



Depuis le 14 octobre 2015, vous avez été nombreux à nous faire part de vos remarques et suggestions sur le projet Cœur de Ville, sur les différents scénarii d'aménagement étudiés et sur le scénario préférentiel finalement retenu par délibération du Conseil Municipal du 11 juillet 2016.

Je vous remercie vivement de votre participation qui a largement contribué à l'élaboration de notre projet Cœur de Ville !

Vos remarques et questionnements se sont portés sur six grands thèmes :

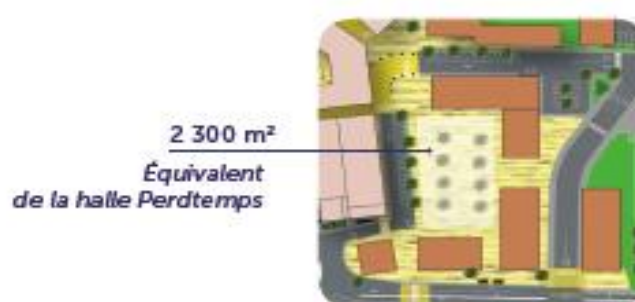
1. L'aménagement urbain
2. Le dimensionnement du nouveau bâti
3. Le stationnement et la gestion des futurs parkings
4. Les transports et la qualité des déplacements futurs
5. L'implantation de nouveaux commerces et équipements publics

## L'aménagement urbain

Vos premiers questionnements concernent l'aménagement de la place et de l'espace public environnant :

- **L'organisation de l'espace en un lieu convivial de rencontres et d'échanges** : dans le cadre du contrat de concession d'aménagement qui liera la commune à l'aménageur, une attention particulière sera portée sur la qualité de l'aménagement de la place. L'utilisation de la déclivité du terrain, l'accès aux commerces et aux parkings, les liens avec le Centre Ancien de Gex, les éléments paysagers, la préservation de vues majeures identifiées, l'implantation du mobilier urbain seront appréciés sur leur capacité à intégrer les flux de toute nature de façon apaisée et à créer un/des îlots de pause. L'aménageur sera libre de proposer une ligne directrice et/ou une pièce symbolique créant une identité propre au cœur de Gex.
- **Le traitement spécifique du passage du Patio** : l'actuel lien entre la place du Jura et l'avenue de la gare côté centre ancien est assuré en partie par le passage du Patio perçu comme un espace confiné et non sécurisant. Comme indiqué précédemment, l'objectif même du projet Cœur de Ville qui tend à redynamiser le Centre-Ville de Gex en offrant un second souffle à son centre ancien par les liens forts à développer avec notre projet, nous fera porter une sensibilité particulière à la requalification de ce passage au travers d'aménagement public (mobilier urbain, signalitique, luminaires...) à cet effet.
- **La taille de la place créée par le projet** :

le scénario d'aménagement retenu en concertation avec la population est celui qui offre une place centrale avec la surface la plus généreuse soit 2.300 m<sup>2</sup>, soit l'équivalent de la surface de la Halle Perdtemps.





- **Le devenir du square Jean Clerc :** la suppression du square, qui abrite aujourd'hui notamment l'Office du Tourisme, est la conséquence de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) émise par le Préfet de Région en faveur de l'implantation du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui reliera Gex à Ferney-Voltaire (et par extension Genève Cornavin) et des aménagements de voirie (au cahier des charges très strict) rendus nécessaires à sa mise en oeuvre. Fort de cette inévitable évolution urbanistique, le parti a été pris, au lieu de subir passivement cette transformation urbaine, d'en tirer profit pour élargir, notamment en concomitance avec le dévoiement de l'avenue de la Poste (RD1005), le rayonnement du projet Cœur de Ville et ainsi offrir des espaces publics plus généreux.

## Le dimensionnement du nouveau bâti

Vos préoccupations touchent essentiellement à :

- **L'architecture des nouvelles constructions :** la commune n'a aucun parti pris sur la future architecture des constructions. Nous constatons en effet aux abords de l'actuelle place du Jura l'implantation de bâtiments aux aspects très divers : le Patio en toit plat et à l'architecture des années 70, le Tétras en toit à pans et plus récent, des bâtiments industriels (Orange et La Poste), des villas. Il y a donc là un vrai challenge pour le futur concessionnaire à nous proposer une architecture non pas harmonieuse mais qualitative et contributive à la création d'un espace convivial et partagé. Le choix de l'aménageur, choix collégial pris au sein d'une commission spécifique « commission aménagement du projet cœur de ville » composé de représentants de tous les groupes majoritaire et minoritaires composant le Conseil Municipal (délibération n°DL-113 du 03 octobre 2016), sera inévitablement corroboré par la qualité architecturale proposée par le concessionnaire. Une nouvelle phase de concertation avec la population permettra de vous associer à ce critère de sélection.
- **La densité de population créée en cœur de ville :** le scénario d'aménagement choisi par la commune en total accord avec les phases de concertation organisées avec la population est celui qui produit le moins de densification de population, soit 78 logements quand un autre en proposait 110. Cette densité est bien en deçà de ce qui avait été projeté lors du pré-projet de 2013 (pour mémoire 220 logements), des possibilités règlementaires subordonnées par des textes législatifs supra-communaux et des contraintes imposées à l'introduction de nouveaux services de transport en commun performants (90 logements à l'hectare dans un rayon de 500 mètres de part et d'autre de l'axe du BHNS). Il n'en reste pas moins que la production de logements est un préalable à la recherche d'un équilibre financier ou tout au moins d'une maîtrise de la dépense publique ; les logements produisant 70% des recettes contre seulement 30% pour les locaux commerciaux. Pour conclure, il est attendu que les résidents de ces logements soient les premiers clients du Centre-Ville et contribuent très largement à son dynamisme.

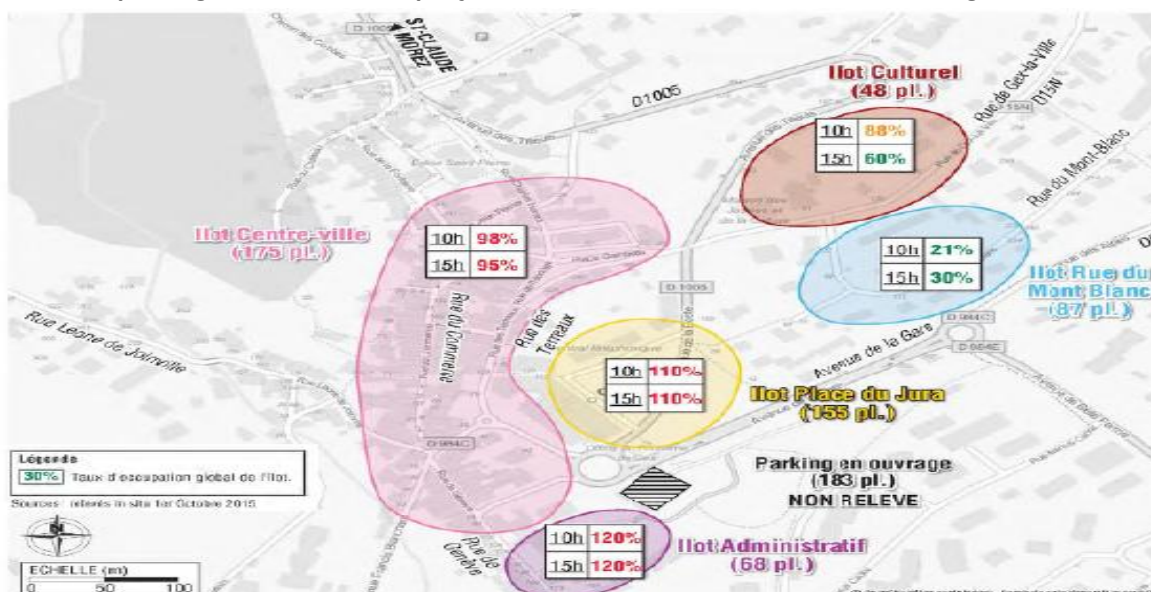
- La hauteur des nouvelles constructions :** dans le cadre notamment de la balade urbaine organisée pendant la première phase de concertation, un certain nombre de vues a été ciblé à préserver. L'épannelage des bâtiments a donc été travaillé dans cet objectif en jouant d'une part sur la déclivité du terrain entre le nord et le sud de la place (environ 5 mètres de dénivelé) et d'autre part sur la progressivité des hauteurs bâties d'ouest en est depuis le rond-point du Patio jusqu'à l'hôtel du Parc des Cèdres. Ainsi les nouvelles constructions ne dépasseront pas la hauteur de l'actuel bâtiment Orange qui est un R+3 industriel, soit un R+4 en équivalent habitation sur la partie haute du tènement. En jouant avec la déclivité du terrain, les bâtis les plus hauts donnant sur l'avenue de la gare perdront mécaniquement, par mise en concordance avec la typologie du terrain, un étage côté place. Depuis le rond-point du Patio, la hauteur sera également progressive puisque la première cellule n'excèdera pas R+2 (soit 6 mètres), la seconde R+3 à R+4 (de 9 à 12 mètres) pour arriver à la troisième cellule et la résidence Senior en R+5 sur leur partie basse, côté avenue de la gare.



## Le stationnement et la gestion des futurs parkings

L'offre en stationnement et la gestion des futurs parkings ont fait l'objet de grands nombres de remarques.

- Des parkings en Centre-Ville perçus comme saturés et la nécessité d'en augmenter l'offre :**



un diagnostic de l'offre actuelle en stationnement sur le périmètre de chalandise du projet a été dressé par notre bureau d'études TRANSITEC afin de déterminer les points et les moyens d'amélioration que le projet cœur de ville pourrait apporter. L'étude a démontré que la

commune mettait à disposition 533 places de parking dans le périmètre d'étude, pôle administratif de la CCPG inclus et hors parking souterrain des Cèdres et que, globalement, le taux d'occupation de ces places (calculé sur la base de relevés effectués sur le terrain sur une semaine complète de référence) était de 88% à 10H00 et 86% à 15H00 avec de fortes disparités selon les sous-secteurs de la zone. Ainsi, si le stationnement à proximité immédiate des commerces est proche de la saturation, des îlots plus excentrés mais néanmoins à moins de 100 mètres des commerces (parking Mont Blanc, MJC et Bibliothèque) sont pour leur part largement sous utilisés. Il n'en reste pas moins que le projet combiné à l'introduction du BHNS génère par lui-même une nouvelle demande en stationnement, demande prise en compte par la commune dans son hypothèse haute pour combler les besoins déjà identifiés.

### Stationnement

Stationnement privé souterrain	196 places
Stationnement public souterrain	200 places
Stationnement public parking-relais	150 places
Sous-total	546 places en souterrain
Stationnement aérien	74 places
Total	620 places en tout

- **la préservation de la gratuité des stationnements** : les 74 places de stationnement aérien programmées par le projet seront vraisemblablement traitées en zone rouge pour des arrêts de courte durée pour permettre à certains commerces spécifiques (boulangerie, poste...) une accessibilité « instantanée ». En ce qui concerne les parkings souterrains publics :
  - une partie (150 places) sera affectée au parking-relais lié au service de transport du BHNS : la tarification devrait être combinée à celle du ticket / de l'abonnement du bus comme c'est le cas pour ce type d'infrastructures dans d'autres villes françaises ou des cantons de Genève et de Vaud où une tarification avantageuse et incitative à l'usage du BHNS serait mise en place.
  - Un second plateau (200 places) sera affecté au stationnement lié à l'activité commerciale du Centre-Ville : même si la gratuité des parkings n'est pas envisagée du fait du montant conséquent de l'investissement initial (25.000 à 30.000 euros par place), différentes méthodes de gestion pourront être étudiées, en collaboration avec les commerçants, par exemple la gratuité de la première demi-heure ou heure de stationnement sur justificatif d'un achat ou d'un montant plancher (à définir) d'achat dans les commerces du centre-ville. L'objectif de cette réflexion est bien d'éviter le stationnement de voitures ventouses dans les parkings (comme constaté actuellement) et d'assurer un roulement permettant à chacun de commercer le plus aisément possible.
- **la sécurisation des parkings souterrains** : les incivilités passées dans le parking souterrain des Cèdres font ressurgir chez certains d'entre vous des craintes quant à la sécurité dans ces nouveaux parkings. Différentes technologies (vidéosurveillance) et gestion du parking (affectation des travées les plus proches des sorties aux conductrices seules par exemple comme au parking Mont Blanc de Genève) apportent aujourd'hui des réponses efficaces de prévention et de dissuasion d'actes de malveillance. Le roulement attendu des véhicules et donc les flux d'entrée et de sortie des véhicules et des personnes dans le parking rendus possibles notamment par la gestion tarifaire du stationnement contribuera également à la sécurisation du site.

- **Les accès routiers aux parkings souterrains :** afin de faciliter et de diffuser les flux d'entrée et de sortie des véhicules des parkings souterrains, le projet imagine deux points d'accès ; l'un situé en bas de la rue des Acacias et accessible depuis le rond-point du Patio et l'autre en haut de la rue des Acacias, autrement dit en face de l'actuel bâtiment Orange et accessible soit en remontant la rue (le sens unique de circulation étant inversé à celui actuel), soit depuis l'avenue de la Poste (un double sens de circulation étant mis en place sur une petite portion en haut de la rue des Acacias pour permettre cet accès).



- **Les équipements accessoires spécifiques :** vous avez souligné le besoin de deux types d'équipements, la mise à disposition, d'une part, de stationnements dotés de bornes de recharge pour véhicules électriques et d'autre part, de stationnements sécurisés et dédiés pour les deux roues motorisées.

En ce qui concerne l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides, la loi de transition énergétique de 2015 a fait évoluer le code de la construction et de l'habitat pour la promotion de ce type d'équipements. Si leur installation est bien envisagée par la municipalité dans le cadre du projet cœur de ville, nous sommes en attente du décret d'application de ces nouvelles dispositions réglementaires afin d'en déterminer l'étendue et la configuration du ou des dispositifs (bornes pour une recharge longue durée de 8 heures, pour une recharge moyenne durée de 2,5 heures et/ou pour une recharge express de 30 minutes). Pour finir sur ce point spécifique, est également en cours de réflexion la mise en place de bornes de recharge électrique pour les cycles en particulier sur les parcs à vélos programmés dans le cadre des aménagements liés au BHNS.

Concernant l'allocation de places de stationnement pour les 2 roues motorisées, leur nombre est régi par le code de la construction et de l'habitat et le règlement d'urbanisme de la commune. La réglementation sera bien évidemment respectée.

- **La gestion du stationnement des commerçants :** le règlement d'urbanisme de la commune régit le nombre de places de stationnement à allouer par m<sup>2</sup> commercial. Le commerçant est libre de gérer ses places pour ses propres besoins et ceux de sa clientèle. Les stationnements publics ont vocation à compléter et pour partie suppléer l'offre pour lesdits clients. La commune incite déjà les commerçants à utiliser les parkings plus excentrés du centre (en zone blanche) afin de libérer les places jouxtant leur boutique pour faciliter leur accès et ainsi dynamiser leur activité.
- **La gestion du stationnement pendant les travaux :** la Mairie s'est engagée à convenir contractuellement avec l'aménageur retenu d'un phasage intelligent des travaux et du maintien, pendant toutes ces phases, du nombre de places de stationnement actuel (même géographiquement et temporairement déplacé tout en restant à proximité du centre) afin de préserver l'activité commerciale du Centre-Ville. Le moteur du projet Cœur de Ville est bien de dynamiser les commerces du centre ancien et non de les voir périliter.

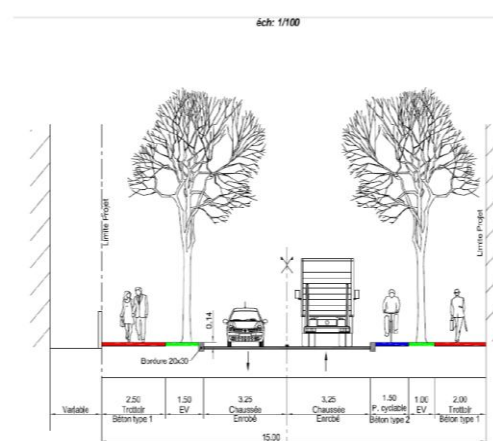
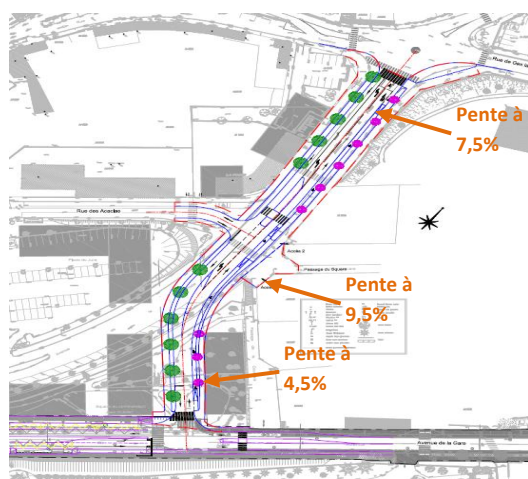
## Les transports et la qualité des déplacements futurs

La mise en service attendue du BHNS et l'exigence de priorisation du bus sur la circulation routière conduisent à des aménagements nouveaux sur l'avenue de la Gare. Initialement, le Conseil Départemental, porteur du projet BHNS, imposait à la commune la suppression pure et simple de deux rond - points, celui de la Gare et celui du Patio, et leur remplacement par des carrefours à feux. La commune s'y est vivement opposée pour des raisons tant de fluidité routière que de maintien d'une qualité paysagère en particulier sur le rond – point du Patio. Toutefois, pour permettre le maintien de ces infrastructures tout en respectant les objectifs de performance du BHNS et indépendamment du projet Cœur de Ville, il a fallu repenser l'avenue de la Poste (RD1005) et la dévier.

Dès lors, la préoccupation de la commune, qui rejoint vos interrogations, s'est centrée sur l'étude au niveau technique (gestion du dénivelé par exemple) et fonctionnel (configuration du carrefour à la jonction avec l'avenue de la Gare) du profil de cette nouvelle route départementale tenant compte des contraintes imposées par le schéma d'aménagement du BHNS et la réalité des flux routiers sur cette portion de rue afin que la qualité de la desserte routière ne soit pas détériorée par rapport à la situation actuelle.

La commune a donc mandaté deux bureaux d'études en charge d'analyser les prérequis et de proposer des solutions viables sur les questions tant de fluidité des déplacements que de faisabilité technique en tenant compte de l'évolution du secteur générée par l'arrivée du BHNS, le projet Cœur de Ville et la croissance des flux de toute nature.

- Le nouveau profil de l'avenue de la Poste** : Gex est situé en piémont du massif du Jura, la ville doit par nature gérer de forts dénivelés. L'avenue de la Poste est une route départementale ouverte à la circulation Poids Lourds (PL) et labellisée pour les convois PL exceptionnels. La gestion de la pente (*dénivelé maximum de 9,5 % égal à celui de la rue du Lycée ou RD984*), des largeurs de voies et des tirants d'air a donc été étudiée avec ces contraintes techniques départementales tout en s'imposant que la solution proposée permette une circulation apaisée pour chaque usager et le croisement des bus et poids lourds à vitesse réduite comme dans tout secteur de Centre-Ville en zone urbaine.



PROFIL EN TRAVERS TYPE AU DROIT DU PROJET URBAIN (SECTION SUD DE LA DEVIATION)

Des sur-largeurs au sud du dévoiement (à la jonction avec l'avenue de la Gare) seront créées pour permettre la giration des poids lourds sans impacter la circulation opposée. La commune a souhaité également que la chaussée sur cette portion soit aménagée avec un dispositif chauffant facilitant la circulation en période hivernale.

- **La configuration du nouveau carrefour à la jonction entre l'avenue de la Poste et l'avenue de la Gare** : le nouveau barreau routier sera géré par un carrefour à feux tricolores. Ce choix résulte de plusieurs paramètres : la mise en place d'un nouveau rond – point était exclu d'une part par le Conseil Départemental car jugé incompatible avec les contraintes liées au BHNS et d'autre part par l'insuffisance de tènement foncier au niveau communal ; la création d'un nouveau giratoire aurait en effet obligé la municipalité à « taper » dans le talus du Parc des Cèdres dont la préservation était un invariant absolu conformément aux résultats de la phase de concertation avec la population du pré-projet en 2013. L'étude « déplacements » mandatée par la mairie a démontré, en s'appuyant sur des comptages routiers positionnés avenue de la Poste, avenue de Gare et rue Francis Blanchard et relevés en octobre 2015, que la gestion du carrefour par feux tricolores était acceptable et ne détériorait pas la fluidité actuelle notamment aux heures de pointe critiques (de 08H00 à 09H00 et de 17H00 à 19H00) des trafics routiers. Les remontées de file ne devraient pas excéder 150 mètres. Le temps de transit estimé entre le rond – point du centre et le carrefour de la MJC, en passant par le dévoiement, est de 2 minutes à ces heures de pointe. Ces résultats tiennent compte de l'augmentation du trafic routier attendu par le projet Cœur de Ville et de la circulation des transports en commun dont la priorisation donnée au BHNS. Une simulation de trafic en heure de pointe a été réalisée sur la base du scénario d'aménagement le plus producteur de logements qui n'est finalement pas retenu par la municipalité et la population. La réalisation du rond – point de Mury (porté au budget 2017 du Conseil Départemental) destinée à inciter les automobilistes en transit à emprunter le contournement de Gex pour rejoindre notamment Divonne par le rond – point du Martinet et la rue du Lycée et ainsi décharger l'infrastructure routière de notre centre – ville n'a pas été impactée dans la simulation. Les résultats de la simulation de trafic sont donc bien basés sur des hypothèses de contraintes maximalistes.



Il n'en reste pas moins, comme certains d'entre vous l'ont souligné, qu'un risque de transfert de trafic existe sur la rue des Terreaux depuis le rond – point du centre. Une étude complémentaire sera donc commandée pour analyser les moyens de contraindre sans interdire les flux routiers, les commerces du centre ancien devant être aisément accessibles aux clients. Ainsi des coussins berlinois ont déjà été installés au niveau de la place de la visitation et une temporisation intelligente des feux en sortie de la rue des Terreaux au carrefour de la MJC ajoutée à une contrainte en haut de la rue Charles Harent au niveau de la place Perdtemps doivent être étudiées.

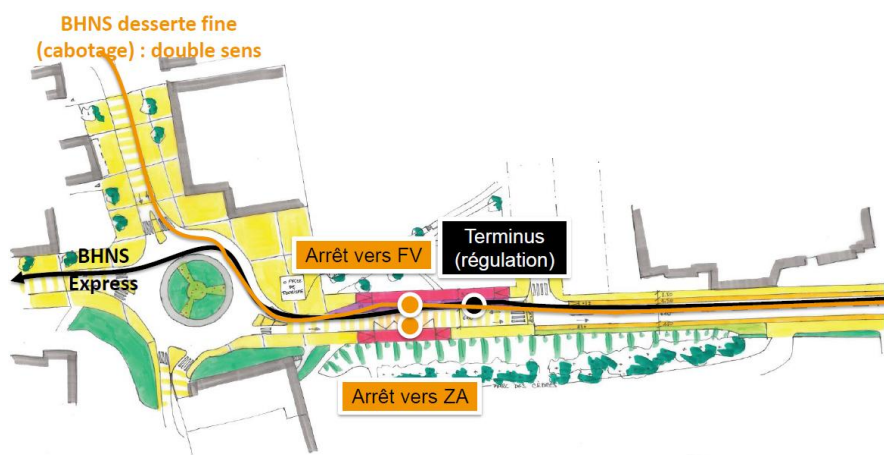
- L'accessibilité du projet Cœur de Ville par modes doux :** de façon générale, un traitement spécifique de la voirie, en particulier à l'angle de la rue des Acacias sur le passage en lien avec le centre ancien mais également sur la rue des Terreaux, sera opéré, notamment par la mise de dispositifs et de revêtements adaptés, afin d'apaiser la circulation routière et prioriser les déplacements piétonniers dans le Centre-Ville. En tout état de cause, la taille critique commerciale de la commune n'est et ne sera pas atteinte sur le court terme pour permettre une piétonisation exclusive de ces deux rues. La circulation routière même très largement apaisée doit être maintenue afin de conserver l'attractivité des commerces du centre ancien. La dynamisation obtenue par le projet cœur de ville sur l'installation de nouvelles enseignes dans le centre ancien et l'augmentation constatée des flux piétonniers peuvent laisser envisager sur le long terme une remise à plat de ce postulat.

Par ailleurs, le projet cœur de ville en interconnexion avec les aménagements liés au BHNS et la planification de mise en œuvre du schéma directeur communal des pistes cyclables (création de 18 km de pistes à l'horizon 2019) prévoit bien l'implantation de pistes cyclables permettant d'accéder sans contrainte au Centre – Ville de Gex.



- L'accessibilité du projet Cœur de Ville par les transports en commun :** Gex est actuellement desservi par quatre lignes de bus régulières : F (Gex – Ferney Voltaire – Genève Cornavin), 814 (Gex – Divonne – Coppet Gare), TER 33 (Divonne – Gex – Bellegarde lycées et Gare TGV), 160 (Divonne – Gex – Bourg en Bresse Lycées). Ces bus ont pour arrêt, pour la desserte du Centre – Ville les stations Gex Centre et/ou Gex Poste. Afin d'améliorer l'attractivité réciproque à la fois des transports en commun et des commerces du Centre – Ville, le projet cœur de ville

permet de regrouper quasiment tous les arrêts de bus (F/BHNS, 814 et TER 33) sur la même station au sud du projet. L'objectif est tant de faciliter les







interconnexions entre les lignes et donc les correspondances pour les usagers que de dynamiser les activités commerciales en positionnant station et parking relais au cœur même du projet. Il est important de rappeler à ce stade que l'actuel bus F fait partie intégrante du dispositif du BHNS (même s'il est renommé « ligne de cabotage ») et que les quartiers périphériques au Centre – Ville et actuellement desservis par la ligne F (Tougins, Vertes Campagnes, Charpak et Aiglette) continueront d'être alimentés avec le même cadencement par cette ligne F rebaptisée.

## L'implantation de nouveaux commerces et équipements publics

Pour la partie « Programmation Commerciale », la mairie s'est entourée d'un bureau d'études spécialisé en charge d'analyser l'offre et la demande dans le contexte de croissance démographique spécifique au Pays de Gex et à Gex en particulier. Pour remplir sa mission, le bureau d'études a enquêté auprès d'un panel représentatif de la population gexoise et auprès des commerçants du Centre – Ville pour connaître leurs besoins et leurs attentes. Les réponses ont ensuite été mises en perspective avec le potentiel de différentes catégories de commerces.

Les objectifs sont de compléter et non de déplacer l'offre existante que ce soit à Gex et dans sa zone de chalandise sans créer une concurrence contre-productive. Les résultats de l'étude confirment un fort potentiel pour des cellules commerciales spécialisées dans le secteur du commerce de bouche et de services et d'équipements à la personne.

Il est clair, depuis le début de la réflexion municipale sur ce projet, que les banques, assurances et agences immobilières ne sont pas des enseignes à privilégier puisque déjà présentes en nombre dans le centre ancien. Pour se faire, des outils juridiques sont à disposition et seront mis en œuvre dans le contrat de concession avec le futur aménageur afin de garantir un droit de regard pour ne pas dire de veto de la mairie sur l'affectation des m<sup>2</sup> commerciaux à une enseigne.

La municipalité travaille sur ce sujet de concert avec l'association des commerçants, l'Agence de Développement Economique (ADE) et la Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI).

- **La conservation d'un bureau de poste :** la mairie est en discussion avec La Poste pour revaloriser le tènement foncier actuel par la création d'une crèche. En accord avec La Poste, leur bureau serait déplacé sur le sud du projet à proximité de l'office de tourisme et de la station mutualisée des bus. Le bureau de poste sera dans tous les cas toujours présent dans ce cœur de ville.
- **La taille de la maison de la santé :** la maison de la santé est pressentie pour être créée dans l'actuel bâtiment Orange, bâtiment racheté en décembre 2016 pour partie par la commune. Environ 850 m<sup>2</sup> devraient pouvoir être dégagés pour son fonctionnement.
- **La localisation de la résidence senior :** cette localisation, mûrement choisie à côté du futur Hôtel du Parc, présente bon nombre d'avantages du point de vue de nos aînés. A proximité immédiate du Parc des Cèdres, de la station mutualisée des bus et des commerces du cœur de ville, elle permettra à nos seniors d'être à « un pas » de tous les équipements publics, transports en commun et commerces ; en un mot dans le centre de vie de la ville. Pour l'anecdote, un certain nombre de nos aînés ont déjà pris contact à la mairie pour « réserver



leur place » dans cette résidence, nous démontrant ainsi le côté judicieux de cet emplacement.

- **L'aménagement d'une halle couverte sur la place** : l'idée d'une halle couverte non close présentée initialement dans le pré-projet de 2013 au niveau du parking des Cèdres a été abandonnée dans le projet final notamment pour éviter le squattage de la halle notamment en période nocturne et les incivilités qui en découleraient.
- **La programmation du cinéma** : notre cinéma est reconnu pour la qualité de sa programmation de films d'art et d'essais, de films en VOD. Aucune modification n'est envisagée : c'est cette spécificité qui en fait son succès tant auprès de la population de Gex que des environs.