste à financer entre 6 à 12 millions d'euros. L'écart de la fourchette s'explique par les inconnues sur le prix de vente des emprises départementales dans le cadre de la déviation de l'avenue de la Poste.

A titre de comparaison, M. le Maire a rappelé que la création d'un groupe scolaire complet s'élève à 13 millions d'euros ou que l'extension de l'école de Parozay en coûte 6 millions. Par rapport au budget d'investissement du mandat (entre 30 et 35 millions d'euros), ça représente environ un tiers.

Afin de ne pas pénaliser le reste des investissements nécessaires, la municipalité anticipe et a doublé le rythme des travaux de voirie par exemple.

Le financement du reste à payer se fera par l'emprunt. M. le Maire a précisé que sur les deux derniers mandats l'endettement avait été maîtrisé à hauteur de 800€/habitant, offrant une marge de manœuvre à l'équipe en place, sans pour autant risquer le surendettement. Aucune augmentation n'est prévue par la ville.



« Je ne rendrai pas les clefs d'une ville surendettée »

Le département participera au projet sur les domaines qui relèvent de ses compétences : la petite enfance avec la crèche et le tourisme avec l'office du tourisme.

Les prochaines échéances du projet et de la concertation

- Réunion publique de lancement de la concertation réglementaire : **27 avril 2016**
- Concertation avec la population autour du scénario d'aménagement préférentiel : **de mai à juin 2016**
- Bilan de la concertation et arrêt du scénario retenu par le Conseil municipal : **juillet 2016**
- Lancement de la consultation aménageur : **2ème semestre 2016**
- Remise des offres et sélection d'un aménageur : **2017**
- Démarrage des premiers travaux (déviation de l'avenue de la Poste) : **2017**

Le choix de l'aménageur

En rappelant le calendrier du projet, M. le Maire a précisé que la municipalité allait pouvoir contraindre l'aménageur à un certain nombre de principes via le cahier des charges (hauteur des bâtiments, surfaces commerciales...) mais que l'architecture et l'attribution définitive de la vocation de chaque bâtiment seraient décidées en même temps que l'aménageur retenu. Les volumes sont fixés mais il est encore possible que l'attribution des pieds d'immeuble évolue.

De la même manière, le raccord couleur des façades évoqué par un participant ne peut pas être précisé à ce stade.

« Il faut qu'on reste ouvert sur la question de l'architecture pour avoir des propositions différentes et juger sur pièce »
M. le Maire

« La procédure de la concession d'aménagement implique que la municipalité reçoive une multitude de propositions, ce qui lui permettra de garder la main »
M. Yachi

Les aléas de calendrier à anticiper

Par ailleurs, M. le Maire a expliqué que le calendrier du projet pouvait être perturbé par des facteurs extérieurs comme le délai avec lequel le Conseil Départemental va rendre sa décision sur le déclassement de la voirie pour permettre le dévoiement de l'avenue de la Poste.

L'information pendant les travaux

Une participante a demandé s'il y aurait d'autres réunions de ce type pour informer les habitants du déroulé des travaux.

M. le Maire a répondu que ce serait bien le cas, surtout qu'à ce stade la municipalité dispose de peu d'éléments sur le déroulé des travaux. La phase la plus compliquée à gérer sera sans doute la

réalisation du parking souterrain, sachant que la municipalité s'engage à conserver le même nombre de places de parking aérien au total pendant la durée des travaux.

Les modalités de cette nouvelle phase de concertation

Trois supports d'information complémentaires :

- > Affiche
- > Dépliant
- > Exposition itinérante
 - En mairie annexe – service urbanisme (du 17 mai au 31 mai)
 - A la bibliothèque (du 1er juin au 22 juin)

Trois moyens de contribuer :

- > Fiche contribution à glisser dans une urne avec l'exposition itinérante
- > Registre d'expression en mairie
- > Le site internet www.concertation-gexcoeurdeville.fr



Le Maire a estimé qu'environ 500 à 600 personnes avaient participé d'une manière ou d'une autre à la concertation jusqu'à présent, ce qui est à la fois beaucoup et peu par rapport au nombre d'habitants. Il a expliqué que la municipalité était préparée à faire face à des réticences, quoiqu'il arrive, au début des travaux.



Conclusion

En conclusion M. le Maire a mentionné le soutien de la CCI de l'Ain au projet Cœur de Ville de Gex en tant qu'unique projet départemental avec celui de Divonne qui s'attache à revitaliser un centre-ville, les autres communes n'ayant souvent plus assez de capacités d'investissement pour conduire de tels projets.

La baisse continue des dotations de l'Etat aux collectivités ainsi que le transfert progressif des compétences d'urbanisme aux communautés de communes font de ce mandat un des derniers moments possibles pour réaliser un projet Cœur de Ville ambitieux et qualitatif.

Glossaire :

Concession d'aménagement : La concession d'aménagement est un contrat par lequel la personne publique ayant pris l'initiative de l'opération en délègue l'étude et la réalisation à un aménageur public ou privé. Le concessionnaire assure la maîtrise d'ouvrage des travaux et équipements concourant à l'opération prévus dans la concession, ainsi que la réalisation des études et de toutes missions nécessaires à leur exécution. (*source : marche-publics.fr*)

Dévoiemment : détournement, déviation d'une voie routière.