

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GENEVOIS
Bâtiment Athéna -Technopole d'ARCHAMPS - 74160 ARCHAMPS

L'an deux mil vingt-trois, le vingt-sept février à vingt heures,
le **Conseil Communautaire**, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire dans les locaux de la Communauté de Communes du Genevois -ARCHAMPS-, sous la Présidence de Monsieur Pierre-Jean CRASTES, Président.

Nombre de membres :
en exercice : 49
présents : 37
procurations : 6
votants : 43

Date de convocation :
16 février 2023

PRESENTS : S BEN OTHMANE, M GENOUD, Nathalie LAKS, Nicolas LAKS, PJ CRASTES, A CUZIN, V LECAQUE, C CACOUAULT, P CHASSOT, S KARADEMIR, E ROSAY, M GRATS, M SALLIN, M MERMIN, L VESIN, L DUPAIN, V LECAUCHOIS, J BOUCHET, S LOYAU, M DE SMEDT, I ROSSAT-MIGNOD, JC GUILLON, D BESSON, P DURET, S DUBEAU, E BATTISTELLA, B FOL, A MAGNIN, A AYE, C DURAND, M-N BOURQUIN, J LAVOREL, L JACQUET, F DE VIRY, M SECRET, F BENOIT, F GUILLET,

REPRESENTES : A RIESEN par S BEN OTHMANE (procuration), C VINCENT par L VESIN (procuration), D CHAPPOT par J BOUCHET (procuration), G NICOU par D BESSON (procuration), H ANSELME par A MAGNIN (procuration), L CHEVALIER par F DE VIRY (procuration),

ABSENTS : G ZORITCHAK, J-L PECORINI, C BONNAMOUR, J CHEVALIER, C MARX, C MERLOT,

Secrétaire de séance : Monsieur Michel MERMIN

Délibération n° 20230227_cc_amgt09

8.4 AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

**CONCESSION D'AMENAGEMENT DU QUARTIER DE LA GARE A SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS
– PROCEDURE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP) ET MAITRISE DU FONCIER
PAR VOIE D'EXPROPRIATION**

Le Conseil,

Vu l'exposé de Monsieur Mermin, 1er Vice-Président,

La Communauté de Communes du Genevois (CCG) et la Commune de Saint-Julien-en-Genevois portent, en étroite collaboration et dans le respect de leurs compétences respectives le projet d'aménagement du Quartier Gare dont les objectifs sont :

- Proposer des logements pour tous, y compris des logements abordables et socialement aidés (environ 530 logements) ;
- Développer le premier quartier bas carbone de Haute-Savoie avec notamment la construction bois et l'utilisation de matériaux bio-sourcés ;
- Apaiser la mobilité à l'échelle de l'ensemble du Genevois,
- Créer un pôle des mobilités pour connecter les différents modes de transports : tramway/bus/trains/voitures/vélos/piétons avec création d'un parking relai d'environ 536 places;
- Développer des activités économiques et des services avec hôtel, bureaux, commerces, école, crèche ;
- Proposer des espaces verts arborés permettant de renaturer le cours d'eau de l'Arande et de créer un nouveau parc public d'environ 1 Ha.

Au terme d'une procédure de sélection des candidats aménageurs, les collectivités ont retenu l'entreprise Bouygues Immobilier Urbanera pour l'aménagement de ce quartier. Le traité de concession d'aménagement a été notifié le 10 janvier 2020, et a fait l'objet d'un avenant notifié le 9 mai 2022.

Dans le cadre de ce traité, la Commune et la CCG supportent ensemble le risque financier lié aux acquisitions foncières.

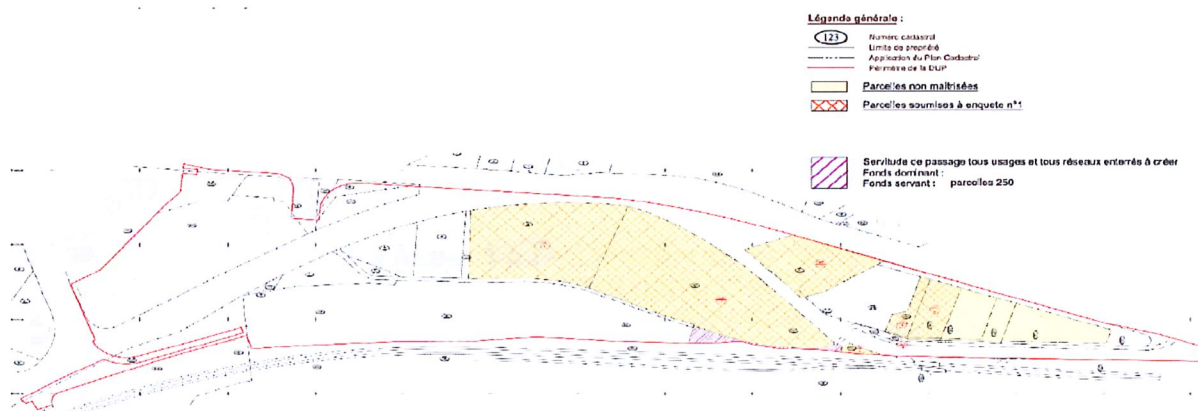
L'emprise totale affectée à l'opération est de 49 544 m² dont :

- 10 335 m² de domaine public routier et servitude SNCF (258 m²) ;
- 39 209 m² cadastrés (hors servitude SNCF sur AN 250), avec des parcelles réparties comme suit :
 - o 12 parcelles (12 705 m²) propriétés de la Commune de Saint-Julien-en- Genevois; Étant précisé que les parcelles AK 196-197-198-199-200-201 sont intégrées en partie dans le périmètre de la DUP ;
 - o 4 parcelles (9 649 m²) propriétés de la CCG ;
 - o 3 parcelles (1 651 m²) propriétés de l'EPF 74 ;
 - o 10 parcelles privées (15 204 m²).

La maîtrise foncière publique de l'opération est d'environ 69 % de l'emprise totale (en incluant les surfaces de domaine public routier) ou de 61 % de l'emprise totale en ne prenant en compte que les parcelles cadastrées.

Les parcelles privées inscrites dans le périmètre de DUP sont au nombre de 10 et sont regroupées en 5 comptes de propriété.

Le plan parcellaire ci-dessous présente le périmètre de la DUP, les parcelles non maîtrisées et les parcelles soumis à l'enquête parcellaire n°1.



Plan parcellaire

La première phase du projet relative à la renaturation du cours d'eau de l'Arande et le redressement de la route de Lathoy, touchent 3 comptes de propriété soit 7 parcelles (13 104 m²), à savoir AN26, AN18, AN199, AN201, AN22, AN23, AN183. Ces parcelles sont inscrites à l'enquête parcellaire n°1 conjointe au présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les propriétés privées impactées par la phase ultérieure d'aménagement pourront faire l'objet d'une maîtrise foncière publique plus tardive (parcelles AN16, AN17 et AN174). Ainsi le dossier d'enquête publique regroupe un dossier de déclaration d'utilité publique portant sur l'ensemble du secteur « Gare » de la concession d'aménagement et un dossier d'enquête parcellaire n°01 portant sur la mise en œuvre de la première phase de travaux, à savoir la renaturation du cours d'eau de l'Arande et le redressement de la route de Lathoy.

Le coût pour les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet au sein du périmètre de la DUP est estimé à 13,1 M€ HT, porté à 18,7 M€ HT en intégrant les frais d'actes, de portage et d'indemnités.

L'acquisition des fonciers privés nécessaires au projet d'aménagement du « Quartier Gare » sera réalisée par l'EPF de la Haute-Savoie (EPF 74), pour le compte de la Commune de Saint-Julien-en-Genevois, conformément à délibération n°46/21 en date du 25-03-2021.

Au regard de l'importance du projet et dans un souci de réalisation des aménagements, il est déterminant pour la Commune de Saint-Julien-en-Genevois et la Communauté de Communes d'aboutir à une maîtrise foncière publique globale, et d'engager une procédure de DUP, tout en

poursuivant les négociations amiables. Aussi et dans l'hypothèse où certaines ne pourraient pas être concrétisées par voie amiable, il sera possible de les réaliser par voie d'expropriation.

Vu le Code civil, et notamment son article 545 ;

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L.324-1 à 9 ;

Vu le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 110-1 alinéa 2 et R. 131-14 ;

Vu le Code de l'Environnement, et notamment le chapitre 3 du titre 2 du livre 1^{er} ;

Vu les statuts de la Collectivité, et notamment la compétence Organisation de la Mobilité

Vu le projet de territoire 2020-2026, adopté par délibération n°20211213_cc_adm114 du Conseil Communautaire du 13 décembre 2021 et notamment sa fiche n°5 développement d'une offre de mobilité alternative à la voiture répondant aux enjeux sociaux et environnementaux,

Vu la délibération de la Commune de Saint-Julien en Genevois N°46/21 du 25-03-2021 approuvant l'intervention de l'EPF pour l'acquisition des fonciers privés nécessaires à la réalisation du projet ;

Vu le traité de concession d'aménagement et ses annexes, notifiés à Bouygues Immobilier le 10 janvier 2020,

Vu l'avenant n°1 au Traité de Concession d'Aménagement notifié à l'Aménageur le 9 mai 2022 ayant pour objet d'acter les évolutions du projet d'aménagement suite aux études de faisabilité et d'Avant-Projet,

Vu l'estimation sommaire et globale du Domaine n°2022-74243-94209 en date du 18 janvier 2023 ;

Vu le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique comprenant notamment la notice explication justifiant l'utilité publique du projet ;

Vu le dossier d'enquête parcellaire n°01 ;

Vu l'exposé ci-dessus ;

DELIBERE

Article 1 : approuve le projet d'aménagement du Quartier Gare tel que présenté ci-dessus et dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Article 2 : approuve l'engagement d'une procédure d'expropriation pour l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement du Quartier Gare et la mise en œuvre de cette procédure au profit de l'Établissement Public Foncier de la Haute-Savoie pour le compte de la Commune de Saint-Julien-en-Genevois.

Article 3 : approuve le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et le dossier d'enquête parcellaire n°01 tels que joints à la présente délibération.

Article 4 : autorise Monsieur le Président à demander à Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie l'ouverture des enquêtes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique et de l'enquête parcellaire n°01 conjointes, au profit de l'Établissement Public Foncier de la Haute-Savoie, agissant pour le compte de la Commune de Saint-Julien-en-Genevois.

Article 5 : autorise Monsieur le Président ou son représentant à signer tous documents se rapportant à cette délibération.

- ADOPTE A L'UNANIMITE -

VOTE : POUR : 43

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

Le Président certifie exécutoire cette délibération

Télétransmise le :

Publiée électroniquement le :

Le secrétaire de séance
Michel MERMIN



Le Président,
Pierre-Jean CRASTES



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux adressé au Président ou d'un recours en excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou sa notification.

Aménagement du Quartier Gare à Saint-Julien-en-Genevois (74)

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité
Publique

Notice explicative

janvier 2023

SOMMAIRE

I. Contexte de l'opération	25
I.1 Le territoire de la Communauté de Communes du Genevois et de Saint-Julien-en-Genevois	25
I.2 Les objectifs de l'opération projetée	26
II. Les origines du projet et les fondements de l'utilité publique	28
II.1 Un projet qui s'inscrit dans les objectifs intercommunaux et communaux	28
II.2 Présentation du site du projet	30
III. Présentation des grands principes du parti d'aménagement retenu	31
III.1 Description du projet	31
III.2 La démarche de concertation et de co-construction menée	35
III.3 Le parti d'aménager	35
III.3.1 Un quartier en prolongement d'un cœur de ville convivial	36
III.3.2 Un quartier mixte, agréable, convivial et familial	36
III.3.3 Les principes de recomposition	36
III.3.4 Créer un lieu de vie préservé	37
III.3.5 Schéma de circulation	38
III.3.6 Un quartier zéro voiture	39
III.3.7 Accessibilité Transports Collectifs -TC / Modes Doux / PMR	39
III.4 Les séquences urbaines du Quartier Gare	40
III.5 La programmation	41
III.6 Les ambitions phares du projet du Quartier Gare, un quartier pilote bas carbone, co-construit et vivant	43
IV. Insertion du projet dans l'environnement	45
IV.1 Insertion du projet dans l'environnement réglementaire	45
IV.1.1 Le Schéma de Cohérence Territoriale Porte Sud de Genève	45
IV.1.2 Le Programme Local de l'Habitat de la Communauté de Communes du Genevois	46
IV.1.3 Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Julien-en-Genevois	46
IV.1.4 Les servitudes liées au pipeline	49
IV.1.5 Le Plan de Prévention des Risque naturels et sa révision	51
IV.1.6 Les procédures d'urbanisme	58
IV.2 Insertion du projet dans l'environnement physique	59
IV.2.1 Le cadre naturel et paysager	59
IV.2.2 L'activité agricole	61
V. Impacts du projet dans l'environnement	62
VI. Evaluation des incidences Natura 2000	63
VII. La maîtrise foncière	65
VIII. Classement-déclassement de la voirie	67
IX. Le coût de l'opération	69
X. Justification de l'utilité publique du projet	70
XI. Conclusion	73

LISTE DES FIGURES

Figure 6 : Localisation du territoire dans lequel s'insère le projet du Quartier Gare (source : www.cc-genevois.fr/)	25
Figure 7 : Plan de localisation du projet à Saint-Julien-en-Genevois – le quartier de la Gare	26
Figure 8 : Extrait du plan de zonage du PLU de Saint-Julien-en -Genevois et localisation du projet en bleu.....	27
Figure 9 : Plan du périmètre du Quartier Gare (source : Géoportail vue aérienne de 2020)	30
Figure 10 : Ambitions de l'Aménageur UrbanEra pour l'aménagement du Quartier Gare dans le cadre de la concession d'aménagement.....	32
Figure 11 : Découpage et emprise prévisionnelle des lots à bâtir	32
Figure 12 : Plan masse du projet d'aménagement du Quartier Gare (stade AVP)	33
Figure 13 : Vue en plan paysager du Quartier Gare (stade PRO pour le PEM et AVP pour le parc)	34
Figure 14 : Repérage des lots et de leur emprise prévisionnelle	35
Figure 15 : Principes d'aménagement du Quartier Gare	37
Figure 16 : Schéma du fonctionnement circulaire (phase AVP)	39
Figure 17 : Les séquences urbaines du Quartier Gare	40
Figure 18 : Schéma de répartition des fonctions du programme du Quartier Gare avec épannelage prévisionnel	42
Figure 19 : Vue en plan de la programmation du Quartier Gare	42
Figure 20 : Travaux BBCE -Empreinte carbone moyenne d'un français	43
Figure 21 : Ambition de l'empreinte carbone des habitants – usagers du Quartier Gare	43
Figure 22 : Stratégie et prescriptions environnementales du projet du Quartier Gare	44
Figure 23 : Esquisse OAP 4 Gare Nord, modification n°2 du PLU de Saint-Julien-en-Genevois approuvée le 21 juillet 2022	47
Figure 24 : Extrait du plan de zonage du PLU de Saint-Julien-en Genevois (modification n°2) au niveau du Quartier Gare classé en zone Uc_4 « secteur de forte densité, mixité urbaine renforcée soumis à Orientation d'Aménagement et de Programmation »	48
Figure 25 : Superposition du projet avec zones non aedificandi zone rouge PPRn (risques naturels d'inondation), les SUP et zone non aedificandi de la canalisation d'hydrocarbures (pipeline) et les parcelles TOTAL (pollution des sols) .	51
Figure 26 : Extrait du plan de zonage du PPRn de Saint Julien en Genevois au niveau du secteur du projet en jaune ...	52
Figure 27 : Comparaison du zonage PPRn et zones de débordement calculées par modélisation (source : Hydrétudes) ..	55
Figure 28 : Vue en plan du projet de bassin de rétention amont de la CCG	56
Figure 29 : Localisation du bassin de rétention CCG, des aménagements de rétablissement de la zone d'expansion et de la surverse transitoire suisse	56
Figure 30 : Vue sur l'entrée de ville depuis la RD 1206 côté Annemasse	59
Figure 31 : Carte d'occupation des sols au niveau du Quartier Gare et périphérie	60
Figure 32 : Localisation des sites Natura 2000	64
Figure 33 : Maitrise du foncier du Quartier Gare (le foncier non maitrisé est en couleur ou couleur+ trame quadrillée) ..	65
Figure 34 : Plan des classement (orange)– déclassement (bleu) de la RD 1206 liés au redressement de l'avenue Louis Armand (source : délibération n°118/21 du Conseil Municipal de Saint-Julien-en-Genevois du 16 septembre 2021) ...	67
Figure 35 : Classement – déclassement de la route de Lathoy.....	68
Figure 36 : Ambitions d'UrbanEra pour l'aménagement du Quartier Gare.....	73

Le **Maître d'Ouvrage des travaux d'aménagement du Quartier Gare à Saint-Julien-en-Genevois** est :

Bouygues Immobilier UrbanEra - Aménageur
3 boulevard Gallieni – 92445 Issy-les-Moulineaux



Contact : Astrid RIGOUT, Responsable Projet Aménagement
Agence Genevois-Leman, 3 allée Luchino Visconti, 74100 Annemasse
06 99 92 11 76 - a.rigout@bouygues-immobilier.com

Les **2 autorités concédantes** de l'aménagement du Quartier Gare à Saint-Julien-en-Genevois sont la **ville de Saint-Julien-en-Genevois** et la **Communauté de Communes du Genevois**

Commune de Saint-Julien-en-Genevois
1 Place du Général de Gaulle, CS 34103
74164 Saint-Julien-en-Genevois Cedex
04.50.35.14.14



Communauté de Communes du Genevois
38 rue Georges de Mestral - Archamps Technopole – Bât. Athéna 2
74166 Saint-Julien-en-Genevois Cedex



Contact : Christophe Desbat, Responsable du service Aménagement,
Direction des dynamiques territoriales, Pôle mutualisé Aménagement durable du territoire
+33 (0)4 50 35 50 98 - +33 (0)6 83 03 47 29 - christophe.desbat@st-julien-en-genevois.fr

Le **bénéficiaire de la DUP ou autorité expropriante** (pour le compte de la ville de Saint-Julien-en-Genevois, une des 2 autorités concédantes du Quartier Gare) est
L'Etablissement Public Foncier de Haute-Savoie (EPF 74)

Etablissement Public Foncier de Haute-Savoie
1510 route de l'Arny
74350 Allonzier la Caille
Tel : 04 50 63 20 06, Mail : epf74@epf74.fr



I. Contexte de l'opération

I.1 LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GENEVOIS ET DE SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS

Le projet est localisé sur la commune de Saint-Julien-en-Genevois, dans le département de la Haute-Savoie, au sein du bassin genevois. Saint-Julien-en-Genevois est une commune frontalière avec la Suisse, appartenant à l'agglomération du Grand Genevois et à la Communauté de Communes du Genevois (CCG). Elle est située à environ 9 km au Sud-est de Genève.

Saint-Julien-en-Genevois est une des trois sous-préfectures de la Haute-Savoie. Elle est limitrophe avec la commune de Viry à l'Ouest, Feigères au Sud-ouest, Neydens au Sud-est et Archamps à l'Est, ainsi qu'avec les communes suisses du canton de Genève, Soral, Perly-Certoux et Bardonnex au Nord. Elle est la capitale du Genevois haut-savoyard, région qui comprend la plaine du Genevois, celle-ci étant délimitée au Nord par la frontière avec la Suisse et le canton de Genève, à l'Est par le Salève (point culminant : Le Grand Piton avec 1 357 m), au Sud le mont Sion et à l'Ouest le Vuache (point culminant à 1 100 m). Le territoire communal s'étend sur 1 059 hectares et sa population est de 15 873 habitants (INSEE 2019).

La commune de Saint-Julien-en-Genevois est composée du chef-lieu (lui-même divisé en une douzaine de quartiers), de plusieurs hameaux [Thairy, Norcier, Crâche et Thérans à l'Ouest (issus de l'ex-commune de Thairy), Cervonnex au Sud et Lathoy à l'Est] et de quelques lieux-dits répartis autour du centre.

Saint-Julien-en-Genevois fait partie de la Communauté de Communes du Genevois (CCG) qui regroupe 17 communes françaises pour 48 312 habitants.

La CCG fait elle-même partie du pôle métropolitain du Genevois français, qui rassemble au total 5 communauté de communes et 3 communautés d'agglomération. Le Genevois français est le 4^{ème} pôle métropolitain d'Auvergne - Rhône Alpes après ceux de Lyon, Grenoble et Clermont-Ferrand. Il est le seul aujourd'hui à être engagé dans la construction d'une agglomération transfrontalière.

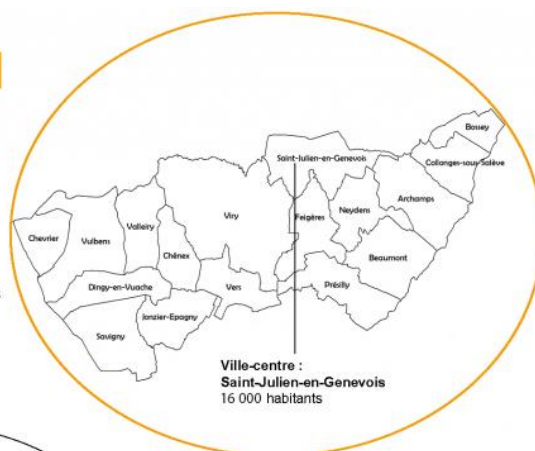
Figure 6 : Localisation du territoire dans lequel s'insère le projet du Quartier Gare
(source : www.cc-genevois.fr/)

LE TERRITOIRE

Territoire semi-rural
situé au Nord de la Haute-Savoie, à proximité des Alpes, du Jura et de la Suisse

Multiples richesses naturelles

Partie prenante du pôle métropolitain du Genevois français



LA POPULATION

Forte croissance démographique
à domination jeune

Sur-représentation des catégories socio-professionnelles supérieures
+ de 50% travaillent en Suisse

Fort phénomène de turn-over

L'une des particularités du territoire est d'être frontalier du Canton de Genève, en Suisse, et de son dynamique bassin d'emploi. Cette proximité géographique attire massivement de jeunes actifs sur le territoire de la CCG qui connaît la plus forte croissance démographique d'Auvergne-Rhône-Alpes (+ 4%/an entre 2010 et 2015). Cet afflux impacte fortement :

- les besoins des citoyens en matière de services de proximité et d'infrastructures (offre de transport, logement, crèches, écoles, etc.),
- le coût de la vie locale et de l'immobilier,
- les équilibres entre espaces urbains, naturels et agricoles.

Pour aménager le territoire de manière durable et offrir une place à chacun, les élus des 17 communes membres de la CCG ont progressivement renforcé leurs moyens d'actions depuis 1996, année de création de la Communauté de communes. Depuis 2004, la CCG est également partie prenante de la coopération franco-suisse pour organiser un développement équilibré de l'agglomération du Grand Genève, de part et d'autre de la frontière.

I.2 LES OBJECTIFS DE L'OPERATION PROJETEE

L'objet du présent dossier est le projet d'Aménagement du Quartier de la Gare à Saint-Julien-en-Genevois.

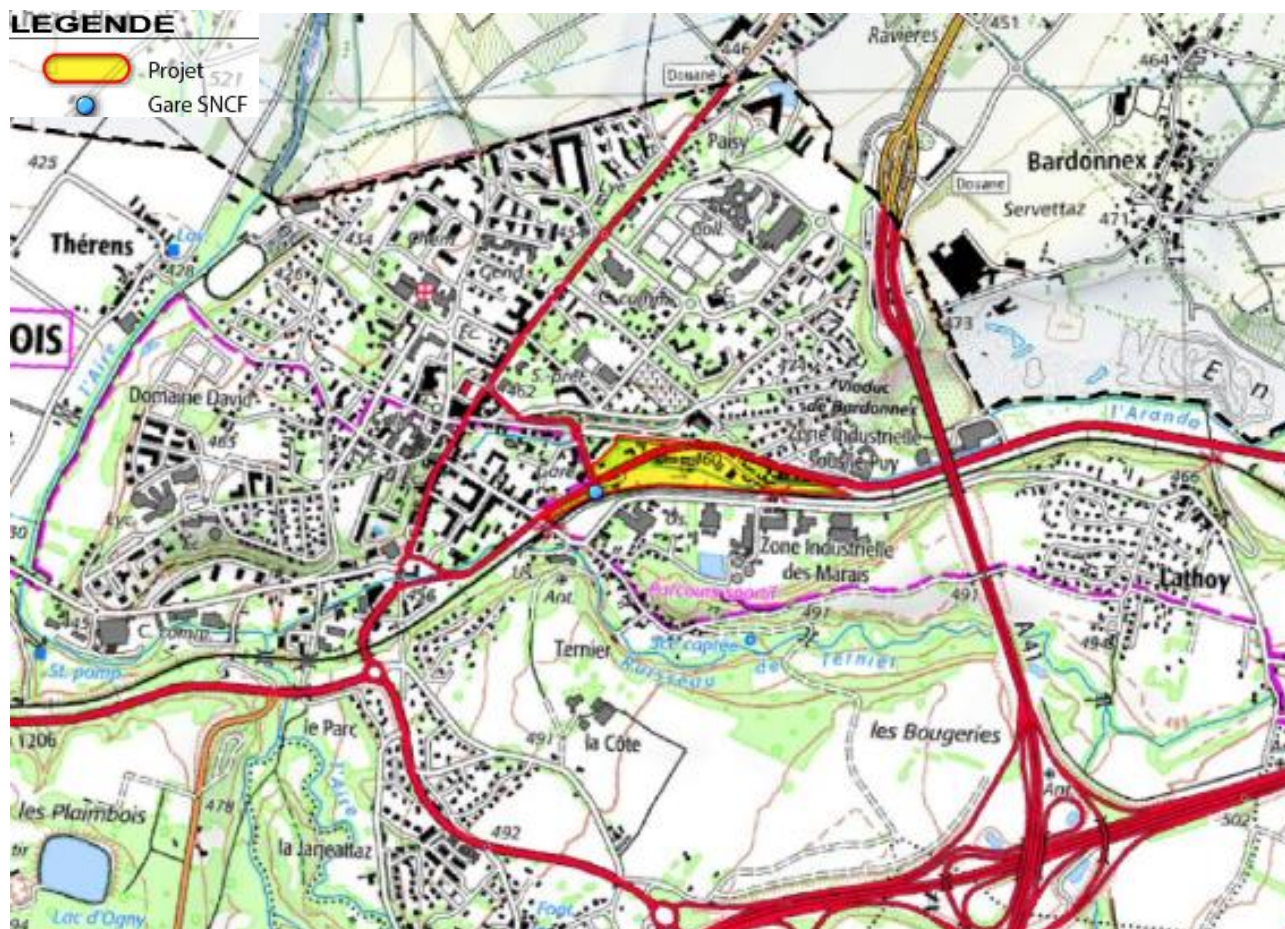


Figure 7 : Plan de localisation du projet à Saint-Julien-en-Genevois – le quartier de la Gare

Il s'agit d'une opération de renouvellement urbain et de réorganisation de la mobilité devant de la gare ferroviaire à Saint-Julien-en-Genevois, avec la réalisation d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) en lien avec le projet de tramway Genève-Saint-Julien dont la mise en service est prévue prévisionnellement pour 2025. Le quartier est traversé par la rivière de l'Arande. Le projet prévoit sa renaturation (élargissement et aménagement des berges, nouveau tracé du lit) depuis le pont de Lathoy jusqu'à la traversée de l'avenue Louis Armand.

Cette opération porte sur un site d'environ 5 ha, inscrit en zone U_c_4 « secteur de forte densité, mixité urbaine renforcée soumis à Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) », couverte par l'OAP n°4 « Gare Nord » au PLU de Saint-Julien-en-Genevois.

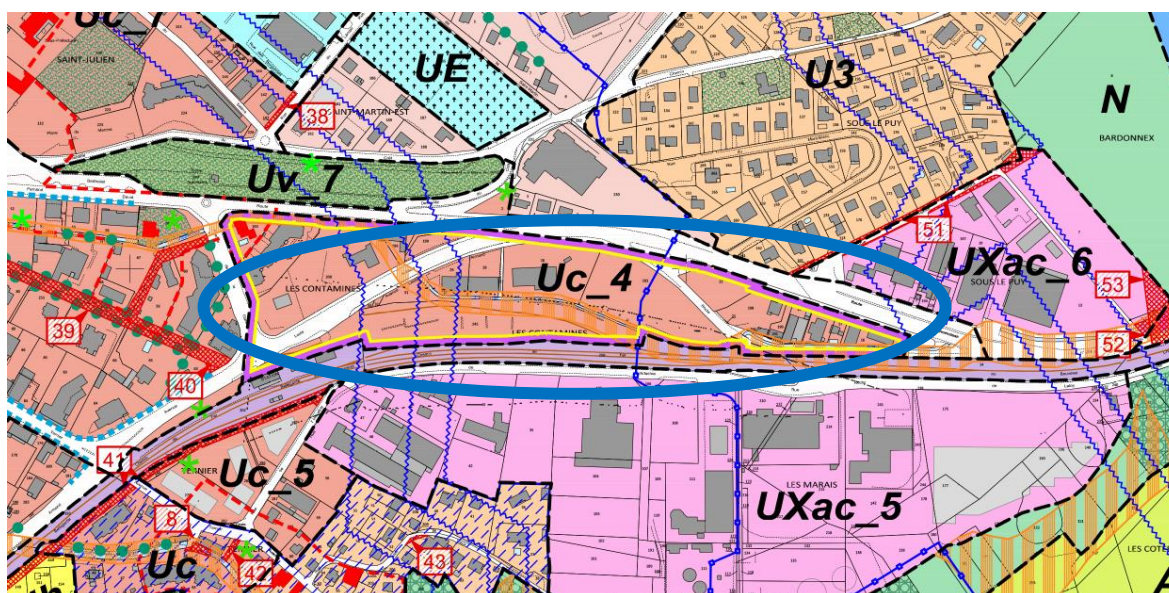


Figure 8 : Extrait du plan de zonage du PLU de Saint-Julien-en -Genevois et localisation du projet en bleu

La ville de Saint-Julien-en-Genevois souhaite développer un modèle de ville à vivre, intense et urbaine afin de répondre aux exigences du développement durable tout en répondant aux besoins d'accueil importants générés par la dynamique du Grand Genève. A l'échelle du territoire communal, le développement de l'habitat se fait quasi exclusivement par renouvellement urbain sous forme d'habitat collectif, limitant la consommation d'espaces naturels et agricoles et optimisant la constructibilité au sein du tissu déjà constitué.

La renaturation des cours d'eau en traversée de Saint-Julien-en-Genevois est un pilier important du projet de ville. Le quartier de la gare est situé le long de la route d'Annemasse en entrée de ville Est du territoire, à proximité du cœur de ville, au niveau d'espaces en friche et peu qualitatifs, et connecté aux transports en commun. Ce site est identifié au PLU pour être transformé et sa mutation est organisée par une orientation d'aménagement et de programmation (OAP n°4 « Gare Nord »). Les objectifs de ce projet d'aménagement sont les suivants :

- apaiser la mobilité à l'échelle de l'ensemble du Genevois ;
- créer un pôle d'échanges pour connecter les différents modes de transports : tramway / bus / trains / voitures / vélos / piétons ;
- proposer des logements pour tous, y compris des logements abordables et socialement aidés ;
- développer des activités économiques et des services ;
- proposer des espaces verts arborés mettant en valeur la rivière Arande ;
- développer le premier quartier bas carbone de Haute-Savoie avec notamment la construction bois et l'utilisation de matériaux bio-sourcés.

II. Les origines du projet et les fondements de l'utilité publique

II.1 UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS LES OBJECTIFS INTERCOMMUNAUX ET COMMUNAUX

La Communauté de Communes du Genevois est notamment compétente en matière « d'organisation des services de transports publics de voyageurs, et transports scolaires » et pour « l'étude, la création et la gestion du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Saint-Julien-en-Genevois, dont les P+R correspondants ».

La Commune de Saint-Julien-en-Genevois est, quant à elle, notamment compétente en matière d'urbanisme, d'aménagement, de stationnement au titre de sa compétence générale.

Ces dernières souhaitent depuis plusieurs années engager un projet de renouvellement urbain et de réorganisation de la mobilité autour du secteur Gare à Saint-Julien-en-Genevois. Depuis 2012, des études ont été menées par la Commune de Saint-Julien-en-Genevois et la Communauté de Communes du Genevois, concernant notamment le réaménagement du quartier de la gare de Saint-Julien-en-Genevois. Lesdites études ont été poursuivies en 2013 et 2014, afin de préciser les orientations d'aménagement du futur quartier et du pôle d'échanges multimodal.

Ce projet de renouvellement urbain figure dans l'ensemble des documents de planification des Autorités Concédantes, à savoir :

- Le Projet d'Agglomération Grand Genève n°3, dans lequel la création du pôle d'échanges multimodal à Saint-Julien-en-Genevois fait l'objet d'une mesure mobilité.
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) porté par la Communauté de communes du Genevois, au sein duquel la création d'un pôle multimodal à la gare de Saint-Julien-en-Genevois fait l'objet d'une prescription, afin de structurer l'offre de transports collectifs et d'améliorer l'information aux voyageurs.
- Le plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Julien-en-Genevois, approuvé en juin 2017, qui encadre le projet objet du présent dossier, notamment avec une orientation d'aménagement et de programmation spécifique sur le secteur gare.

L'objectif partagé entre la Commune de Saint-Julien-en-Genevois et la Communauté de Communes du Genevois est de réaliser une opération exemplaire, dont les Autorités Concédantes souhaitent maîtriser le bilan financier, la constructibilité, la qualité urbaine, paysagère, architecturale et environnementale.

Cette opération traite d'enjeux liés à la mobilité, à la mixité sociale et fonctionnelle et à l'environnement.

La restructuration du secteur gare et la future mise en service du tramway justifient la création d'une polarité commerciale et servicielle pour satisfaire les besoins quotidiens et hebdomadaires des futurs résidents et usagers de la gare :

- Un potentiel de développement de locaux pour des commerces, services et activités en accompagnement de l'arrivée de nouveaux résidents ;

- Un potentiel de développement de locaux à destination des entreprises dans les secteurs des services ;
- Renforcer le développement de surfaces commerciales modulables, multifonctionnelles et évolutives ;
- Un potentiel de développement de bureaux limité à situer à proximité de la gare ;
- Un potentiel pour la réalisation d'un hôtel / résidence pour le tourisme d'affaires ;
- Un potentiel de création d'un équipement public.

En outre, les Collectivités ont fixé les objectifs stratégiques et opérationnels suivants :

- Assurer de bonnes conditions de correspondance entre les modes de transport : le futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) du Quartier Gare est le lieu principal du territoire qui permettra de générer l'effet réseau / connexion entre offre transfrontalière, urbaine, locale et ferroviaire. Le PEM de Saint-Julien-en-Genevois est au cœur du Quartier Gare et très proche du centre-ville. Les espaces publics situés aux abords doivent être réaménagés, l'interface avec les réseaux de Transport Public doit être réorganisée et l'accessibilité multimodale améliorée (entre notamment la gare ferroviaire, la desserte des bus (ligne N, O, M, 13 et T72) et la future ligne de tramway). Il s'agit de placer l'utilisateur du PEM au cœur de la ville centre et d'un réseau de transport maillé.
- Préparer l'arrivée du Tramway : le PEM permettra d'accueillir cette offre de transport structurante dans des conditions permettant son utilisation optimale et favorisant le développement de l'attractivité des mobilités alternatives à la voiture pour les habitants du territoire et les nouveaux habitants du quartier gare. Le PEM donnera plus de lisibilité et optimisera le fonctionnement des interfaces.
- Avec l'arrivée du Léman Express en gare de Lancy Bachet, qui sera accessible par le tramway, les habitants du Genevois français seront davantage utilisateurs du train. Une augmentation du nombre d'utilisateurs et de la taille de zone de chalandise est donc à prévoir.

Cette opération d'aménagement constitue un enjeu primordial et une formidable opportunité pour le territoire de la commune de Saint-Julien-en-Genevois et plus largement pour la Communauté de Communes du Genevois, du fait de l'attractivité toujours plus forte de ce territoire et des flux croissants induits quotidiennement.

Le territoire est, par ailleurs, l'objet de projets de transport transfrontaliers à structurer. À quelques kilomètres de Genève, la commune de Saint-Julien-en-Genevois est traversée par les faisceaux des infrastructures de transport qui la relie à la métropole suisse, aux grandes villes européennes (Turin, Lyon, Paris...) et aux cités emblématiques du paysage Haut-Savoyard (Chamonix-Mont-Blanc, Annecy, Thonon-les-Bains, ...).

L'enjeu majeur est de concevoir un espace de continuités urbaines et de liaisons avec les secteurs structurants de Saint-Julien-en-Genevois. L'objectif ici est de créer un quartier ouvert et mixte, animé et accueillant pour les habitants et usagers. Le projet est ainsi conçu dans un objectif de création de liens :

- Lien urbain via l'insertion du nouveau quartier dans son tissu existant tant d'un point de vue urbain, architectural que paysager ;
- Lien social par la création de services pour tous ouverts sur la ville : enfants, jeunes, familles, retraités, usagers ponctuels via la réalisation d'équipements et d'espaces publics attractifs ;
- Lien économique par la création de commerces en pied d'immeubles complémentaires de l'offre existante, notamment du cœur de ville situé à proximité, et par la facilitation des transports pour mieux irriguer le territoire genevois.

II.2 PRESENTATION DU SITE DU PROJET

Le projet se développe sur le secteur de la gare à Saint-Julien-en-Genevois. Le site de projet est localisé sur environ 5 hectares encadré par la voie ferrée au Sud au-delà de laquelle s'étend la zone industrielle des Marais, la route d'Annemasse ou RD 1206 au Nord, la Zone Industrielle « sous le Puy » à l'Est et la route départementale RD 1201 ou avenue Louis Armand à l'Ouest.



Figure 9 : Plan du périmètre du Quartier Gare (source : Géoportail vue aérienne de 2020)

Le site du projet est donc ceinturé par des axes importants de transport. Son périmètre comprend la gare de Saint-Julien-en-Genevois à l'Ouest ainsi que son parking P+R, la caserne des pompiers, des commerces et services, de l'habitat individuel ainsi que des terrains en friche (ancien dépôt SNCF et friche industrielle TOTAL).

Le site de ce projet de renouvellement urbain est localisé en milieu urbain, le long de la route d'Annemasse en entrée de ville Est du territoire, à proximité du cœur de ville, au niveau d'espaces en friche et peu qualitatifs, et connecté aux transports en commun.

III. Présentation des grands principes du parti d'aménagement retenu

III.1 DESCRIPTION DU PROJET

Les principes fondamentaux d'aménagement édictés par les Collectivités et ayant guidé le projet présenté par l'Aménageur sont les suivants :

- La mobilité, avec une réorganisation des déplacements à l'échelle du territoire de la Communauté de Communes du Genevois, en lien avec la mise en place d'un pôle d'échanges multimodal (PEM). Ce dernier regroupe un parking automobile et deux-roues d'une capacité d'environ 534 places voitures et 50 places motos, une halte routière pour les bus et les cars, et du stationnement pour les modes doux. Dans le cadre de ce projet, est également prévu un travail sur les déplacements doux avec la mise en place de voiries apaisées à l'échelle du quartier.
- La mixité sociale et fonctionnelle, avec la proposition de logements pour toutes les catégories de population (30% de logements locatifs sociaux, 10% de logements abordables et 60% de logements privés), ainsi que des produits spécifiques à destination des seniors par exemple. Le programme prévisionnel du futur quartier comporte également d'autres types d'occupation, à savoir du tertiaire et des commerces, afin de créer une véritable dynamique de quartier.
- L'environnement, avec un travail notamment sur la remise en état des sols (dépollution nécessaire sur certains tènements) et sur la mise en valeur de la rivière Arande, passant par la renaturation de ses berges.

La ville de Saint-Julien-en-Genevois souhaite développer un modèle de ville à vivre, intense et urbaine afin de répondre aux exigences du développement durable tout en répondant aux besoins d'accueil importants générés par la dynamique du Grand Genève. A l'échelle du territoire communal, le développement de l'habitat se fait quasi exclusivement par renouvellement urbain sous forme d'habitat collectif, limitant la consommation d'espaces naturels et agricoles et optimisant la constructibilité au sein du tissu déjà constitué. La renaturation des cours d'eau en traversée de Saint-Julien-en-Genevois est également un pilier important du projet de ville.

On rappelle ici que les objectifs du projet présenté par l'Aménageur sont les suivants :

- apaiser la mobilité à l'échelle de l'ensemble du Genevois ;
- créer un pôle d'échanges pour connecter les différents modes de transports : tramway / bus / trains / voitures / vélos / piétons ;
- proposer des logements pour tous, y compris des logements abordables et socialement aidés ;
- développer des activités économiques et des services ;
- proposer des espaces verts arborés mettant en valeur la rivière Arande ;
- développer le premier quartier bas carbone de Haute-Savoie avec notamment la construction bois et l'utilisation de matériaux bio-sourcés.

Cette opération traite d'enjeux liés à la mobilité, à la mixité sociale et fonctionnelle, et à l'environnement.

LES AMBITIONS DU PROJET		
ENVIRONNEMENT	MOBILITÉ	MIXITÉ
Développement du 1 ^{er} quartier bas carbone de Haute-Savoie	Développement d'un Pôle d'échange Multimodal urbain fonctionnel et vivant	Créer une polarité venant compléter les équilibres existants et renforcer le vivre ensemble
➤ Offrir un espace paysager renaturé et fonctionnel ➤ Mettre l'accent sur la construction bas carbone grâce à un partenariat exceptionnel avec le Pôle Excellence Bois (74) ➤ Faire de l'utilisateur / habitant un acteur du bas carbone	➤ Développer 500 places publics P+R en lien avec une gare routière ouverte et accueillante ➤ Favoriser et encourager les mobilités douces ➤ Penser des solutions innovantes en termes de mutualisation et de foisonnement ➤ Repenser la place de la gare du XXI^{ème} siècle avec les habitants	➤ Un projet pensé pour tous ➤ Un projet qui facilite le quotidien et génère de l'attractivité ➤ Un projet réalisé pour et par les habitants par le biais d'une concertation/ participation sur mesure ➤ Des espaces pensés pour favoriser les liens et la mixité

Figure 10 : Ambitions de l'Aménageur UrbanEra pour l'aménagement du Quartier Gare dans le cadre de la concession d'aménagement

La surface totale du programme représente environ 5 hectares. Le périmètre constructible (seule emprise des lots à bâtir) est de l'ordre de 2,1 hectares. Près de 1 hectare est dédié au parc public qui se développe autour de l'Arande renaturée. Le reste des surfaces correspond pour environ 0,6 ha aux espaces publics de l'îlot PEM et le reste à l'avenue Louis Armand, la bordure de la route d'Annemasse, la voie nouvelle Sud et la véloroute ViaRhôna. L'ensemble des espaces publics est accessible aux personnes à mobilité réduite.



Figure 11 : Découpage et emprise prévisionnelle des lots à bâtir

Le projet d'aménagement du Quartier Gare se veut un projet concerté et co-construit, développant le 1^{er} quartier bas carbone de Haute-Savoie ayant deux vocations principales : la mobilité avec le PEM au droit de la gare ferroviaire et à l'arrivée du tramway, et l'habitat avec une programmation urbaine mixte, contribuant au rayonnement et à l'animation du territoire.

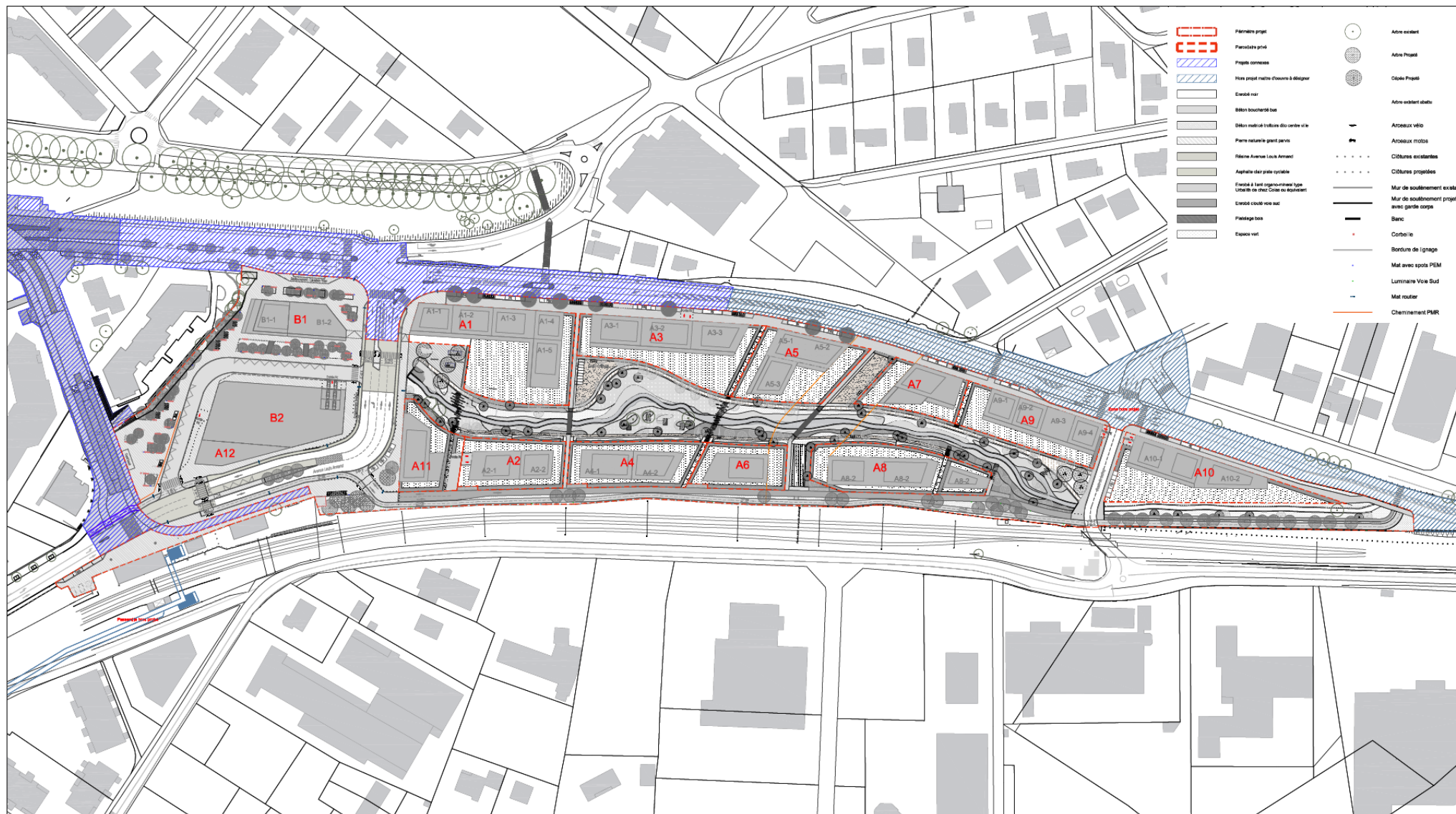


Figure 12 : Plan masse du projet d'aménagement du Quartier Gare (stade AVP)



Figure 13 : Vue en plan paysager du Quartier Gare (stade PRO pour le PEM et AVP pour le parc)

III.2 LA DEMARCHE DE CONCERTATION ET DE CO-CONSTRUCTION MENE

Le projet d'aménagement du Quartier Gare à Saint-Julien-en-Genevois a d'ores et déjà fait l'objet de plusieurs phases de concertation, dans le cadre de la concertation préalable réglementaire en 2017, des ateliers de co-construction du projet sur différentes thématiques menés par l'Aménageur en 2020-2021, de l'enquête publique relative à la modification n°4 du PLU de Saint-Julien-en-Genevois en 2022 ayant pour objet de faciliter la mise en œuvre du projet situé sur le secteur de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) n°4 "Gare Nord" et d'adapter les limites et les principes de l'OAP n°4 ainsi que les règles applicables à ce secteur.

La concertation du public sur le projet se poursuit lors des différentes phases de mise à disposition du public ou d'enquête publique menées dans le cadre des procédures associées au projet et notamment :

- le Permis de Construire Valant Division du PEM, avec la mise à disposition de l'étude d'impact, de l'avis de la MRAe³ et du mémoire en réponse produit, via une participation du public par voie électronique sur fin janvier-février 2023 ;
- et l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (objet du présent dossier) du projet d'aménagement du Quartier Gare.

III.3 LE PARTI D'AMENAGER

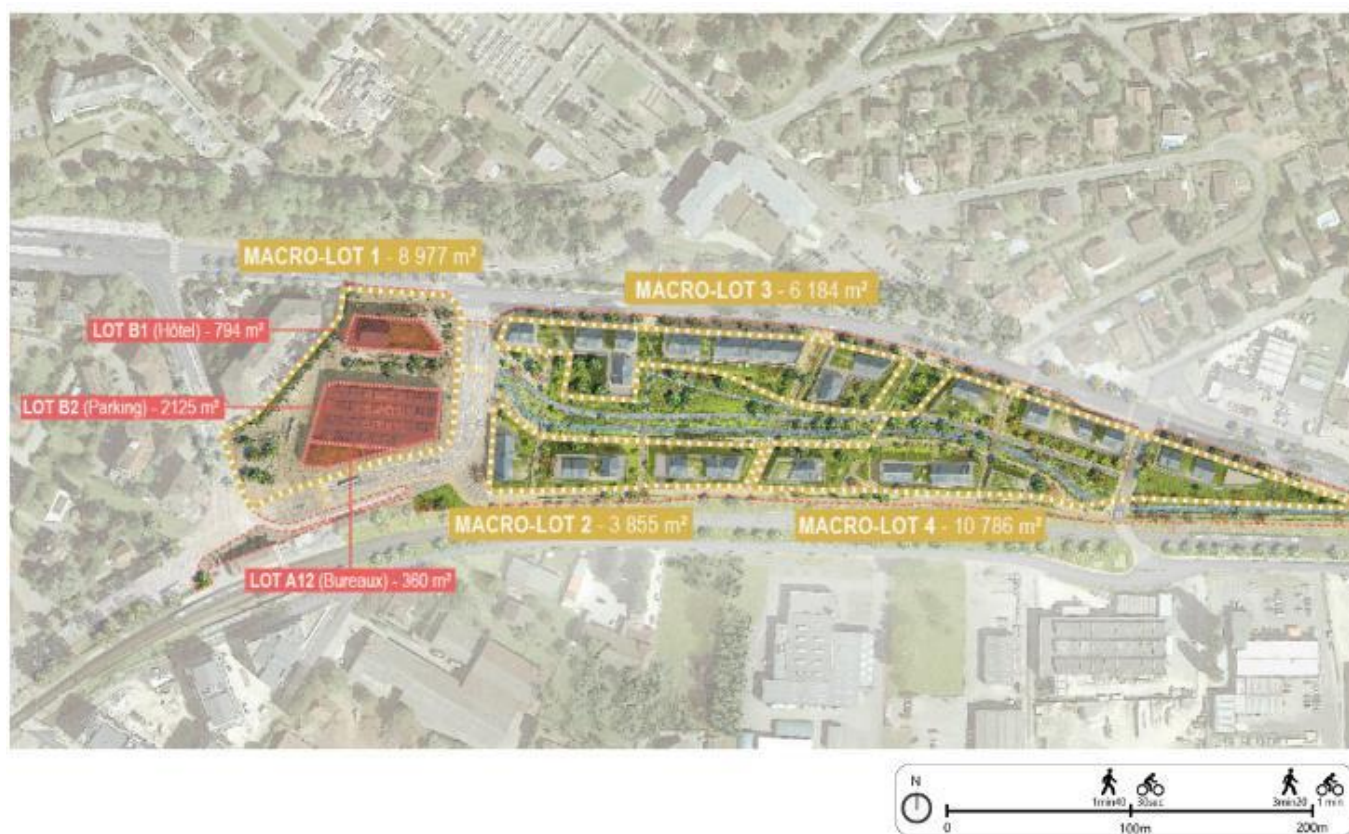


Figure 14 : Repérage des lots et de leur emprise prévisionnelle

³ MRAe = Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le Quartier Gare est composé de deux sous-secteurs, dont la programmation et la composition sont directement influencées par le contexte urbain :

- Le PEM, à l'Ouest de l'avenue Louis Armand, en lien direct avec la gare et le futur tramway, accueille les fonctions génératrices d'urbanité et centralise les mobilités, qui constitue le macro-lot 1 ou îlot PEM ;
- Le Parc Habité de l'Arande, à l'Est de l'avenue Louis Armand, avec la renaturation de l'Arande comme ligne directrice et axe de recomposition urbaine, comprenant les macro-lots 2, 3 & 4 suivant la décomposition prévisionnelle présentée ci-dessous.

III.3.1 Un quartier en prolongement d'un cœur de ville convivial

Le projet vise à créer une nouvelle polarité à Saint-Julien-en-Genevois complémentaire du centre-ville et des projets des différents secteurs de la commune.

L'ambition est d'offrir à la commune un espace complémentaire, notamment au centre-ville. Il ne s'agit en aucun cas de venir concurrencer les dynamiques en présence, commerciales entre autres, mais bien de profiter de l'arrivée du tramway et de la réalisation du Pôle d'Échanges Multimodal pour créer une nouvelle attractivité et inscrire la commune au cœur de la dynamique territoriale du Genevois.

Un des enjeux majeurs du nouveau quartier Gare est de réussir ce lien avec le cœur de ville. Les circulations sont aujourd'hui peu lisibles. L'îlot PEM permet d'ouvrir au maximum le secteur sur le reste de la commune. Les circulations ont été étudiées finement avec les acteurs en présence, dans le respect des ambitions en matière de développement des modes doux (accès piétons et mobilités électriques) pour se rendre au centre-ville.

III.3.2 Un quartier mixte, agréable, convivial et familial

Afin de ne pas créer une dichotomie mobilité / résidentielle du fait de la proximité du PEM et du quartier d'habitation, la réflexion menée a pour objectifs de :

- Faire du PEM un véritable lieu de vie, d'échange et de convivialité ;
- Faire du quartier un espace d'attractivité et de dynamisme pour l'ensemble de la commune.

III.3.3 Les principes de recomposition

- Créer un îlot urbain dédié au PEM conçu comme une nouvelle polarité avec des espaces de co-visibilité des modes de transport et accueillant une programmation variée et adaptée.
- En connexion avec d'autres sites en développement, le PEM se trouve au cœur d'un dispositif global de projets, parmi lesquels l'Entrée Sud, le cœur de ville et son parcours modes doux, la revalorisation du secteur Ternier.
- Créer une ouverture sur la ville et le nouveau quartier : l'intermodalité comme nouvel espace d'articulation entre le centre-ville et le projet de Parc Habité le long des berges de l'Arande. Le ruisseau devient le fil rouge d'une connexion Ville / Campagne et le Parc Habité autour de l'Arande devient le lieu fédérateur du quartier.
- Intégrer la création du nouveau morceau de voirie à l'Est de la gare SNCF en permettant des accès facilités et sécurisés vers la gare routière et le parking relais.
- Un quartier où il fait bon vivre offrant des logements pour tous.

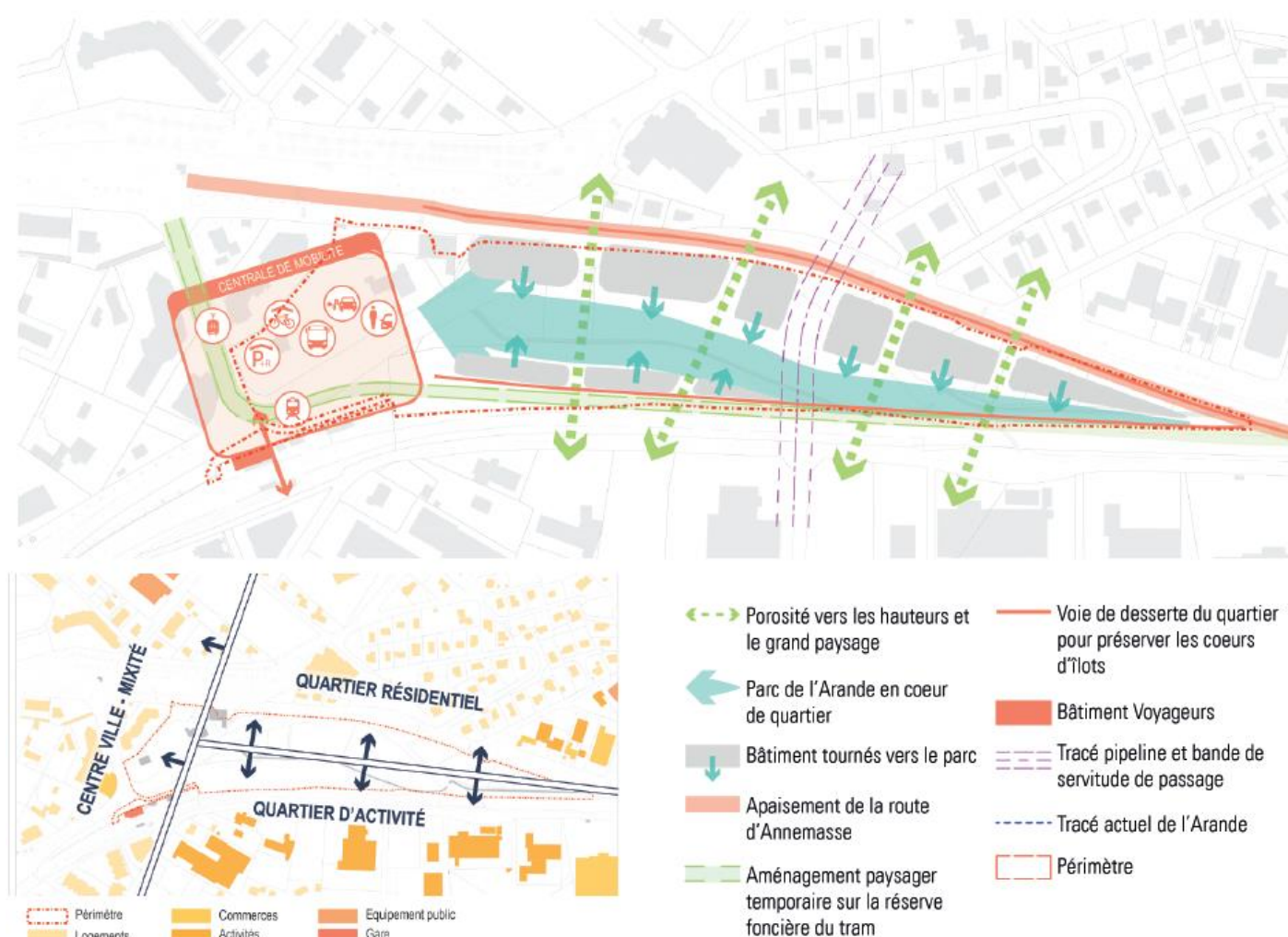


Figure 15 : Principes d'aménagement du Quartier Gare

III.3.4 Créer un lieu de vie préservé

Le projet est pensé en intégrant, à la fois, le respect et la mise en valeur de la nature : le grand paysage des Alpes avec les multiples points de vue depuis le secteur de la gare vers les montagnes. Le paysage dans la ville, le paysage comme structure de l'urbanisation, le paysage comme mouvement de la campagne vers la ville, le paysage comme transformation de la ville. Le paysage comme lieu de vie.

L'ensemble du site est pensé ici selon une trame viaire différente mais en harmonie avec la recherche de renaturation de l'Arande. Les îlots ouverts forment des séquences différentes, selon leur proximité avec le PEM et les programmes qu'ils hébergent. Le traitement des berges de l'Arande par la création d'un parc habité, par une continuité d'espaces publics paysagés liant les îlots entre eux, se tresse avec la composition du socle d'urbanité, qui se voit ici renaturé.

Ce socle d'urbanité renaturé traverse le site dans son ensemble, rejoint le PEM et génère à partir de lui des lignes de transformations urbaines portées en premier lieu par la reconfiguration des espaces dédiés aux modes doux en direction du centre-ville.

La renaturation du ruisseau de l'Arande offre au site ce mouvement et cette énergie de métamorphose. Renaturer l'Arande, c'est s'accorder sur son tracé et faire émerger les architectures à distance respectueuse de ses rives. Le cours du ruisseau impose une direction et organise l'espace, la reconfiguration urbaine se doit ainsi de respecter ces lignes de forces.

En termes de spatialité et de fonctionnalité, cela impose de laisser couler l'Arande sans rompre sans cesse sa ligne par des infrastructures de voiries lourdes. Il faut au contraire créer un écrin autour de lui, écrin de paysage et d'architecture, écrin protecteur mais poreux, fluide, ouvert, laissant passer les vues et les flux des modes doux, pour une ville réconciliée.

Le Parc Habité de l'Arande, cette nouvelle configuration urbaine travaille à cette réconciliation possible entre ville et nature.

III.3.5 Schéma de circulation

En termes de mobilité, le projet d'aménagement du secteur de la gare s'articule autour de deux enjeux principaux :

- la création d'un PEM fonctionnel et attractif, pour accompagner l'arrivée du tramway ;
- la gestion des circulations sur la route d'Annemasse et l'avenue Louis Armand, axes majeurs reliant Saint-Julien-en-Genevois aux communes environnantes, et supportant par ailleurs des flux de transit très conséquents.

Les aménagements ont été définis en tenant compte des objectifs définis par les gestionnaires des voiries avec :

- le maintien du fonctionnement interne du PEM à sens unique pour maximiser l'espace dédié au bus et limiter les conflits vis-à-vis des modes actifs ;
- le maintien des principes d'accès au PEM avec une sortie pour les bus au droit de la gare et une entrée au Sud de la route d'Annemasse sur l'avenue Louis Armand redressée. Ce principe induit une circulation des bus dans le sens Nord vers le Sud dans le PEM ;
- le déplacement de la sortie du P+R au droit du carrefour "sortie PEM", cette solution minimise le volume du flux routier sur l'avenue Louis Armand ;
- la création d'une voie bus d'accès au PEM permettant de s'affranchir des impacts de la circulation routière ;
- l'insertion des aménagements en lien avec le projet de ViaRhona. Celui-ci emprunte la nouvelle voie (voie Sud) longeant les voies SNCF pour se prolonger sur l'avenue Louis Armand ;
- l'organisation de la voie Sud limitant les risques de transit comprenant une voie à double sens réservée aux riverains par l'intermédiaire de bornes d'accès escamotables ou équivalent et l'interdiction d'une entrée en tourne-à-gauche depuis l'avenue Louis Armand.

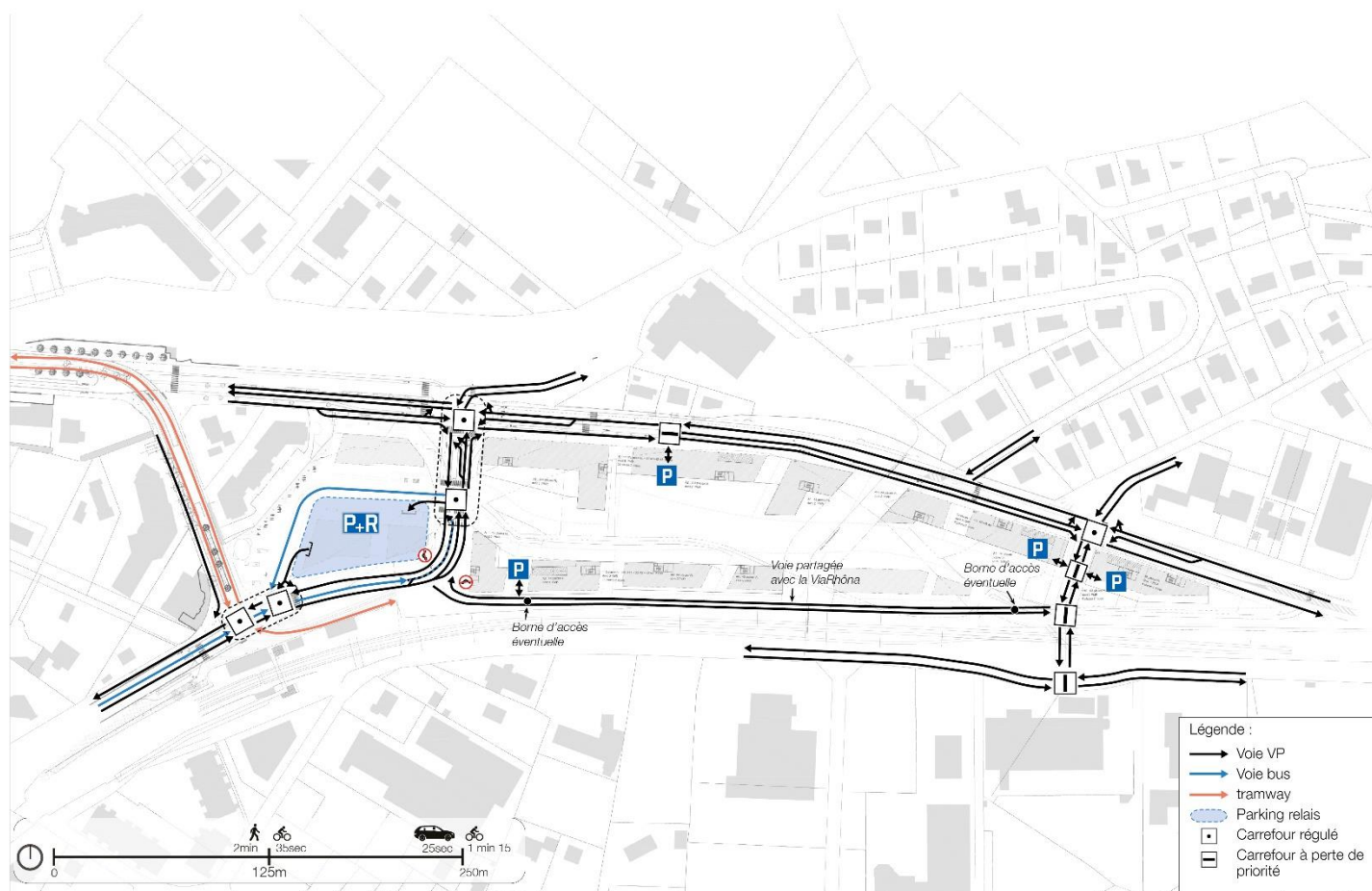


Figure 16 : Schéma du fonctionnement circulatorio (phase AVP)

III.3.6 Un quartier zéro voiture

Le projet se caractérise par un axe fort, celui d'un **quartier sans voiture préservant au maximum les cœurs d'îlots**. Les percées visuelles sont maintenues vers le grand paysage tout en supprimant les voies circulées ce qui permet de renforcer la renaturation de l'Arande, le valorisant comme un espace vert qualitatif et préservé.

III.3.7 Accessibilité Transports Collectifs -TC / Modes Doux / PMR

L'accent a été mis sur les modes doux :

- En favorisant l'intermodalité grâce au déploiement d'une véritable centrale de mobilité connectée au PEM qui proposera tout un ensemble de services favorisant l'utilisation des modes doux et en particulier du vélo ;
- En développant des pistes cyclables et des chemins piétonniers agréables qui deviendront de véritables lieux de socialisation.

Avec la forte proximité du centre-ville (environ 5-10 minutes à pied et moins de 5 minutes à vélo) et un accès direct à l'ensemble des modes de transport, le contexte est propice à une part modale automobile faible, notamment vis-à-vis de l'ensemble de la Communauté de Communes.

III.4 LES SEQUENCES URBAINES DU QUARTIER GARE

À l'Est du PEM, se développera une urbanisation alliant architecture et nature : un parc habité comme écrin au ruisseau de l'Arande, véritable fil rouge de cette nouvelle composition urbaine. L'ensemble du quartier du secteur gare est conçu en termes de séquences urbaines.

D'Est en Ouest :

- Séquence 1 : le PEM et ses formes expressives ;
- Séquence 2 : des équipements et des commerces autour du parc, un espace de transition entre les logements et le PEM ;
- Séquence 3 : des logements pour vivre autour du parc de l'Arande, porosité et perméabilité dans une unité de linéarité ;
- Séquence 4 : îlot proue.

La conception générale cherche à créer du lien autour de l'Arande par un travail de socle architectural dont les caractéristiques seront partagées entre les différentes séquences. L'uniformité des hauteurs de rez-de-chaussée sur l'ensemble du site offre une pluralité de programmations (logements, services, équipements).

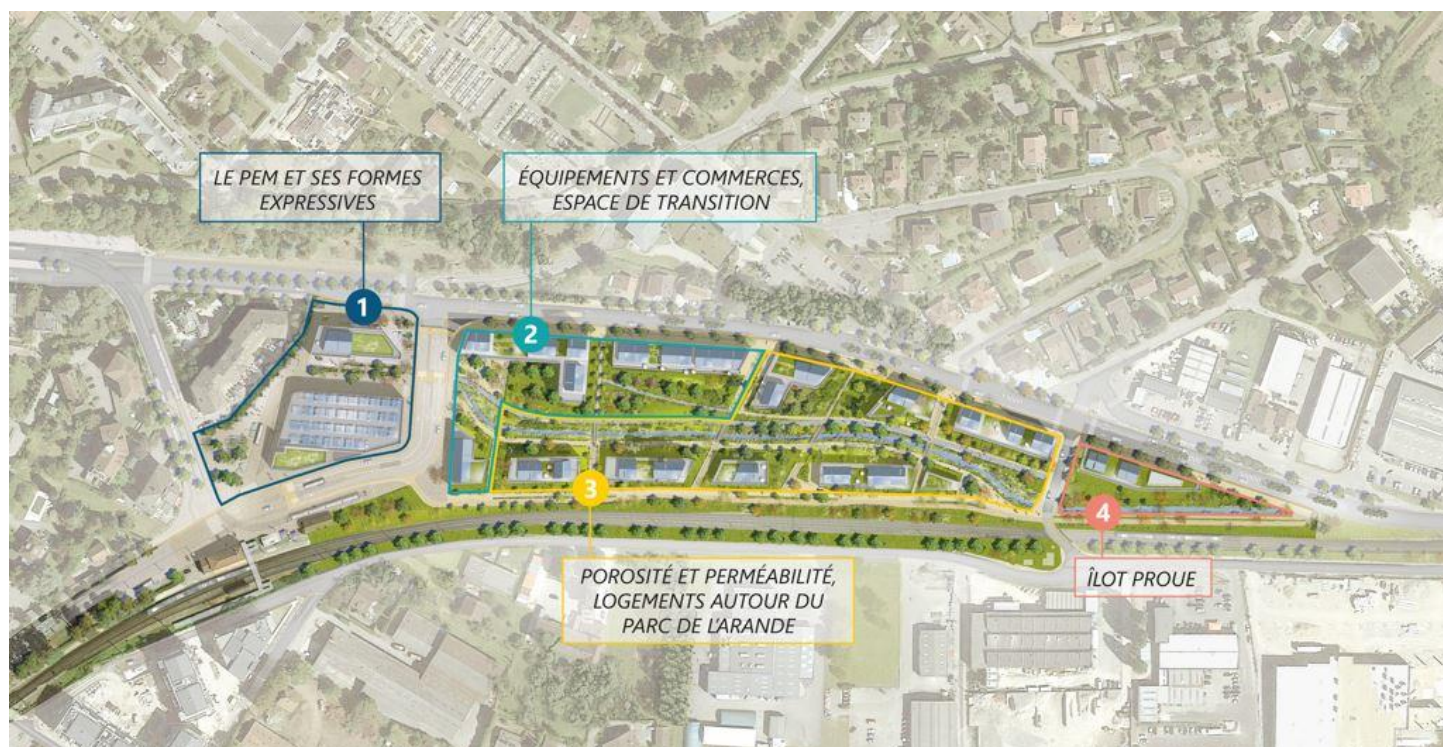


Figure 17 : Les séquences urbaines du Quartier Gare

Séquence 1

- Des programmations aux formes architecturales expressives et identifiables, en lien avec la desserte urbaine, la proximité de la gare, le centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois et le pôle de transport ;
- Des bureaux, un hôtel et des commerces en rez-de-chaussée, ainsi qu'un parking silo pour encourager le report modal vers les bus, le futur tramway et les modes doux ;
- Une refonte complète de l'avenue Louis Armand vers la route d'Annemasse afin d'accueillir les programmes, les espaces publics et l'intermodalité autour du pôle d'échanges.

Séquences 2 et 3 : Espace de transition et composition d'îlots ouverts

- Des volumes jouant de la porosité, des percées visuelles Nord-Sud, des rez-de-chaussée aux jardins privatifs ouverts sur le parc de l'Arande.
- Des parkings en sous-sol des bâtiments, respectant le cours naturel de l'Arande, formant avec le rez-de-chaussée, un socle légèrement plus épais que les étages supérieurs (permettant la mutabilité des RDC et la création de terrasses en R+1)
- Des matériaux adaptés en fonction des étages, de l'orientation des façades, des éléments d'architecture : des soubassements et des socles minéraux en (association de) béton, pierre, des structures de bâtiments et des éléments d'architecture abrités en bois (ex : sous-face de balcon), des éléments de muralité en enduits clairs, briques, bardages métalliques, des toitures en zinc....
- Une composition alliant tradition et modernité : en attique des penthouses aux toits en pentes associés à des toitures terrasses paysagées.
- Les façades offriront de larges ouvertures permettant aux habitants de bénéficier des vues sur le paysage alpin, du par cet de l'ensoleillement. Des terrasses et balcons généreux viendront compléter et mettre en mouvement les grands bandeaux filants. Les contraintes sonores et vibratiles ont bien été prises en compte. On note également que le nombre limité de trains n'est pas un frein à l'implantation de logements.

La séquence 4

L'îlot naît de la création d'une nouvelle voie transversale Nord-Sud qui rejoint la Route de Lathoy et le secteur Ternier de l'autre côté du faisceau ferré.

L'architecture peut y être unique, un îlot-bâtiment sans cour ni cœur d'îlot. Point d'entrée du nouveau quartier de la gare, une architecture « signal » pourra s'y déployer.

III.5 LA PROGRAMMATION

Le Quartier de la Gare comprend en résumé :

- Le PEM tramway/bus/train avec un parking d'environ 534 places VL et 50 places 2 roues motorisés, et intégration des mobilités douces (parvis piéton pour faciliter les flux/ intégration de pistes cyclables/ consigne vélo de 260 m² dans bâtiment de parking P+R qui sera gérée par la SPL Eco-Mobilité). Le parking P+R est un parking silo avec 2 niveaux de sous-sol et répond aux besoins de stationnements de l'hôtel et des bureaux du programme du PEM, ainsi que les stationnements "visiteurs" du quartier ; en complément il est prévu une dizaine de places de stationnement longitudinale au niveau de la route d'Annemasse ;
- Sur le PEM, il est prévu un hôtel d'une centaine de chambres (3 200 m² de SDP), 2 100 m² de bureaux (accolés au parking P+R en silo) et environ 950 m² de commerces ;
- Un parc public qualitatif de près d'un hectare se développe autour de l'Arande renaturée avec un jardin d'enfants ;
- Des équipements publics côté parc complètent la mixité des usages avec les 530 logements qui seront développés sur ce secteur : groupe scolaire (1200 m², 5-6 classes), crèche (350 m², environ 20 à 25 berceaux), pôle médical et éventuellement quelques commerces et services ;
- Le Parc Habité propose une mixité de l'offre de logements (environ 530 logements) : social, abordable, participatif, libre ;

- Le tracé de la ViaRhôna (véloroute voie verte) emprunte la voie Sud le long des voies ferrées. Cette voie ne sera accessible qu'aux riverains, limitée à 20 km/h.

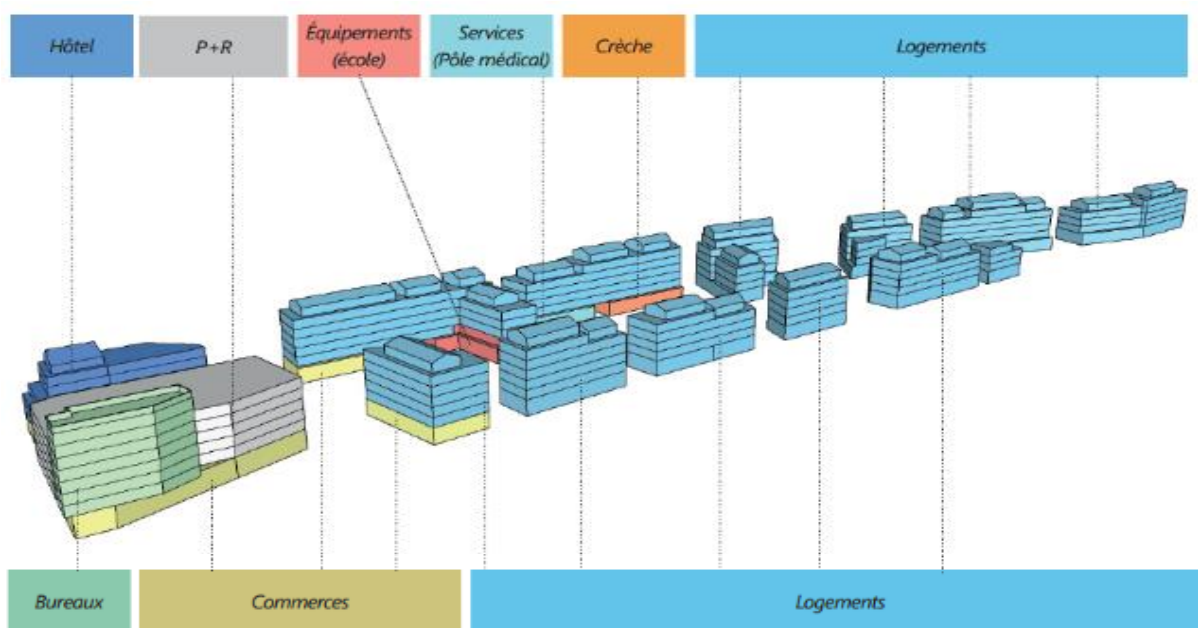


Figure 18 : Schéma de répartition des fonctions du programme du Quartier Gare avec épannelage prévisionnel

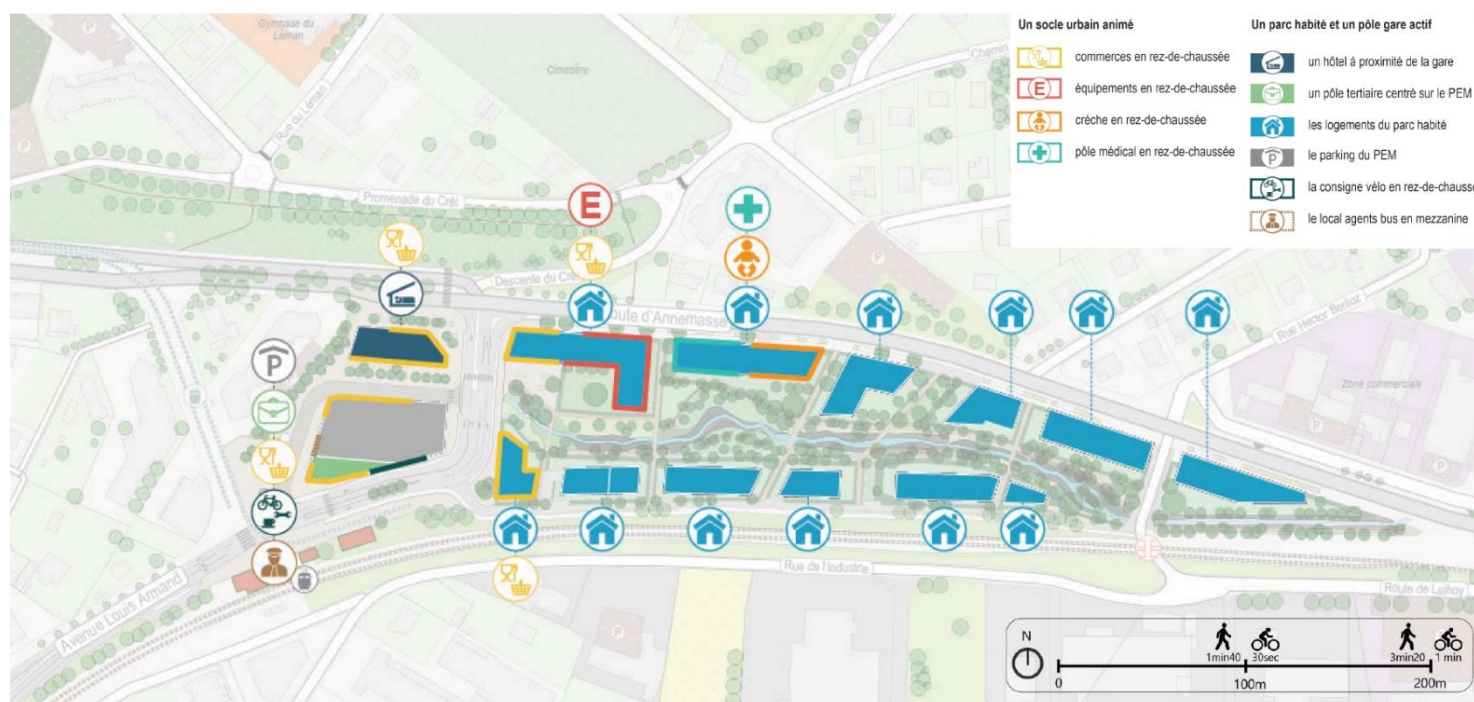


Figure 19 : Vue en plan de la programmation du Quartier Gare

L'épannelage s'organise sur le secteur PEM et le Parc Habité de l'Arande en fonction de la programmation et de la proximité avec le pôle d'échanges multimodal. Plus les édifices sont proches de la gare et du centre-ville, plus leur hauteur est importante.

III.6 LES AMBITIONS PHARES DU PROJET DU QUARTIER GARE, UN QUARTIER PILOTE BAS CARBONE, CO-CONSTRUIT ET VIVANT

L'Aménageur UrbanEra souhaite porter un projet urbain « 2°C compatible » en écho aux accords de Paris pris lors de la COP21. Aussi, UrbanEra entend atteindre une réduction de 40% de l'empreinte carbone des habitants du quartier de la Gare en comparaison avec une stratégie « standard » calculée sur les bases nationales.

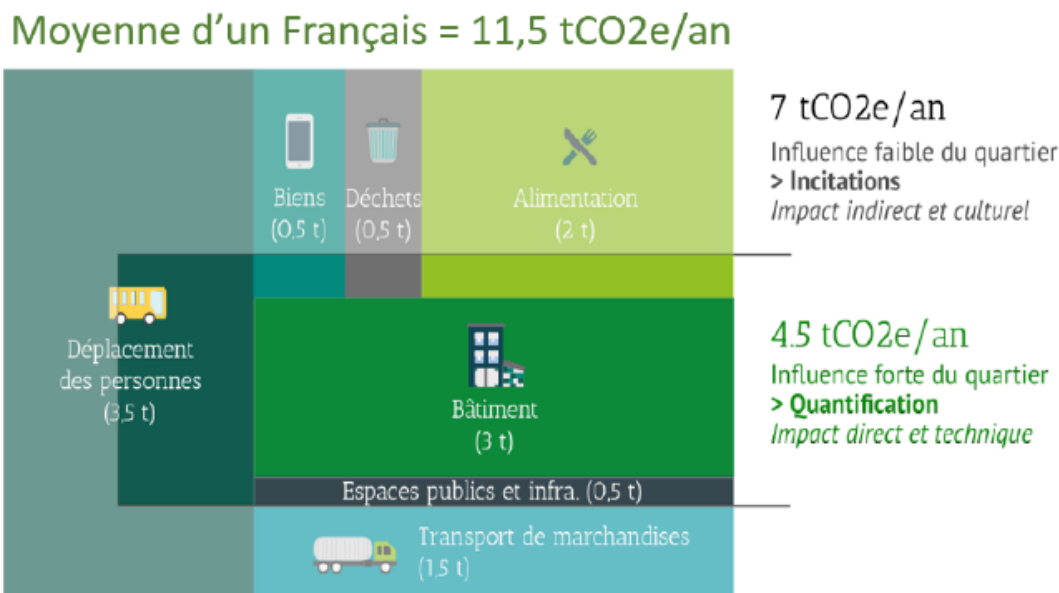


Figure 20 : Travaux BBKA - Empreinte carbone moyenne d'un français

À ce titre, l'opération a été un des quartiers pilotes de la démarche « Quartier Bas Carbone » BBKA/E+C⁺ Quartier, et a pu bénéficier d'un accompagnement par le CTSB et Efficacity via l'outil UrbanPrint qui était en cours de développement (outil d'évaluation de la performance environnementale des projets urbains).

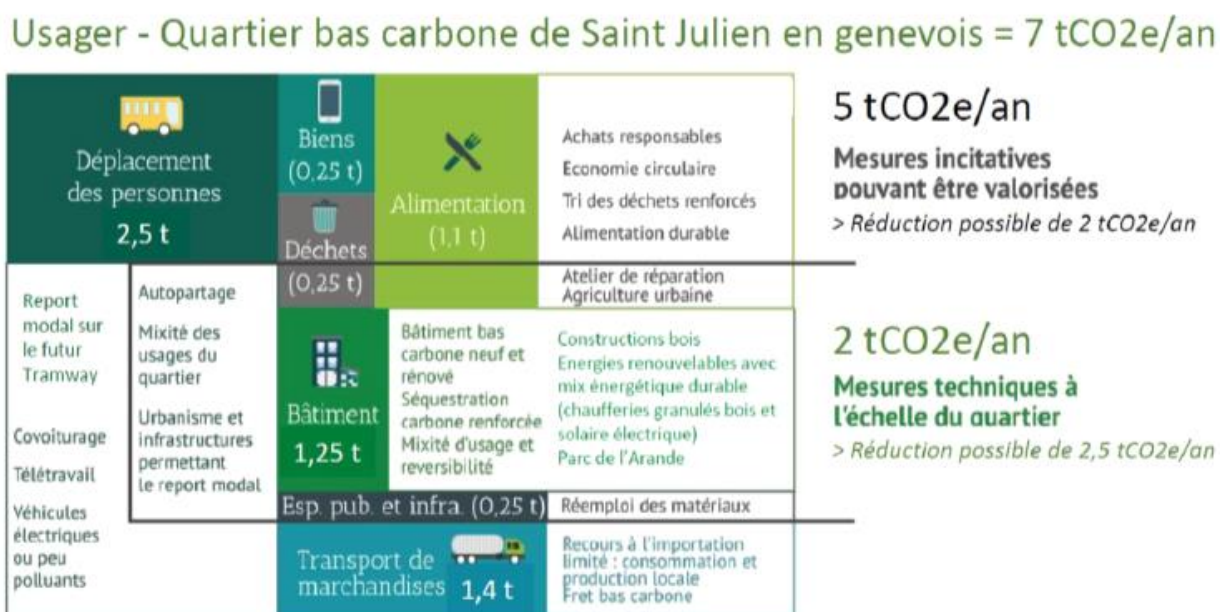


Figure 21 : Ambition de l'empreinte carbone des habitants – usagers du Quartier Gare

Dans le cadre de la définition du Cahier des Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE), une mission d'AMO Développement Durable a été confiée par l'aménageur à Alto Step et Auxilia en 2020 afin de définir les ambitions phares du projet pour établir la stratégie environnementale qui se décline ensuite dans les prescriptions du CPAUPE puis les fiches de lot.

Les ambitions phares ont été définies sur la base des ambitions métropolitaines (documents cadres tels le PCAET, le SCoT, le PLU, la démarche TEPOS, le Contrat corridor « Champagne-Genevois », ...) et des engagements environnementaux d'UrbanEra dans son projet présenté dans le cadre de l'appel à concession, puis traduites dans le projet de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine.

La stratégie environnementale du projet actant les principaux enjeux et objectifs de durabilité retenus pour l'opération globale s'articule autour de 3 axes :

UNE STRATÉGIE DE DURABILITÉ QUI CONVERGE VERS LA CONSTRUCTION...



DES PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES ORGANISÉES AUTOUR DES TROIS AXES DE LA STRATÉGIE...



Axe 1



Axe 2



Axe 3

... QUI SE DÉCLINENT EN :

- **Ambitions «socles»**, devant être respectées par toutes les opérations
- **Ambitions «de performance»**, qui relèvent de la recommandation. 3 ambitions «de performance» doivent être mises en oeuvre.

Figure 22 : Stratégie et prescriptions environnementales du projet du Quartier Gare

IV. Insertion du projet dans l'environnement

IV.1 INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT REGLEMENTAIRE

IV.1.1 Le Schéma de Cohérence Territoriale Porte Sud de Genève

Le SCoT Porte Sud de Genève, a été arrêté officiellement le 15 Janvier 2001. Il a depuis fait l'objet d'une révision approuvée le 16/12/2013 pour la période 2014-2024, d'une modification simplifiée approuvée le 12/09/2016 et d'une mise en compatibilité le 29/04/2019 pour l'opération d'aménagement de l'Ecoparc du Genevois. Il porte sur tout le territoire de la Communauté de Communes du Genevois.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT s'articule autour de quatre grands axes, regroupant plusieurs orientations :

- Un SCoT pour traduire la responsabilité « développement durable » de la CCG,
- La CCG, territoire alliant ville & nature dans une grande agglomération,
- La CCG, entrée Sud de l'agglomération organisée autour d'un pôle régional,
- La CCG, une offre de qualité et de proximité pour ses habitants.

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) constitue la partie réglementaire du SCOT. Il s'organise en cinq chapitres, reprenant les orientations du PADD.

Saint-Julien au sein de la Communauté de Communes du Genevois : la « ville élargie »

- Le SCoT désigne par ce terme le secteur Porte Sud de Genève comme un secteur qui assure des fonctions de ville centre sans en avoir la compacité : Saint-Julien-en-Genevois sort de plus en plus de ses murs, en particulier sur le plan des équipements de loisirs et de l'offre d'espaces et d'immobiliers d'activités.
- Le SCoT préconise de mettre en œuvre les capacités de développement conséquentes qu'offre la ville élargie et d'augmenter sa plurifonctionnalité, tout en respectant ses discontinuités (dont la ZAP⁴) et son paysage ouvert. ...Une ville où la proximité sera plus grande entre activités et habitat / services / équipements.
- Les secteurs d'Archamps (Technopôle), Neydens (zones de loisirs) et Cervonnex, sont appelés à devenir de véritables « quartiers urbains » intégrés dans la dynamique de la ville-centre, à la fois par la proximité et la nature de leur offre.
- Cette ville élargie, de par son offre de services, équipements et transports en commun, est appelée à un développement marquant densité et qualité, en accueillant une part très significative des développements à venir. Elle franchira dans les 20 prochaines années un nouveau seuil quantitatif pour constituer un pôle régional reconnu au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Saint-Julien au sein de la Communauté de Communes du Genevois : la « ville centre » :

- Elle a de nombreuses caractéristiques permettant de la qualifier de ville :
 - Une partie ancienne typique d'une ville.
 - Des principes d'urbanité semblables pour les différentes extensions.

⁴ ZAP = Zone Agricole Protégée

- Un parc de logements dominé par le collectif et de taille modeste.
- Des quartiers qui réunissent mixité sociale, mixité fonctionnelle, le tout caractérisé par une certaine densité.
- La « ville centre » : Renforcer et élargir la forme urbaine du cœur de ville sera un objectif essentiel, qui se traduira par les objectifs suivants :
 - Délimiter le cœur de la ville compacte en élargissant l'actuel centre-ville pour y créer une animation urbaine forte.
 - Marquer ses entrées.
 - Hiérarchiser les axes majeurs, avenues, places.
 - Créer dans la ville compacte les conditions d'une mixité fonctionnelle complète, commerciale, tertiaire, de services...
 - Créer les conditions de l'accessibilité piétonne de tout point en tout point de la ville compacte.
- Le SCOT préconise aussi l'articulation du centre avec les territoires alentours.

Dans son objectif 2.6 « Articulier l'offre en stationnements avec le système de transports », le SCOT prescrit la création d'un pôle d'échanges multimodal au niveau de la gare. Le projet d'aménagement du quartier de la gare est identifié comme un « grand projet venant renforcer le territoire ».

IV.1.2 Le Programme Local de l'Habitat de la Communauté de Communes du Genevois

Au regard de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) la ville de Saint Julien doit disposer d'un taux de 25 % de logements sociaux. Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté de Communes du Genevois, date de fin 2013. A son échéance en 2019 il a été prolongé de 2 ans jusqu'à fin 2021. Actuellement le PLH N°3 est en cours d'établissement et devrait être présenté pour approbation mi 2023. Les objectifs de production de logements définis dans le PLH n°2 ont été intégrés dans le PLU de Saint-Julien-en-Genevois.

Au 1^{er} janvier 2021, dernier chiffre connu par la Communauté de Communes du Genevois, le taux de logements sociaux de la ville de Saint-Julien-en-Genevois se situe à 22,16 %, ce qui représente 1521 logements.

Le projet d'Aménagement du Quartier Gare est conforme aux objectifs de mixité sociale définis dans le PLH de la CCG avec la construction d'environ 530 logements dont 30 % de logements locatifs sociaux et 10 % de logements abordables sous forme de Bail Réel Solidaire (BRS).

IV.1.3 Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Julien-en-Genevois

Au niveau communal, le projet doit être conforme avec le PLU (zonage réglementaire et autres dispositions dont les servitudes d'utilité publique, cf. ci-après).

Le PLU de Saint-Julien-en-Genevois a été approuvé le 14 juin 2017. Il a fait l'objet de 3 mises à jour, d'une révision allégée n°1 approuvée le 17 avril 2019 et d'une modification (n°2) approuvée le 21 juillet 2022. Cette dernière avait pour objet de faciliter la mise en œuvre du projet situé sur le secteur de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) n°4 "Gare Nord" et d'adapter les limites et les principes de l'OAP n°4 ainsi que les règles applicables à ce secteur.

Le projet d'aménagement du Quartier Gare a été développé sur la base de l'OAP n°4 « Gare Nord » du Plan Local d'Urbanisme de la commune, qui a été lui-même modifié sur les bases du projet étudié afin de faciliter la mise en œuvre du projet de renouvellement urbain du Quartier Gare.

La conformité avec le PLU est donc assurée par l'intégration du projet dans la stratégie urbaine de l'ensemble de la commune et notamment son inscription dans les grands objectifs du PADD qui a notamment comme objectif d'accompagner le développement de l'espace gare avec les actions suivantes :

- en structurant le développement urbain du quartier gare (le secteur de projet comprendra un programme mixte, mêlant logements et activités),
- en connectant cet espace avec le reste de la ville.

La conformité est également assurée par l'adaptation des limites, principes et règles applicables à l'OAP n°4 « Gare Nord » dans le cadre de la modification n°2 opérée pour faciliter la mise en œuvre du projet.

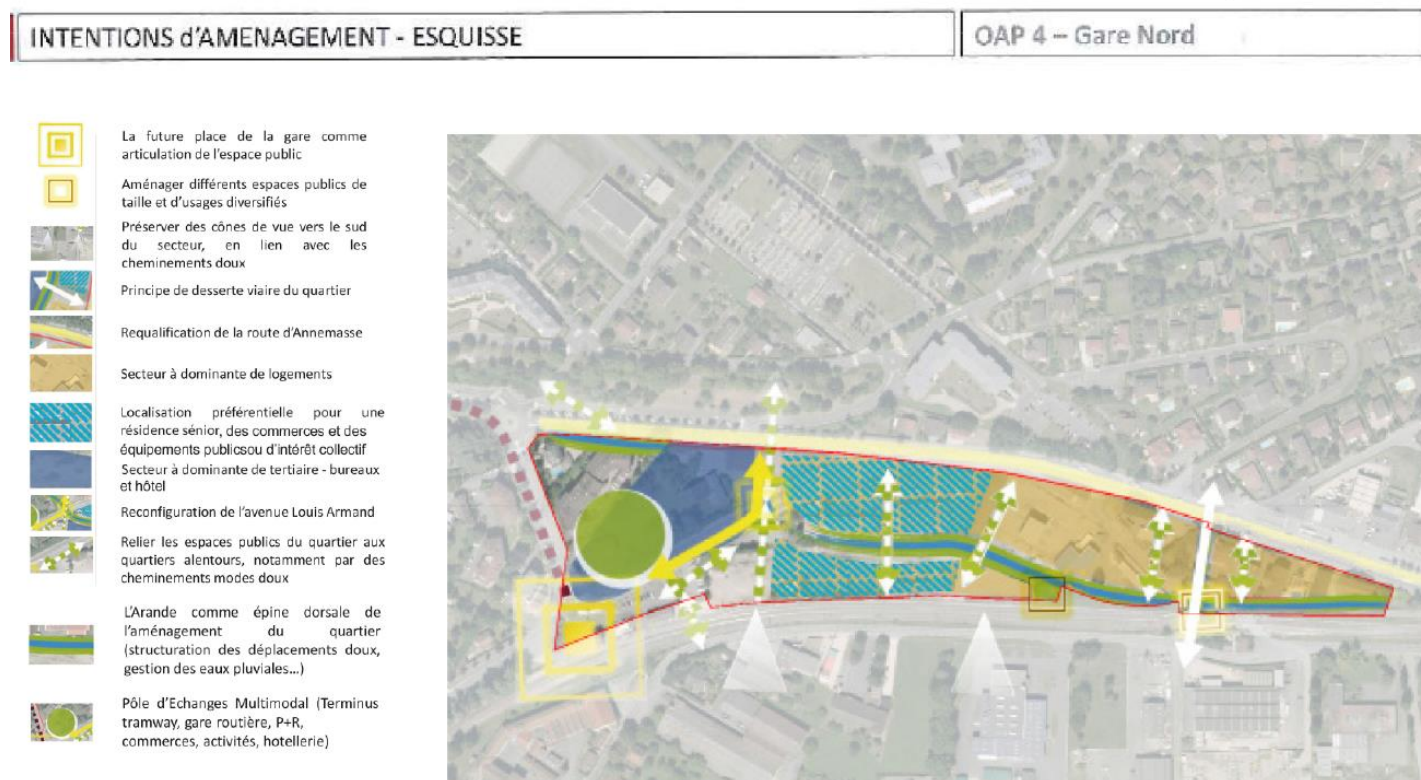


Figure 23 : Esquisse OAP 4 Gare Nord, modification n°2 du PLU de Saint-Julien-en-Genevois approuvée le 21 juillet 2022

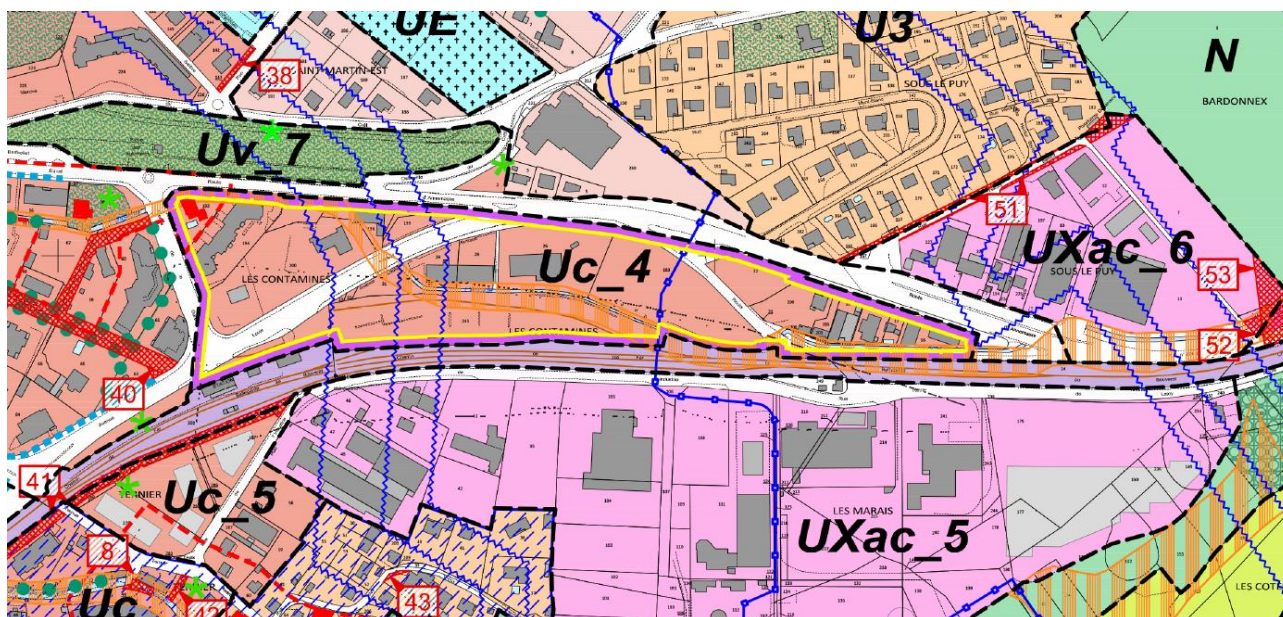


Figure 24 : Extrait du plan de zonage du PLU de Saint-Julien-en-Genevois (modification n°2) au niveau du Quartier Gare classé en zone Uc_4 « secteur de forte densité, mixité urbaine renforcée soumis à Orientation d'Aménagement et de Programmation »



Le projet d'aménagement du Quartier Gare est conforme au règlement du PLU de Saint-Julien-en-Genevois et aux servitudes d'utilité publique qui y sont annexées, à savoir ici les servitudes relatives aux équipements, à la salubrité et à la sécurité publique (voie ferrée, télécommunication et canalisation de transport d'hydrocarbures ou pipeline), à l'exception des servitudes liées au Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles (PPRn) qui fait l'objet d'un paragraphe spécifique à la suite (cf. page 51).

IV.1.4 Les servitudes liées au pipeline

Le projet est traversé à l'Est par une canalisation de transport d'hydrocarbures ou pipeline SPMR. Ce dernier a été intégré dans les contraintes d'aménagement du projet dès le démarrage des réflexions. UrbanEra et son MOE ont pris l'attache de la société TRAPIL (exploitant du pipeline SPMR) afin d'assurer la compatibilité du projet avec les contraintes liées au pipeline et de fiabiliser la position exacte de la conduite au droit de l'Arande déviée.

Pour mémoire, de manière générale, les canalisations SPMR sont des conduites étanches en acier, enterrées à plus de 80 cm de profondeur et d'un diamètre compris entre 25 et 40 cm (ici 32 cm). Elles peuvent être implantées dans des terrains appartenant à des particuliers comme dans des terrains appartenant à l'État ou aux collectivités territoriales. Lors de la construction du pipeline, **des servitudes foncières** sont instituées pour les terrains dans lesquels la canalisation SPMR a été implantée. Ces servitudes, reportées sur les titres de propriété, sont constituées d'une servitude forte (généralement une bande de 5 mètres de largeur), permettant la construction de la canalisation et de ses accessoires, ainsi que d'une servitude faible (généralement une bande plus étendue de 15 mètres de largeur), permettant à SPMR d'accéder en tout temps à sa canalisation et d'y effectuer les travaux et réparations nécessaires. Aucune construction ou plantation n'est autorisée dans la servitude forte (sauf dérogation accordée par SPMR). Le Code de l'Environnement (article R555-30) impose des restrictions et interdictions en matière de construction d'Établissements Recevant du Public (ERP) et d'Immeubles de Grande Hauteur (IGH) à proximité des canalisations, dans certaines zones autour de celles-ci (= **servitudes de zones d'effet**).

Pour les « servitudes relatives à la construction et exploitation de pipeline d'intérêt général destinés au transport d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression » = I1 au plan des servitudes d'utilité publique, pour le pipeline Méditerranée-Rhône, il s'agit :

- D'une servitude de non aedificandi et non plantandi de 5 m de largeur portée à 20 maximum en zone boisée (constructions et plantations de plus de 0,60 m de profondeur interdites),
- D'une servitude de passage pour travaux, de 15 m de largeur dans laquelle est incluse la bande de servitude non aedificandi pour permettre la surveillance et les travaux d'entretien et de réparation.
- L'essartage est obligatoire dans ces bandes de servitude. Les projets de travaux sont soumis obligatoirement à l'avis de la Société du Pipeline Méditerranée-Rhône (SPMR) dans une bande 100 m de part et d'autre du pipeline.

Pour les « servitudes relatives à la prise en compte de la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques » = I' au plan des servitudes d'utilité publique, celles-ci sont instituées par l'arrêté préfectoral n°DREAL-UID2S 74-2017-7 du 7 juillet 2017. Elles portent pour le pipeline Rhône Méditerranée traversant Saint-Julien-en-Genevois sur les terrains situés à proximité et sur les installations annexes jusqu'aux distances dans le tableau suivant :

Nom	Zone SUP1 (m)	Zone SUP 2 (m)	Zone SUP 3 (m)
Canalisation d'hydrocarbures	125	15	10
Installation annexe TJU	75	40	40

Tableau 1 : Zones de servitudes d'utilité publique affectées à la canalisation de transport d'hydrocarbures et à son ouvrage annexe

Les règles associées à ces servitudes l' sont les suivantes :

Zone ou servitude SUP 1 correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R.555-39 du Code de l'Environnement : La délivrance d'un permis de construire relatif à un Etablissement Recevant du Public (ERP) susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un Immeuble de Grande Hauteur (IGH) est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du Préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R.555-31 du Code de l'Environnement. L'analyse de compatibilité est établie conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du Code de l'Environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques.

Zone ou servitude SUP 2 correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-39 du Code de l'Environnement : L'ouverture d'un ERP susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un IGH est interdite.

Zone ou servitude SUP 3 correspondant à la zone d'effets létaux significatifs (ELS) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-39 du Code de l'Environnement : L'ouverture d'un ERP susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un IGH est interdite.

De manière générale, préalablement à toute intervention à proximité des canalisations, le responsable du projet de travaux est tenu d'adresser une Déclaration de Projet de Travaux (DT) aux exploitants des réseaux. La déclaration de projet de travaux permet de savoir si le projet est compatible avec les réseaux existants en interrogeant leurs exploitants. Elle a également pour objet de connaître les recommandations techniques de sécurité qui s'appliqueront pendant et après les travaux.

Ensuite, en amont du chantier, l'exécutant des travaux est tenu d'adresser aux exploitants des réseaux s'étant déclarés concernés par l'emprise du futur chantier, une Déclaration d'intention de Commencement de Travaux (DICT).

Dans le projet d'aménagement du Quartier Gare, le tracé du pipeline a été considéré de façon à respecter les distances d'implantation des bâtiments, voiries, réseaux, imposées à l'axe de la canalisation et à implanter les ERP de manière à éviter la mise en œuvre de protections mécaniques complémentaires sur la conduite SPMR existante (cf. carte en page suivante). Sont ainsi pris en compte :

- les servitudes foncières : lors de la construction du pipeline, des servitudes ont été instituées pour les terrains dans lesquels la canalisation SPMR a été implantée. Ces servitudes sont constituées d'une servitude forte (bande de 5 mètres de largeur), permettant la construction de la canalisation et de ses accessoires, ainsi que d'une servitude faible (bande plus étendue de 15 mètres de largeur), permettant à SPMR d'accéder en tout temps à sa canalisation et d'y effectuer les travaux et réparations nécessaires. Aucune construction ou plantation n'est autorisée dans la servitude forte. **Dans le cas présent, l'exploitant du réseau a demandé un recul des constructions de 15 mètres de part et d'autre du réseau** (correspondant à la SUP 2) ;
- les servitudes relatives à la prise en compte de la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques. L'école, l'hôtel, les commerces et les bureaux qui sont des ERP susceptibles d'accueillir plus de 100 personnes ont été positionnés au-delà de la zone des 125 m de la SUP 1.

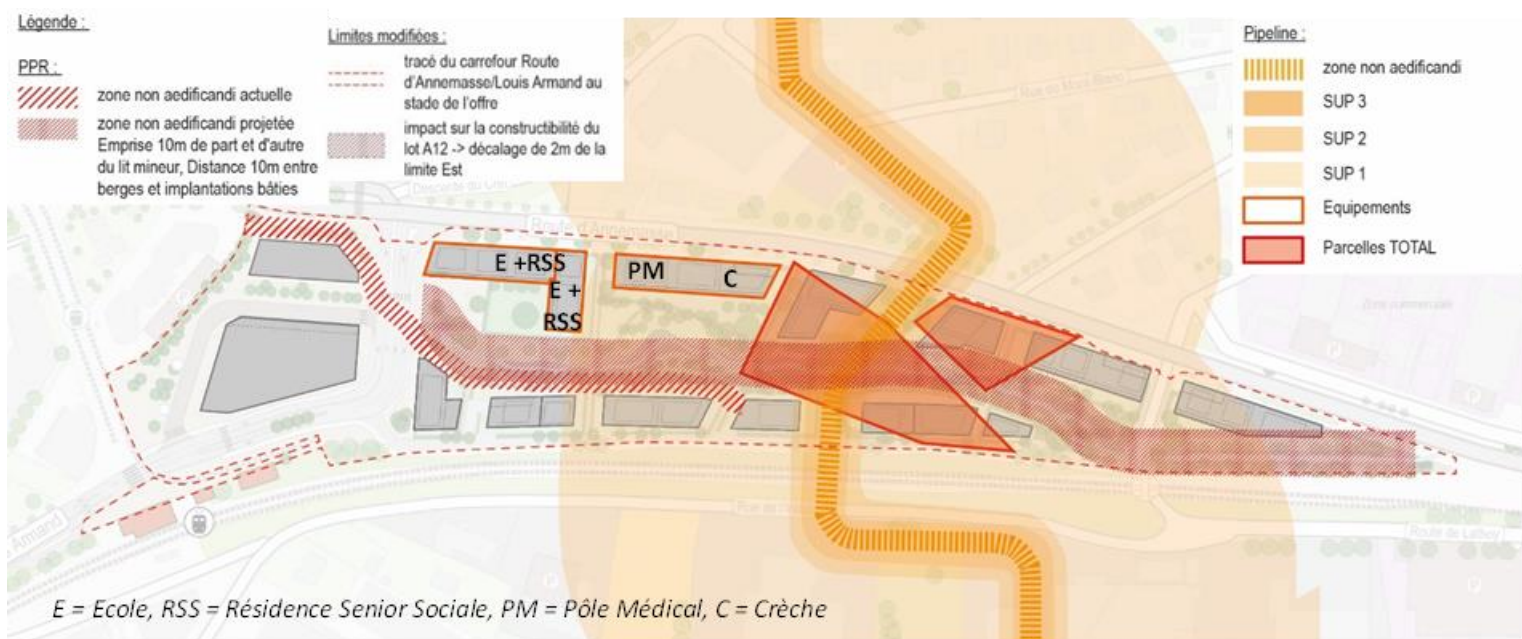


Figure 25 : Superposition du projet avec zones non aedificandi zone rouge PPRn (risques naturels d'inondation), les SUP et zone non aedificandi de la canalisation d'hydrocarbures (pipeline) et les parcelles TOTAL (pollution des sols)

IV.1.5 Le Plan de Prévention des Risques naturels et sa révision

Le territoire de Saint-Julien-en-Genevois est couvert par un Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles (PPRn) approuvé par arrêté préfectoral du 28 Février 1997. Ce PPRn prend en compte les mouvements de terrain et les débordements torrentiels.

Le projet d'aménagement du Quartier Gare se situe, d'après la carte réglementaire du PPRn, sur des terrains classés :

- En zone blanche (zone à risque négligeable ou nul), essentiellement au niveau de l'îlot PEM,
- En zone bleue (zone à risque modéré ou faible) de part et d'autre des cours d'eau sur le secteur d'étude (ici l'Arande),
- En zone rouge (zone à risque fort ou à maintenir en zone « non aedificandi ») au droit de l'Arande.

Le secteur est en effet « sensible » concernant les problématiques d'inondations par l'Arande, avec plusieurs épisodes de débordements récents et même plus anciens (crue vers la fin des années 1970 mentionnée dans le rapport de présentation du PPRn).

Cette sensibilité est liée d'une part à des crues « rapides » et intenses, résultant notamment de l'urbanisation importante et croissante en amont dans le bassin versant, et d'autre part à des ouvrages de franchissement et des sections recalibrées du lit de l'Arande ne permettant le transit de telles crues dans le secteur du projet. On observe également que le lit majeur, dans la traversée de Saint Julien, est entièrement urbanisé.

Un extrait du plan de zonage réglementaire du PPRn est présenté ci-après :

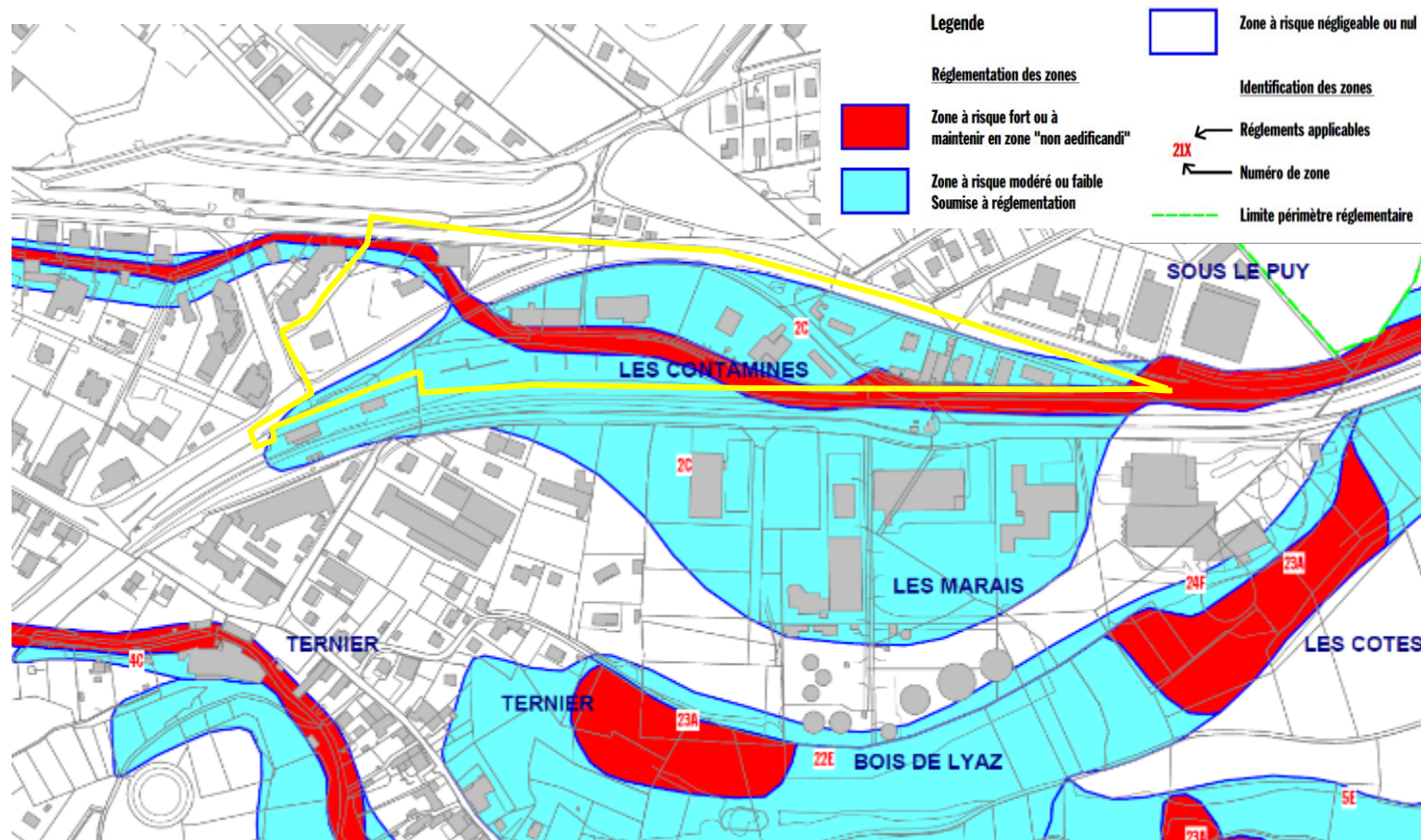


Figure 26 : Extrait du plan de zonage du PPRn de Saint Julien en Genevois au niveau du secteur du projet en jaune

Le ruisseau de l'Arande est concerné par des phénomènes de débordement torrentiel et d'érosion de berges avec un aléa fort (zone rouge). Les abords de ce cours d'eau au niveau du secteur d'étude sont également concernés par des risques de débordement avec un aléa faible (zone bleue 2C). Le détail des zones d'aléa concernées est donné à la suite :

N°	Localisation	Type de Phénomène(s)	Degré(s) d'aléa	Description – historicité	Occupation au sol
1	Ruisseau de l'Arande	Débordement torrentiel	Fort	Cet affluent de l'Aire prend sa source sur la commune de Neydens et parcourt 7,5 km avant de s'y jeter. Son cours matérialise la frontière Franco-Suisse sur 2,5 km. Il s'écoule dans un lit naturel relativement stable jusqu'à son entrée dans Saint Julien en Genevois (secteur de la gare), puis il est canalisé dans un chenal bétonné jusqu'à sa confluence dans l'Aire et couvert sur de nombreux tronçons. Il peut connaître de fortes crues qui se traduisent par des débordements d'eau généralement peu chargées.	Lit mineur, 7 franchissements (pont routiers, passerelles)

N°	Localisation	Type de Phénomène(s)	Degré(s) d'aléa	Description – historicité	Occupation au sol
2	Ruisseau de l'Arande	Débordement torrentiel	Faible	Des zones de débordements sont reconnues sous le hameau de Lathoy. On rapporte également que vers la fin des années 70, le secteur de la gare fut inondé. Ce type de situation peut se reproduire. En effet, le lit de l'Arande, en amont de la gare, est étroit et les berges mal entretenues sont susceptibles d'être déstabilisées. De plus, le premier pont permettant le franchissement de la route de Lathoy en amont de la gare est très largement sous dimensionné. Il est régulièrement « à la limite » même lors des crues ordinaires. En cas de fortes crues, les débordements sont inévitables, et on ne peut exclure la possibilité de voir les eaux traverser la voie ferrée pour aller s'étaler dans la zone industrielle des Marais, ou longer la voie pour atteindre le secteur de la gare. Dans son parcours urbain (à partir du secteur de la gare), l'Arande est chenalisée, mais les sections très hétérogènes apparaissent localement de gabarit insuffisant. En raison de son parcours très « urbain », la délimitation des zones inondables liées à l'Arande est particulièrement délicate et ne peut être entreprise de façon très précise dans le cadre de cette étude. Seules des études hydrauliques poussées et faisant intervenir de nombreux paramètres, dont une topographie fine, seraient à même d'apporter un éclairage réaliste aux problèmes de débordement. Quelques jardins paraissent d'ores et déjà menacés, mais certains bâtiments pourraient aussi l'être par des eaux détournées dans des cours ou des voies d'accès. Ajoutées aux seuls débordements de l'Arande, les inondations peuvent être indirectement provoquées par refoulements dans les réseaux.	Prairies, habitations, entrepôts, entreprises

Tableau 2 : Zones et aléas recensés dans le PPRn de Saint Julien en Genevois au niveau du secteur d'étude

Le cours d'eau de l'Arande traversant le secteur du projet est en zone rouge à risque fort de débordement torrentiel ou de mouvement de terrain. Le reste du quartier est principalement en zone bleue avec un risque d'inondation modéré ou faible. Seules quelques parties au Nord-ouest au niveau de l'îlot PEM sont en zone à risque négligeable ou nul (zone blanche).

Les prescriptions principales associées aux zonages concernés, dans le règlement du PPRI, sont les suivantes :

• **Zones 1A (rouge) - Zone à risque fort de débordement torrentiel et d'érosion des berges (aléa fort) :**

Dans ces zones sont interdits tous travaux, remblais, constructions, installations et activités de quelque nature qu'ils soient à l'exception de ceux visés ci-après. Ces derniers seront autorisés par dérogation à la règle commune, à condition qu'ils n'aggravent pas les risques et n'en provoquent pas de nouveaux :

- les travaux d'entretien et de gestion courants des constructions et des installations implantées antérieurement à la publication du plan, notamment les aménagements internes, les traitements de façades, la réfection des toitures ;
- sous réserve qu'ils ne soient pas destinés à l'occupation humaine :
 - les abris légers annexes des bâtiments d'habitation ;
 - les constructions, installations et aménagements directement liés à l'exploitation agricole ou forestière ;

- les travaux d'infrastructure nécessaires au fonctionnement des services publics, y compris la pose de lignes et de câbles sous réserve que le maître d'ouvrage prenne les dispositions appropriées aux risques créés par ces travaux et en avertisse le public par une signalisation efficace ;
- tous travaux et aménagements de nature à réduire les risques ;
- les réparations effectuées sur un bâtiment sinistré dans le cas où la cause des dommages n'a pas de lien avec le risque qui a entraîné le classement en zone à risque fort.

Autres prescriptions applicables aux zones à risque fort de débordement torrentiel et d'érosion des berges :

- les torrents ou ruisseaux seront curés et mis au gabarit suffisant avec une surveillance annuelle de l'état du lit ;
- les aménagements existants sur les berges des cours d'eau (murets, enrochements) devront être surveillés et entretenus ;
- les aménagements nouveaux seront précédés d'une étude hydraulique ou hydrologique s'inscrivant dans une vision globale du réseau hydrologique ;
- le franchissement des voies de communication sera prévu avec un gabarit suffisant permettant le passage de la crue centennale.

• **Zones 2C (bleu) - Zones appartenant au lit majeur des torrents (aléa faible) :**

Les dispositions suivantes s'appliquent :

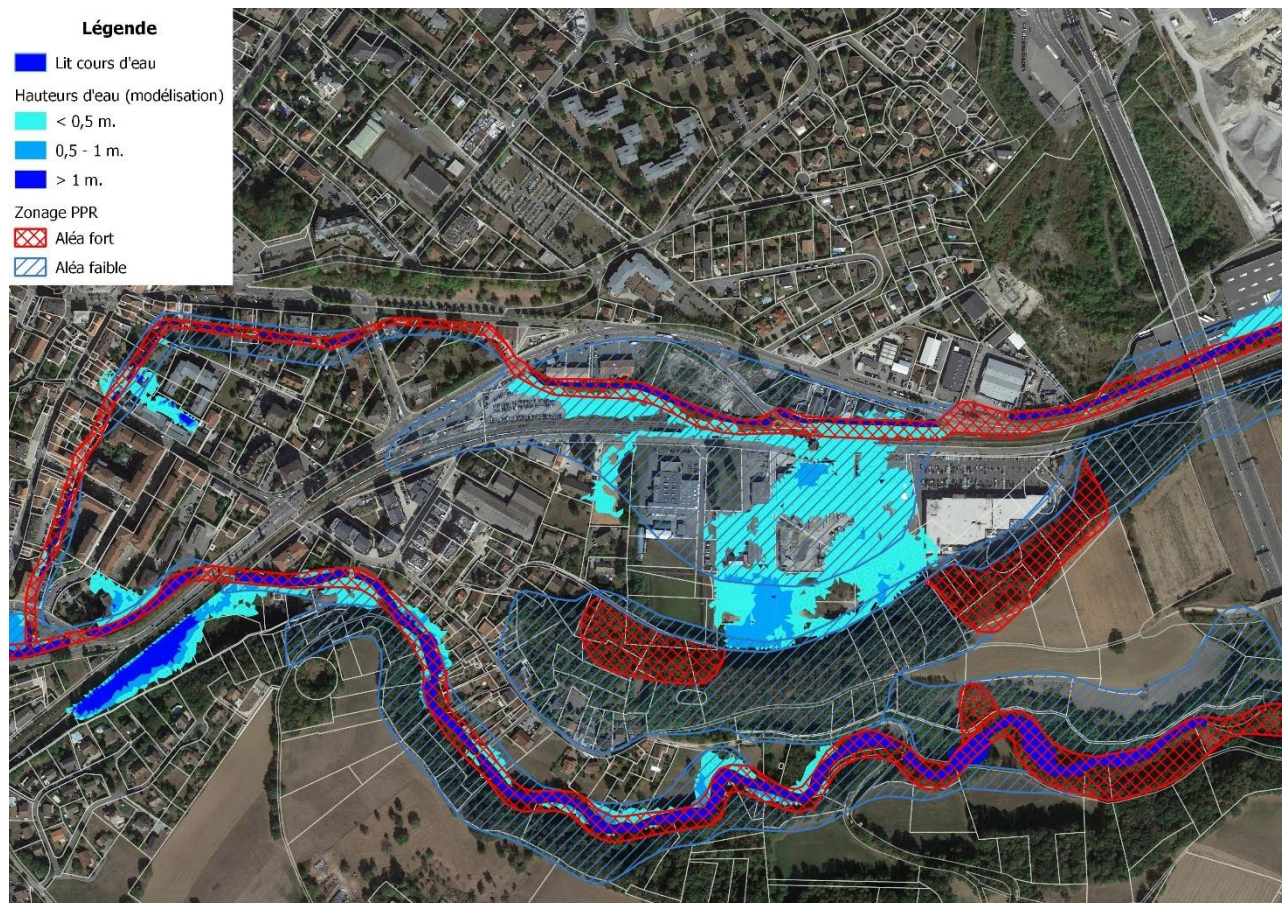
- les nouvelles constructions ainsi que les remblais ne pourront être autorisés qu'après une étude précisant l'impact hydraulique dû aux aménagements dans la zone et ramené au contexte global ;
- les constructions futures seront implantées à une distance minimum de 10 m. des berges des ruisseaux ou des torrents ;
- les constructions futures posséderont des vides sanitaires avec drains de ressuyage ;
- les créations de sous-sols seront interdites, sauf si leur mise hors d'eau est assurée par des aménagements spécifiques (cuvelage, dispositif automatique d'épuisement,...) ;
- il faudra veiller à ce que le torrent ou le ruisseau à l'origine des débordements soit curé et mis au gabarit à chaque fois que nécessaire. Les bois morts et les objets divers l'encombrant seront dégagés par les riverains et les boisements de berges seront entretenus ;
- toute forme de camping est interdite.

Le plan de l'état initial des zones inondables de l'étude hydraulique de juin 2013 (menée pour la réalisation d'aménagements hydrauliques sur l'Arande et d'aménagements hydrauliques et paysagers sur le Ternier) qui est joint au dossier du PLU de Saint-Julien-en-Genevois, la conduite des études préalables et les premiers échanges concernant l'aménagement du quartier Gare ont néanmoins mis en évidence des écarts sensibles entre le zonage établi dans le cadre du PPRn et les éléments techniques plus récents concernant notamment la délimitation précise des zones de débordement de l'Arande (zone d'aléa fort – zone rouge) et l'étendue des zones d'aléa, en comparaison des zones de débordement « effectives » obtenues par modélisation hydraulique, en crue centennale, pour la situation actuelle (voir carte en page suivante).

Cette difficulté à délimiter précisément les zones de débordement de l'Arande est cependant mentionnée dans le PPR au niveau du tableau de description des aléas (p.38) :

« En raison de son parcours très urbain, la délimitation des zones inondables liées à l'Arande est particulièrement délicate et ne peut être entreprise de façon précise dans le cadre de cette étude.

Seules des études hydrauliques poussées et faisant intervenir de nombreux paramètres, dont une topographie fine, seraient à même d'apporter un éclairage réaliste aux problèmes de débordement ».



Note : les zones de débordement figurant ici correspondent aux éléments les plus récents fournis par Hydrétudes (résultats de calcul 2018/2020), pour la crue centennale en état actuel. D'autres cartographies antérieures (version 2013) faisaient apparaître des zones de débordement plus étendues. Cette différence est liée à l'intégration de données topographiques complémentaires et actualisées (ZAC de Lathoy, reconfiguration de la gravière, etc) en amont de Saint Julien en Genevois, modifiant les conditions de laminage de la crue centennale.

Figure 27 : Comparaison du zonage PPRn et zones de débordement calculées par modélisation (source : Hydrétudes)

Le ruisseau de l'Arande est canalisé au niveau de l'îlot PEM. Le projet d'aménagement sur ce secteur se conforme aux contraintes du zonage du PPRn (implantation des constructions avec un recul de 10 m par rapport au dalot).

La partie à l'Est de l'avenue Louis Armand est contrainte par les risques d'inondations. On rappelle que le cours d'eau de l'Arande traversant le secteur d'étude est en zone rouge à risque fort de débordement torrentiel ou de mouvement de terrain. Le reste du quartier est principalement en zone bleue avec un risque d'inondation modéré ou faible. En l'état actuel, les modélisations hydrauliques menées sur ce cours d'eau montrent que les zones inondables diffèrent en réalité du zonage du PPRn. En cas de crue, les débordements occupent le lit majeur gauche de l'Arande (partie au Sud de l'Arande dans son tracé actuel, cf. carte ci-dessus).

La CCG porte un projet d'écêtement des crues de l'Arande dans la traversée de Saint-Julien-en-Genevois hors périmètre concession d'aménagement. Des travaux vont être menés en amont de Saint-Julien-en-Genevois. Ceux-ci consistent en :

- Des aménagements de protection contre les crues en amont du viaduc de Bardonnex sous maîtrise d'ouvrage de la CCG comprenant un bassin de rétention d'un volume à la cote de la surverse de 21 800 m³ et un volume maximum de 26 800 m³, d'un ouvrage de régulation diamètre 200 mm, d'une surverse pour l'alimentation du bassin de 88 ml au niveau de la berge gauche de l'Arande en amont du poste de gaz, de 7 dalots de 4.0x0.5 m de gabarit de transparence de la route d'accès au poste de gaz ;

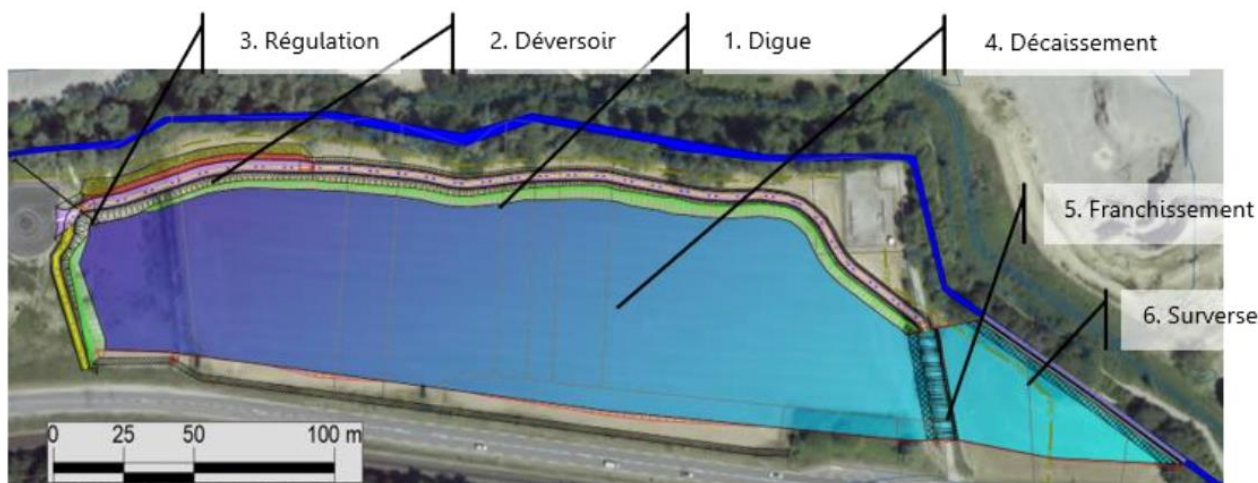


Figure 28 : Vue en plan du projet de bassin de rétention amont de la CCG

- Le rétablissement de l'expansion sur le lit majeur droit en aval du nouveau giratoire sur la RD 1206 avec mise en place d'un cadre d'ouverture 2.3x1.1 dans le nouveau lit avec entonnement amont et aval en enrochements libres. La surverse sera calée à 485.70 mNGF ;

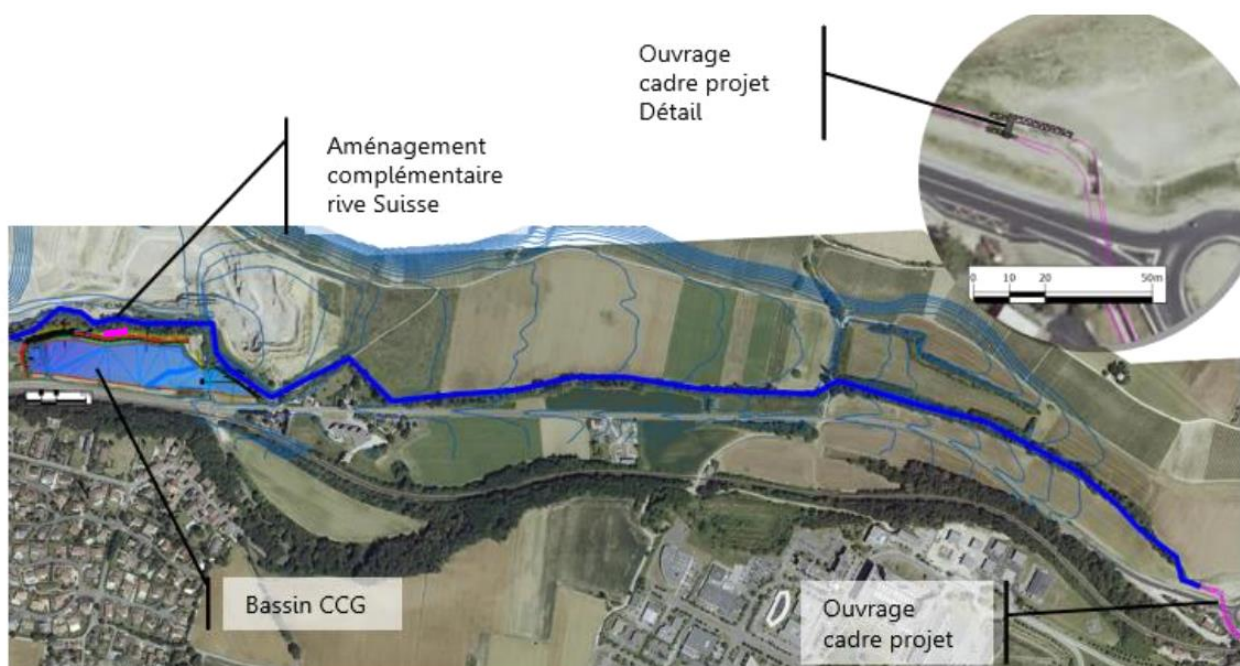


Figure 29 : Localisation du bassin de rétention CCG, des aménagements de rétablissement de la zone d'expansion et de la surverse transitoire suisse

- Une surverse de 26 ml au niveau de la berge droite de l'Arande du côté Suisse au droit de l'extrémité amont de la zone d'activités à l'Est du viaduc de Bardonnex.

Le projet de dévoiement et de renaturation de l'Arande dans le cadre de l'aménagement du Quartier Gare a été conçu de manière à ne pas aggraver les risques d'inondation sur le secteur du projet et en aval hydraulique, et permet même de les diminuer.

Le projet d'aménagements hydrauliques sur l'Arande, en amont de Saint-Julien-en-Genevois, mené par la CCG a pour objectif d'écarter les débits de crue dans la traversée du centre-ville. Ce projet impacte positivement, en l'occurrence, les travaux dans le secteur de la Gare, en réduisant les débits de crue de référence à prendre en compte pour les aménagements futurs autour de l'Arande.

Les travaux associés au dévoiement et à la renaturation de l'Arande ne démarreront qu'à l'issue des travaux d'aménagement de protection de la traversée de Saint-Julien-en-Genevois contre les crues de l'Arande, avec la réalisation des travaux comprenant le bassin en amont du viaduc de Bardonnex sous maîtrise d'ouvrage de la CCG (cf. descriptif ci-avant). La réalisation de ces travaux est prévue fin 2023. Celle-ci conditionne, avec le projet de dévoiement et de renaturation de l'Arande, la révision du PPRn nécessaire à la constructibilité du projet sur le secteur du Parc Habité de l'Arande.

Le PPRn révisé ne sera approuvé qu'une fois ces travaux terminés. Ce dernier prendra en compte les travaux amont réalisés par la CCG pour protéger la traversée de Saint-Julien-en-Genevois contre les crues de l'Arande ainsi que les travaux de dévoiement et renaturation de l'Arande menée par UrbanEra dans le cadre de l'aménagement du Quartier Gare entre le pont de Lathoy et l'avenue Louis Armand à l'exception de la berge Nord le long du SDIS différée de quelques mois (relocalisation en 2026). L'étude hydraulique réalisée par Hydrétudes, figurant en Annexe 5 de l'étude d'impact, montre que dans cette configuration, il n'y aura pas de débordement de l'Arande sur le secteur de la gare en crue centennale et que le sur-débit transitant vers l'aval n'engendre pas de débordement supplémentaire du fait de la limitation du volume de crue transitant vers l'aval grâce à l'implantation du projet de la CCG avec un bassin écarteur en amont en 2023 (cf. pages 42 à 46 de l'étude hydraulique en annexe 5 de l'étude d'impact).

Le nouveau zonage du PPRn ainsi révisé permettra la construction des bâtiments sur la partie Est du Quartier Gare (une partie de l'actuelle zone rouge sera rendue constructible, la future zone rouge sera repositionnée au niveau du futur tracé de l'Arande et les futurs bâtiments seront positionnés hors zones de débordements de l'Arande).

Les travaux de construction sur la partie Est du projet dans le Parc Habité de l'Arande ne seront donc réalisés qu'après :

1. Les travaux d'aménagement hydrauliques sur l'Arande en amont de la traversée de Saint-Julien-en-Genevois, sous maîtrise d'ouvrage de la CCG, qui conditionnent :
2. Les travaux de dévoiement et renaturation de l'Arande dans le Quartier Gare, qui conditionnent :
3. L'approbation de la révision du PPRn de Saint-Julien-en Genevois (dont les études sont d'ores et déjà engagées par la DDT 74), qui conditionne :
4. La constructibilité sur le secteur du Parc Habité de l'Arande du Quartier Gare.

Suivant le phasage des travaux, les risques d'inondation en phase chantier seront rendus nuls en cas de crue centennale sur le secteur du projet, avec la réalisation du bassin en amont du viaduc de Bardonnex par la CCG.

IV.1.6 Les procédures d'urbanisme

La société Bouygues Immobilier UrbanEra a été désignée Aménageur du quartier de la gare de Saint-Julien-en-Genevois fin novembre 2019. Un Traité de Concession d'Aménagement signé avec la CCG et la Ville de Saint-Julien-en-Genevois notifié le 10 janvier 2020, encadre son intervention pour une durée de 12 ans.

En tant qu'aménageur, UrbanEra réalisera et aménagera les espaces publics : voiries, trottoirs, pistes cyclables, voies de desserte, divers réseaux, espaces paysagers ouverts au public...

Sur les différents lots, les Autorités Concédantes et l'Aménageur choisissent les opérateurs ainsi que les architectes dont les propositions répondront le mieux aux prescriptions attendues par le Cahier de Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) établi en 2021.

Le cahier de prescriptions est le guide pour l'élaboration du projet, il garantit une cohérence globale et qualitative et constitue une base de travail. L'avant-projet de chaque construction sera présenté et étudié entre la Ville, l'Aménageur, l'urbaniste coordinateur et le maître d'œuvre du programme. Le permis de construire ne sera déposé qu'après avoir obtenu l'accord de l'ensemble des interlocuteurs.

Le cahier de prescriptions est complété par :

- Les fiches de lots qui précisent les règles et recommandations applicables à chaque lot ;
- Les documents réglementaires en vigueur : Plan Local d'Urbanisme (PLU), Plan de Prévention du Risque naturels (PPRn), ...
- Les documents contractuels : CLPT, charte chantier vert/faibles nuisances, charte graphique, ...

Le cahier de prescriptions définit les limites de prestations des futurs opérateurs, sur les opérations privées, qui s'installeront sur les emprises délimitées par les aménagements publics qui seront menés par l'Aménageur sur les futurs quartiers.

Les opérateurs, accompagnés de leurs architectes, s'engageront à respecter les documents réglementaires et contractuels (ces derniers étant joints aux promesses de vente signées avec l'Aménageur, au premier rang desquels le CPAUPE mais aussi l'ensemble des documents listés ci-dessus) qui viennent compléter les documents réglementaires en vigueur sur le secteur de projet.

Le projet d'aménagement du Quartier Gare fera l'objet de plusieurs permis d'aménager et/ou permis valant division, et les constructions de permis de construire, tous phasés dans le temps.

Le premier permis a été déposé pour l'ilot PEM, sur des fonciers maîtrisés par les Collectivités. Le projet fait à présent l'objet d'une demande de Déclaration d'Utilité Publique et d'une enquête parcellaire conjointe n°1 pour l'acquisition des fonciers nécessaires à la réalisation des travaux de dévoiement et renaturation de l'Arande (avec déviation de la route de Lathoy préalable).

Les constructions à l'Est de l'avenue Louis Armand seront réalisées une fois la révision du PPRn approuvée.

IV.2 INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

IV.2.1 Le cadre naturel et paysager

Le quartier de la Gare fait partie de l'entité du vallon de l'Arande et de l'Aire, qui traverse le territoire communal d'Est en Ouest, en longeant la frontière Suisse dans sa partie Est puis constituant l'entrée de ville depuis Annemasse. Le site de la Gare, à la porte du centre-ville est un espace peu valorisé et à forte connotation industrielle, avec des espaces publics non paysagers et des espaces en mutation, donnant une image peu valorisante.



Figure 30 : Vue sur l'entrée de ville depuis la RD 1206 côté Annemasse

Le projet se situe en milieu urbain. Il est longé par la RD 1206 - route d'Annemasse au Nord et la voie ferrée au Sud ; cette dernière marque la limite avec la zone industrielle des Marais. Une partie des terrains du site du projet sont en friche, le reste étant occupé par des bâtiments : entreprises, habitations individuelles et collectives, sapeur-pompiers (caserne du SDIS), gare... (cf. carte d'occupation des sols en page suivante).

Le site est « surmonté », au Nord-ouest par la colline du Crêt et au Sud, et au-delà de la zone industrielle des Marais, par la colline boisée du Ternier.

Le passage de l'Arande, accompagné de sa « mince » ripisylve boisée sur la partie centrale à l'arrière de Rody et de la caserne des pompiers, forme un axe vert interne au secteur d'étude.

Depuis l'avenue Louis Armand dans le sens Ouest vers l'Est, le merlon en limite du Rody et du site Total, les boisements le long de la route d'Annemasse (côté Nord) et le tracé en courbe de la voirie marquent une coupure paysagère entre une partie « urbanisée » (gare, parking, pompiers, Rody) en continuité du centre-ville, et une partie plus « sauvage » et végétalisée (friche Total) qui donne l'impression de sortir de la ville, avant de passer au niveau de la zone d'activités Sous le Puy et des quelques bâtiments mixte d'habitat-activités de la pointe Est du secteur d'étude.

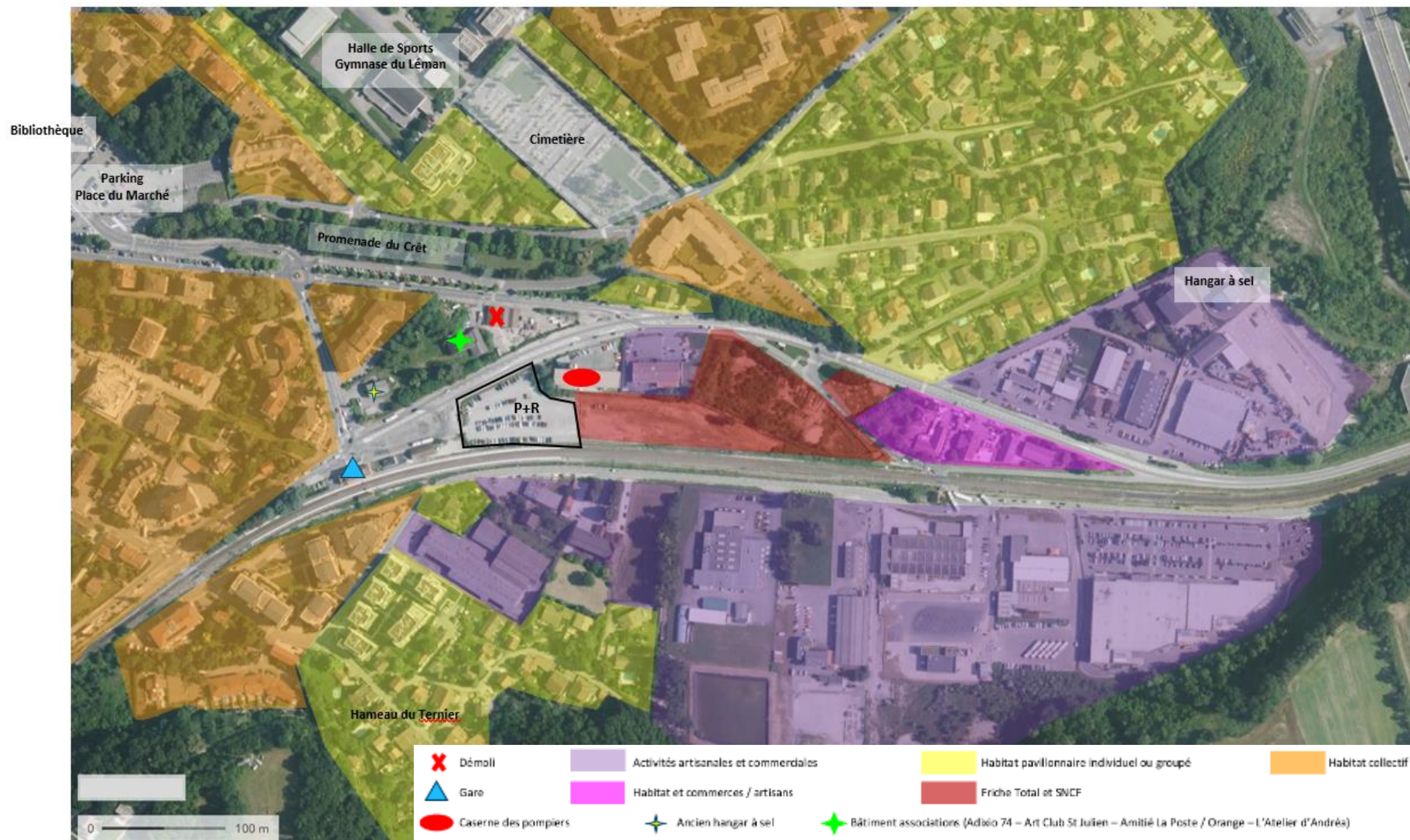


Figure 31 : Carte d'occupation des sols au niveau du Quartier Gare et périphérie

L'occupation du sol est dominée à 70% par les voiries (dont parking), les espaces bâtis (dont les petits espaces privatifs clos bordant des habitations) et une voie ferrée. Les espaces sont fortement anthropisés ou à l'abandon. Aucun habitat d'intérêt ou remarquable n'est présent sur le secteur qui est globalement urbanisé. Les enjeux au niveau de la flore et des habitats sont faibles. Ces habitats communs, typiques des zones urbaines et friches, ont cependant un rôle non négligeable dans la préservation de la biodiversité urbaine. Le site abrite de nombreuses espèces dont des espèces protégées. Les enjeux écologiques se limitent à : 1 espèce patrimoniale de mammifère (Hérisson d'Europe), 4 espèces d'oiseaux remarquables au niveau national (Linotte mélodieuse, Hypolaïs polyglotte, Verdier d'Europe et Moineau friquet), 1 espèce de reptile (Lézard des murailles) et 4 espèces de chauves-souris (Pipistrelle de Kulh, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle soprane).

Le cours d'eau de l'Arande est en très mauvais état de conservation. Il n'assure plus sa fonction hydrobiologique.

Les investigations pédologiques et floristiques menées ont montré l'absence de zone humide sur le secteur du projet.

Au bilan, les enjeux écologiques sont globalement faibles pour la faune et la flore. Ils résident principalement au niveau de l'Arande et son opportunité de renaturation saisie dans le cadre du projet. Le projet d'aménagement du Quartier Gare ne nécessite pas d'autorisation dérogatoire pour la destruction des espèces protégées, suivant le diagnostic écologique mené en 2017-2018 et complété à l'hiver 2020 et l'été 2021, et les mesures proposées dans l'étude d'impact d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi adaptées aux enjeux et aux impacts du projet.

IV.2.2 L'activité agricole

Sans objet ici, le projet étant en milieu urbain, occupé par du bâti, des équipements ou des friches.

V. Impacts du projet dans l'environnement

Le projet d'aménagement du Quartier Gare à Saint-Julien-en-Genevois a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas déclarée complète le 20/04/2022 enregistrée sous le n°2022-ARA-KKP-03707. Suivant la décision n°2022-ARA-KKP-3707 du 30/05/2022 (cf. Annexe 1 de l'étude d'impact), l'Autorité Environnementale a soumis le projet à évaluation environnementale.

L'étude d'impact a été établie sur le projet d'ensemble au stade AVP, des éléments de la phase PRO pour les espaces publics du PEM, du Permis de Construire Valant Division (PCVD) de l'ilot PEM et du Cahier des Prescriptions Architecturales, Urbaines et Paysagères réalisé pour l'ensemble du projet. Elle a fait l'objet d'un avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) formulé en date du 21 octobre 2022 (avis n°2022-ARA-AP-1398).

Cet avis émet un certain nombre de recommandations auxquelles des réponses ont été apportées dans le cadre du mémoire en réponse établi en janvier 2023 et mis à disposition du public, avec l'étude d'impact et l'avis de la MRAe, dans le cadre de la participation du public par voie électronique au cours de l'instruction du PCVD de l'ilot PEM.

Les enjeux environnementaux et impacts du projet d'aménagement du Quartier Gare à Saint-Julien-en-Genevois sont détaillés dans l'étude d'impact jointe au présent dossier d'enquête préalable à la DUP. Celle-ci n'a pas été modifiée par rapport à celle jointe au PCVD du PEM. A ce stade d'avancement du projet, il n'y a pas d'évolution significative tant concernant la définition du projet que l'avancement des études / investigations pour lesquelles il est nécessaire de maîtriser le foncier ou de pouvoir y accéder. L'étude d'impact sera complétée dans le cadre des dossiers de procédures qui seront déposés ultérieurement (permis déposés sur la partie du Parc Habité de l'Arande), avec les études complémentaires qui auront pu être menées dans l'intervalle, et intégrera également les éléments du mémoire en réponse établi en janvier 2023.

VI. Evaluation des incidences Natura 2000

Le site du réseau NATURA 2000 recensé le plus proche de la zone de projet est le site Natura 2000 « Le Salève », localisé à environ 5,6 km à l'Est (cf. carte en page suivante).

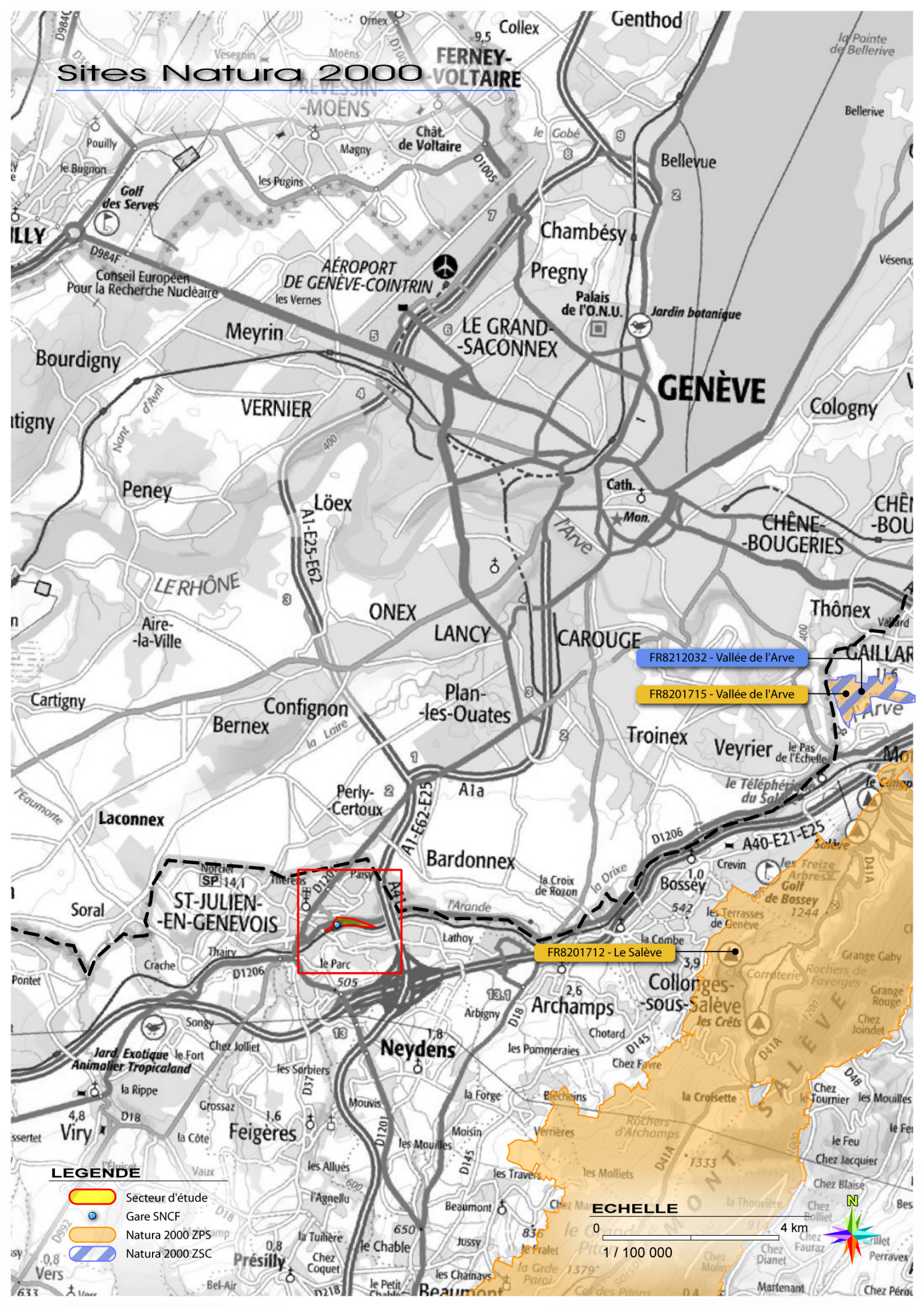
Ce site qui s'étend sur 4 427 hectares est classé Zone Spéciale de Conservation au titre de la directive « Habitats ». Il compte 14 habitats d'intérêt communautaire, dont 5 prioritaires et 10 espèces inscrites à l'annexe II de la Directive Habitats dont 2 plantes, 7 mammifères (le lynx et 7 espèces de chiroptères) et 1 amphibien.

Le projet ne va pas porter atteinte aux habitats du site Natura 2000. Ils sont éloignés de plus de 5 km et ne se recoupent pas. On notera que parmi les habitats relevés au niveau du projet, aucun n'a un statut d'intérêt communautaire au nom de la directive « Habitats ».

Le projet étant localisé en zone urbaine, aucune des espèces d'intérêt communautaire du sites Natura 2000 n'a été inventoriée et n'est susceptible d'être présente au sein du périmètre du projet.

Ainsi le projet d'aménagement du Quartier Gare à Saint-Julien-en-Genevois ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant motivé la désignation du site Natura 2000 « Le Salève » (ZSC).

Sites Natura 2000 2000



FR8212032 - Vallée de l'Arve

FR8201715 - Vallée de l'Arve

FR8201712 - Le Salève

LEGENDE

- Secteur d'étude
- Gare SNCF
- Natura 2000 ZPS
- Natura 2000 ZSC

ECHELLE

0 4 km
1 / 100 000

VII. La maîtrise foncière

La réalisation de l'opération d'aménagement nécessite la réalisation d'acquisitions foncières dans la mesure où le projet induit un remodelage parcellaire avec l'aménagement d'ensemble du Quartier Gare.

L'Etablissement Public Foncier de la Haute-Savoie intervient pour le compte de la Ville de Saint-Julien-en-Genevois afin de permettre la mobilisation du site et la réalisation du projet.

L'emprise totale affectée à l'opération est de 49 544m² dont :

- 10 335 m² de domaine public routier et servitude SNCF (258 m²),
- 39 209 m² cadastrés (hors servitude SNCF sur AN 250), avec des parcelles réparties comme suit :
 - 12 parcelles (12 705 m²) propriété de Saint-Julien-en-Genevois ;
Etant précisé que les parcelles AK 196-197-198-199-200-201 sont intégrées en partie dans le périmètre de la DUP ;
 - 4 parcelles (9 649 m²) propriété de la Communauté de Communes du Genevois ;
 - 3 parcelles (1 651 m²) propriété de l'EPF 74 ;
 - 10 parcelles privées (15 204 m²).

A ce titre la maîtrise foncière publique de l'opération est d'environ 69 % de l'emprise totale (en incluant les surfaces de domaine public routier) ou de 61 % de l'emprise totale en ne prenant en compte que les parcelles cadastrées.

Les parcelles privées inscrites dans le périmètre de DUP sont au nombre de 10 et sont regroupées en 5 comptes de propriété.

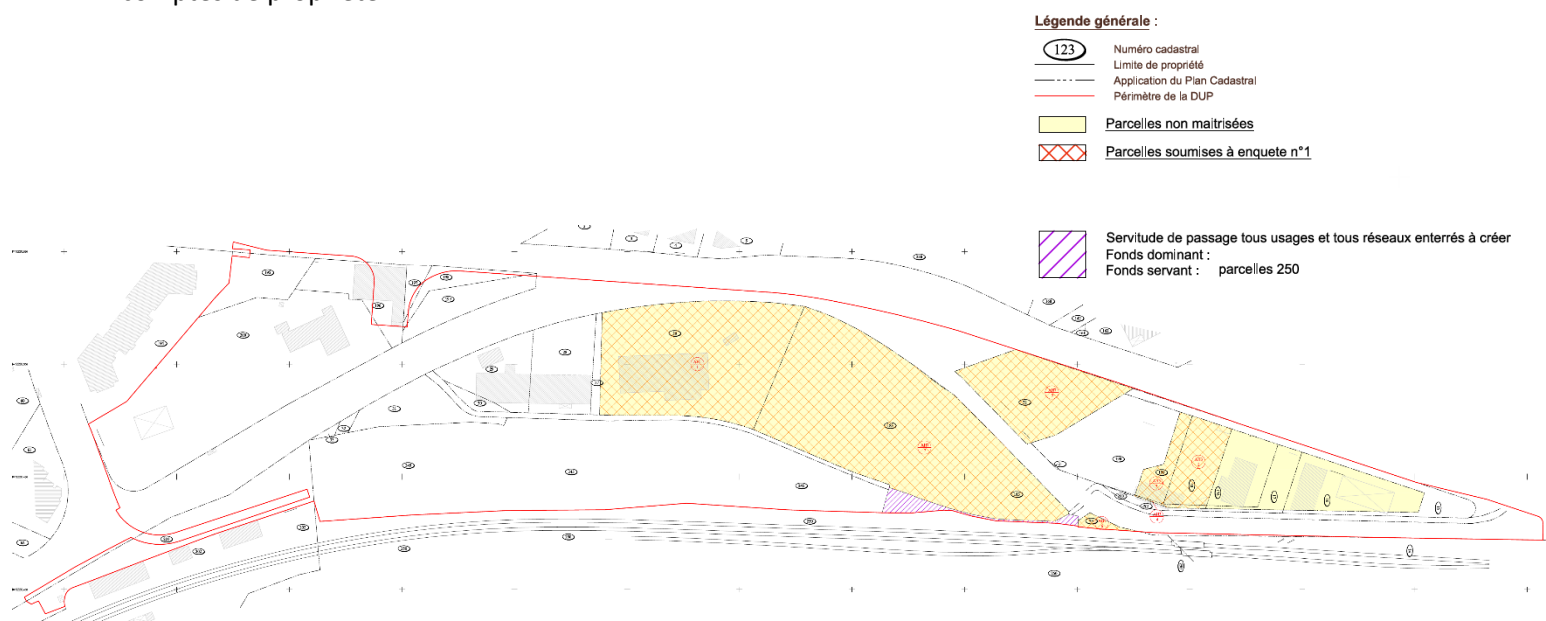


Figure 33 : Maîtrise du foncier du Quartier Gare (le foncier non maîtrisé est en couleur ou couleur+ trame quadrillée)

Afin d'aboutir à une maîtrise foncière publique des terrains concernés par le projet, les modes opératoires envisagés sont par ordre de priorité :

- Les acquisitions par voie amiable,
- Les acquisitions par l'exercice du droit de préemption urbain (DPU par délibération n°5/17 du 13/09/2017 sur l'ensemble des zones urbaines et d'urbanisation futures définies au PLU approuvé le 14/06/2017),
- Les acquisitions suivant une procédure d'expropriation.

La première phase du projet relative aux travaux de dévoiement-renaturation de l'Arande et déviation de la route de Lathoy, touche 3 comptes de propriété soit 7 parcelles (13 104 m²). Les propriétaires concernés ont été contactés, et les échanges sont en cours afin de trouver un accord amiable. Ces parcelles sont inscrites à l'enquête parcellaire n°1 conjointe au présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les propriétés privées impactées par la phase ultérieure d'aménagement pourront faire l'objet d'une maîtrise foncière publique plus tardive.

La procédure d'expropriation se décompose en deux phases :

- Une phase administrative, dont la finalité est la déclaration d'utilité publique du projet (DUP et déclaration de projet de l'article L122-1 du Code de l'Expropriation) et la détermination des parcelles à exproprier.
- Une phase judiciaire, qui correspond à la procédure de transfert de propriété des biens et d'indemnisation des propriétaires.

Le présent dossier est élaboré, conformément aux dispositions de l'article R112-4 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique. La Déclaration d'Utilité Publique est demandée en vue de réaliser les travaux et d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation du projet.

VIII. Classement-déclassement de la voirie

Les travaux de déviation de l'avenue Louis Armand pour sa section comprise entre la RD 1201 et la route d'Annemasse ont été achevés en 2022.

L'ancienne avenue Louis Armand (en bleu sur le plan ci-dessous) était à l'origine une route départementale qui, suivant décision du Conseil Départemental du 7 juin 2021, a été déclassée et rétrocédée à la commune de Saint-Julien-en-Genevois, le transfert ayant été opéré dans le patrimoine de la Commune par suite de la délibération devenue exécutoire emportant classement de pareille voirie en date du 16 septembre 2021.

Suite à la mise en service de l'avenue Louis Armand redressée en juillet 2022 (en orange sur le plan ci-dessous), les parcelles issues de l'ancienne voie communale (en bleu) n'ont plus été utilisées pour la circulation et sont donc considérées comme des délaissés de voirie. Ces emprises ont donc été déclassées de fait et ont perdu de facto leur caractère de dépendance du domaine public routier communal (cf. délibération n°106-2022 du Conseil Municipal de Saint-Julien-en-Genevois du 24 novembre 2022 relative au déclassé et désaffectation d'une partie des parcelles AK195, AK196 et AK200, AK201 ainsi que d'une partie de l'avenue Louis Armand).

La voie nouvelle créée dans le cadre du redressement de l'avenue Louis Armand ainsi que la section de la route d'Annemasse, entre la voie nouvelle redressée Louis Armand et la RD 1206 à l'Est, sont classées dans le réseau routier communal et seront reclassées, à terme, dans le réseau routier départemental (en orange sur le plan ci-dessous).

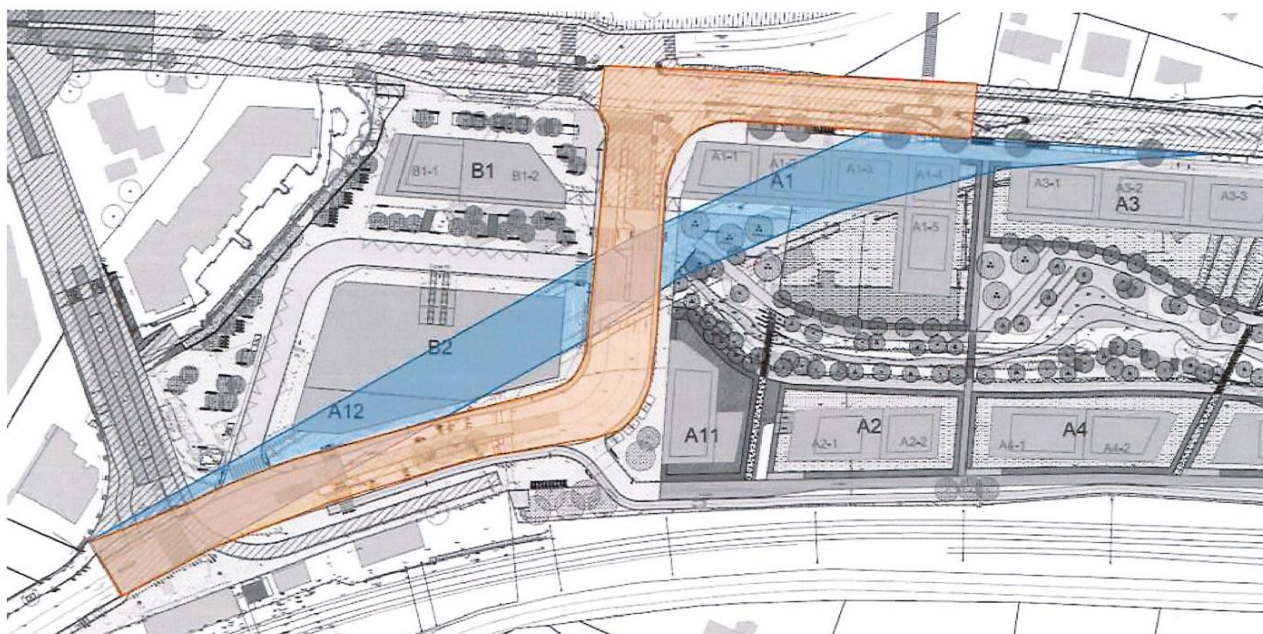


Figure 34 : Plan des classement (orange)– déclassé (bleu) de la RD 1206 liés au redressement de l'avenue Louis Armand (source : délibération n°118/21 du Conseil Municipal de Saint-Julien-en-Genevois du 16 septembre 2021)

Par ailleurs, le projet prévoit la déviation de la route de Lathoy, voie communale, préalablement aux travaux de renaturation de l'Arande. Une fois les travaux réalisés, la portion qui aura été déviée sera désaffectée et déclassée de fait (en jaune sur le plan ci-dessous). La nouvelle portion de voirie créée (en violet sur le plan ci-dessous) sera classée dans le domaine routier communal.

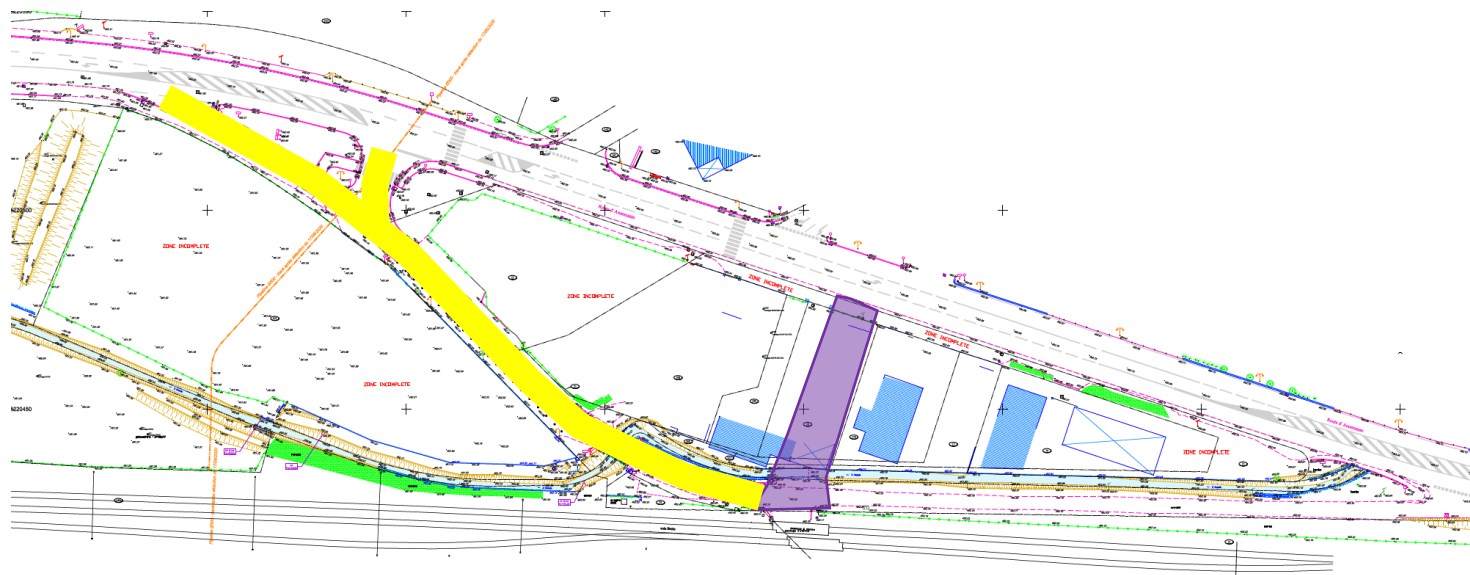


Figure 35 : Classement – déclassement de la route de Lathoy

En jaune la partie qui sera déviée et déclassée, en violet la nouvelle voie créée qui sera classée dans le domaine routier communal

IX. Le coût de l'opération

Le coût pour les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet au sein du périmètre de la DUP est de 13,1 M€ HT. Y compris Les frais d'actes, de portage et d'indemnités s'élèvent à 18,7 M€ HT.

Le coût total des travaux est de 29,9 M€ HT, répartis comme suit :

- Travaux de mise en état des sols (désamiantage, démolition, dépollution) est de 5,3 M€ HT,
- Travaux d'espaces publics, VRD et équipements de 24,6 M€ HT.

Le montant des dépenses liées aux études préalables techniques, d'urbanisme, de géomètre, réglementaires, MOE, AMO, ... est de l'ordre de 3,9 M€ HT.

Les frais financiers, frais divers, taxes et participations s'élèvent à environ 6,5 M€ HT.

Le montant du coût global réel du projet est donc de l'ordre de 59 M€ HT.

X. Justification de l'utilité publique du projet

La ville de Saint-Julien-en-Genevois souhaite développer un modèle de ville à vivre, intense et urbaine afin de répondre aux exigences du développement durable tout en répondant aux besoins d'accueil importants générés par la dynamique du Grand Genève.

A l'échelle du territoire communal, le développement de l'habitat se fait quasi exclusivement par renouvellement urbain sous forme d'habitat collectif, limitant la consommation d'espaces naturels et agricoles et optimisant la constructibilité au sein du tissu déjà constitué.

La renaturation des cours d'eau en traversée de Saint-Julien-en-Genevois est un pilier important du projet de ville. Le quartier de la Gare est situé le long de la route d'Annemasse en entrée de ville Est du territoire, à proximité du cœur de ville, au niveau d'espaces en friche et peu qualitatifs, et connecté aux transports en commun. Ce site est identifié au PLU pour être transformé et sa mutation est organisée par une orientation d'aménagement et de programmation.

En parallèle, la Communauté de Communes du Genevois compétente en matière « d'organisation des services de transports publics de voyageurs, et transports scolaires » projette le développement d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) devant la gare ferroviaire à Saint-Julien-en-Genevois, avec l'arrivée du futur tramway reliant Genève.

L'intérêt public majeur du projet se justifie par plusieurs points. Le premier réside dans l'objectif de développement d'un programme résidentiel diversifié/pour tous répondant en partie à la pression démographique que connaît le département de la Haute Savoie.

Le deuxième, concerne l'objectif de réduction de la consommation foncière et l'engagement d'un projet de renouvellement urbain à proximité du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois, devant la gare ferroviaire et du terminus du tramway qui reliera Genève à Saint-Julien-en-Genevois. L'offre de logement programmée et les typologies proposées participeront à la réduction de l'étalement urbain et au développement de formes urbaines compactes peu consommatrices d'espace sur un site stratégique en terme de localisation.

Le troisième est lié à la déclinaison des politiques en matière de cohérence Urbanisme / Transport-Mobilité du fait de l'intégration d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) au projet, face à la gare ferroviaire et à l'arrivée du futur tramway. Le PEM sera le lieu principal du territoire qui permettra de générer l'effet réseau / connexion entre offre transfrontalière, urbaine, locale et ferroviaire. Le PEM de Saint-Julien-en-Genevois est au cœur du quartier Gare et très proche du centre-ville. Les espaces publics situés aux abords sont réaménagés, l'interface avec les réseaux de Transport Public est réorganisée et l'accessibilité multimodale améliorée entre notamment la gare ferroviaire, la desserte des bus (ligne N, O, M, 13 et T72), la future ligne de tramway, le P+R et les mobilités actives avec des cheminements maillés desservant l'ensemble du quartier, la ViaRhôna et la consigne sécurisée pour les vélos dans le PEM). L'utilisateur du PEM est placé au cœur de la ville centre et d'un réseau de transport maillé.

Cette stratégie de développement autour du PEM et à proximité du centre-ville contribue de fait à réduire les déplacements pendulaires en véhicule personnel (report modal) et participe à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre dans le bassin genevois. Le Quartier Gare dans sa localisation et dans sa conception s'attache à réduire les déplacements motorisés.

Le quatrième est lié à la place accordée à la nature dans le projet urbain, avec la renaturation de l'Arande comme ligne directrice et axe de recomposition urbaine. Le Parc Habité de l'Arande se développe autour et le long des berges du cours d'eau dévié au centre du parc et renaturé, offrant un parc public qualitatif de près d'un hectare, conciliant ville et nature.

Enfin le projet contribuera fortement à l'attractivité du secteur gare, en continuité du centre-ville, par la création d'une nouvelle offre mixte, logements, bureaux, équipements, commerces et services (complémentaires à l'offre existante), espaces publics et équipements (crèche, école, pôle médical), autour de la gare. Le projet vise à créer une nouvelle polarité à Saint-Julien-en-Genevois complémentaire du centre-ville et des projets des différents secteurs de la commune. Il ne s'agit en aucun cas de venir concurrencer les dynamiques en présence, commerciales entre autres, mais bien de profiter de l'arrivée du tramway et de la réalisation du Pôle d'Échanges Multimodal pour créer une nouvelle attractivité et inscrire la commune au cœur de la dynamique territoriale du Genevois.

L'opération d'aménagement du Quartier Gare, comprenant le PEM, est nécessaire au développement de la commune de Saint-Julien-en-Genevois mais plus largement au territoire de la Communauté de Communes du Genevois qui sont des territoires attractifs et générateurs de flux croissants induits quotidiens.

Ce projet, d'une superficie d'environ 5 hectares, permettra la réalisation-construction sur la durée de la concession d'aménagement jusqu'en 2032 de :

- Phase 0 en 2022 (donc réalisée) : la déviation de l'avenue Louis Armand,
- Phase 1 de 2023 à 2025 : l'ilot PEM qui comprend le PEM tramway/bus/train avec un parking P+R d'environ 534 places VL et 50 places 2 roues motorisés, et intégration des mobilités douces (parvis piéton pour faciliter les flux/ intégration de pistes cyclables/ consigne vélo de 260 m² dans bâtiment de parking P+R), un hôtel d'une centaine de chambres, des bureaux et des commerces ;
- Phase 2 en 2024-2025 : le dévoiement et la renaturation de l'Arande, y compris la déviation de la route de Lathoy nécessaire aux travaux de dévoiement de l'Arande ;
- Phases 3 à 6 entre 2025 et 2032 : le Parc Habité de l'Arande avec ses 530 logements (avec une offre mixte : social, abordable, participatif, libre), son parc public de près d'un hectare, le groupe scolaire, la crèche, le pôle médical et éventuellement quelques commerces et services.

Il s'inscrit dans les objectifs du Programme Local de l'Habitat, concernant les objectifs de mixité sociale et la répartition des typologies de logements et leur taille, afin de répondre aux demandes des ménages, comme du territoire en terme démographique, économique et urbanistique.

Le projet est l'accomplissement d'une politique d'urbanisation cohérente visant à densifier ce secteur dont la localisation est stratégique au regard de la mobilité, de la proximité du centre-ville, en raisonnant l'étalement urbain et dans une logique de valorisation du cadre de vie autour de l'Arande renaturée.

De plus, le projet permet le renouvellement urbain de ce secteur de la commune proche du centre-ville, en permettant le recyclage de fonciers avec pour certains la démolition d'anciens bâtis ou de bâtiments en friche et la dépollution inhérente de ces sites.

La localisation même du site, à proximité immédiate du centre-ville, au droit de la gare ferroviaire et à l'arrivée du tramway, en fait une opportunité unique de renouvellement urbain dans le respect des règles PLU.

Pour répondre précisément aux enjeux de développement urbain et aux objectifs définis dans leurs documents de planification, la commune de Saint-Julien-en-Genevois et la Communauté de Communes du Genevois n'ont pas d'autre alternative foncière aux terrains situés dans l'assiette du présent périmètre de la DUP.

Il convient de rappeler que la Commune et la Communauté de Communes du Genevois ont d'ores et déjà constitué une réserve foncière (directement ou via des portages fonciers par l'EPF) de près de 2,1 hectares (hors domaine public propriété de la commune ou du département). Une servitude de passage est prévue sur le foncier de la SNCF pour le passage de la voie Sud représentant une surface d'environ 258 m².

Le projet rend donc nécessaire la maîtrise foncière des derniers terrains privés situés dans le périmètre de l'opération.

XI. Conclusion

Ce projet permet :

- d'apaiser la mobilité à l'échelle de l'ensemble du Genevois ;
- de créer un pôle d'échanges pour connecter les différents modes de transports : tramway / bus / trains / voitures / vélos / piétons ;
- de proposer des logements pour tous, y compris des logements abordables et socialement aidés ;
- de développer des activités économiques et des services ;
- de proposer des espaces verts arborés mettant en valeur la rivière Arande ;
- de développer le premier quartier bas carbone de Haute-Savoie avec notamment la construction bois et l'utilisation de matériaux bio-sourcés.

Le projet permet une requalification de l'entrée de Ville à l'Est, le renouvellement urbain sur un secteur occupé partiellement par des friches, avec dépollution du site, sans consommation de terres agricoles ou naturelles, tendant vers l'objectif "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN).

Les ambitions du projet présenté par UrbanEra, aménageur du Quartier Gare dans le cadre de la concession d'aménagement, sont résumés dans la figure suivante :

LES AMBITIONS DU PROJET		
ENVIRONNEMENT	MOBILITÉ	MIXITÉ
Développement du 1 ^{er} quartier bas carbone de Haute-Savoie	Développement d'un Pôle d'échange Multimodal urbain fonctionnel et vivant	Créer une polarité venant compléter les équilibres existants et renforcer le vivre ensemble
➤ Offrir un espace paysager renaturé et fonctionnel ➤ Mettre l'accent sur la construction bas carbone grâce à un partenariat exceptionnel avec le Pôle Excellence Bois (74) ➤ Faire de l'utilisateur / habitant un acteur du bas carbone	➤ Développer 500 places publics P+R en lien avec une gare routière ouverte et accueillante ➤ Favoriser et encourager les mobilités douces ➤ Penser des solutions innovantes en termes de mutualisation et de foisonnement ➤ Repenser la place de la gare du XXI^{ème} siècle avec les habitants	➤ Un projet pensé pour tous ➤ Un projet qui facilite le quotidien et génère de l'attractivité ➤ Un projet réalisé pour et par les habitants par le biais d'une concertation/ participation sur mesure ➤ Des espaces pensés pour favoriser les liens et la mixité

Figure 36 : Ambitions d'UrbanEra pour l'aménagement du Quartier Gare

Le projet est exemplaire en matière environnementale, tant dans la prise en compte des caractéristiques du site, que dans sa définition. Il a pour ambition d'être le premier quartier bas carbone de Haute-Savoie.

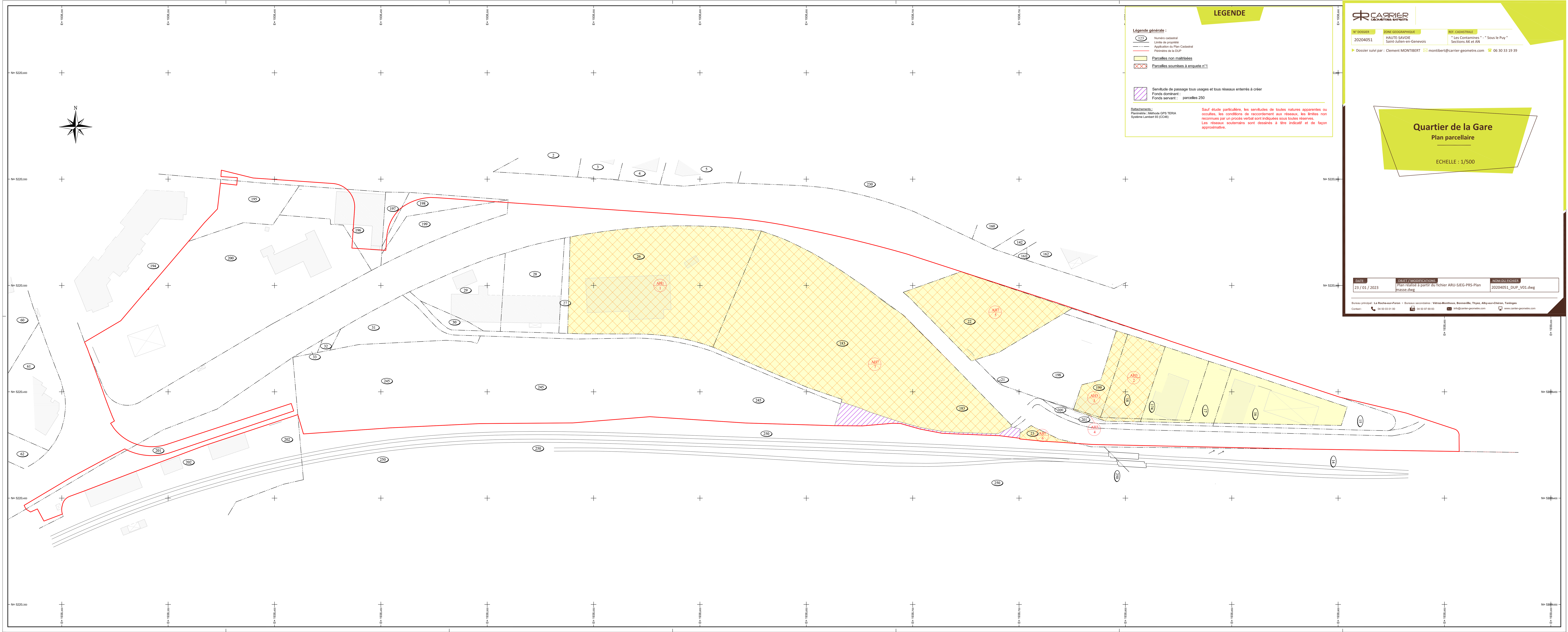
Ce projet urbain traite d'enjeux liés à la mobilité, à la mixité sociale et fonctionnelle et à l'environnement. Il contribuera à marquer le renouveau de l'image et l'identité du secteur Gare ou « Quartier Gare », tout en valorisant les caractéristiques du site.

Il présente les caractéristiques d'un projet d'intérêt public.

Les Collectivités n'ont pas la maîtrise complète des terrains ; il est donc nécessaire de se donner la possibilité de recourir à l'expropriation.

Par conséquent, ces Collectivités et l'Etablissement Public Foncier de Haute-Savoie sollicitent de Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie, l'ouverture d'une enquête de Déclaration d'Utilité Publique et enquête parcellaire conjointe n°1 (pour les travaux de renaturation de l'Arande et déviation de la route de Lathoy préalable), pour le projet d'aménagement du Quartier Gare à Saint-Julien-en-Genevois.

La Déclaration d'Utilité Publique en vue de réaliser les travaux et les acquisitions foncières nécessaires est demandée au profit de l'Etablissement Public Foncier de Haute-Savoie (EPF 74) qui est en charge des acquisitions foncières pour l'opération du Quartier Gare pour le compte de la Commune de Saint-Julien-en-Genevois.



REFERENCES		ENQUETE PARCELLAIRE : ETAT PARCELLAIRE							Commune de Saint-Julien-en-Genevois			
Terrier AH1 Page 1/3		Acquisitions pour l'Aménagement du Quartier Gare							Maître d'ouvrage : Etablissement Public Foncier Haute-Savoie			
INDICATIONS CADASTRALES					PROPRIETAIRES			EMPRISE		RELIQUAT		
N° du plan	Adresse	section numéro cadastral	nature	surface (en m²)	Etat civil	Date et lieu de naissance	numéro cadastral	surface (en m²)	numéro cadastral	surface (en m²)		
1	6 Avenue Louis Armand	AN 26	S	4095	Bailleur : Société Civile Immobilière (SCI) dénommée "EN LOUCHE" Siège social : 22 rue Amédée VIII de Savoie 74160 SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS <i>Gérantes associées :</i> CHAMOT Jacqueline, Marie, Cécile née SERRATRICE [REDACTED] BELLERAUD Claudine, Luce, Marie née SERRATRICE [REDACTED] Emphytéote : Société par Actions Simplifiées (SAS) dénommée" MEGALE" Siège social : Lieudit Les Contamines 74160 SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS Président : Fabien GRAND Directeur général : Sonia GRAND	Immatriculée du RCS de THONON-LES-BAINS numéro 323 874 198 						

REFERENCES		ENQUETE PARCELLAIRE : ETAT PARCELLAIRE						Commune de Saint-Julien-en-Genevois			
Terrier AH3 Page 2/3		Acquisitions pour l'Aménagement du Quartier Gare						Maître d'ouvrage : Etablissement Public Foncier Haute-Savoie			
INDICATIONS CADASTRALES					PROPRIETAIRES			EMPRISE		RELIQUAT	
N° du plan	Adresse	section numéro cadastral	nature	surface (en m²)	Etat civil	Date et lieu de naissance		numéro cadastral	surface (en m²)	numéro cadastral	surface (en m²)
2	8 Route d'Annemasse	AN 18	S	725	Propriétaires Indivis : 1. PORTIER Jacques Louis Bernard 2. FALDA Michelle Colette 			AN 18	725	-	-
3	8C Route d'Annemasse	AN 199	S	322				AN 199	322	-	-
4	8 Route d'Annemasse	AN 201	S	33				AN 201	33	-	-

REFERENCES		ENQUETE PARCELLAIRE : ETAT PARCELLAIRE						Commune de Saint-Julien-en-Genevois			
Terrier AH7 Page 3/3		Acquisitions pour l'Aménagement du Quartier Gare						Maître d'ouvrage : Etablissement Public Foncier Haute-Savoie			
INDICATIONS CADASTRALES					PROPRIETAIRES			EMPRISE		RELIQUAT	
N° du plan	Adresse	section numéro cadastral	nature	surface (en m²)	Etat civil	Date et lieu de naissance		numéro cadastral	surface (en m²)	numéro cadastral	surface (en m²)
5	Sous le Puy	AN 22	T	1696	SAS TOTAL ENERGIES MARKETING FRANCE Siège Social : 562 Avenue du Parc de l'Ile 92000 NANTERRE	Immatriculée au RCS de NANTERRE sous le numéro 531 680 445		AN 22	1696	-	-
6	Les Contamines	AN 23	P	139				AN 23	139	-	-
7	9002 Route d'Annemasse	AN 183	T	6094				AN 183	6094	-	-