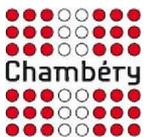


# ZAC CASSINE - PROTOCOLE PARTENARIAL DEFINISSANT LES MODALITES DE TRAVAIL ENTRE GRAND CHAMBERY, LA VILLE DE CHAMBERY, CHAMBERY GRAND LAC ECONOMIE, ICFSUD EST MEDITERRANEE ET SNCF IMMOBILIER

VF du 05/01/2024



ICF HABITAT 



# SOMMAIRE

-SIGNATAIRES DU PROTOCOLE PARTENARIAL

-PREAMBULE

## 1. OBJET DU PROTOCOLE PARTENARIAL

>Objectifs du développement urbain de Grand Chambéry, de la ville de Chambéry et de Chambéry Grand Lac Economie,

>Missions et priorités de SNCF Immobilier,

>Opportunité pour l'offre de logement ICF

>Objet de l'accord cadre partenarial,

>Engagement communs

## 2. OBJET DU PROTOCOLE PARTENARIAL

## 3. MODALITES DE REALISATION DES ETUDES

## 4. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET CLAUSE DE CONFIDENTIALITE

## 5. MODIFICATION ET RESILIATION DU PROTOCOLE

## 6. DUREE DU PROTOCOLE

## 7. REGLEMENT DES LITIGES

ANNEXE 1, Les sites

ANNEXE 1 bis, Reconstitution stationnement Secteur 2

ANNEXE 2, Périmètre secteur 5.

ANNEXE 3, Ilot A2 et V8 de la ZAC.

ANNEXE 4, Calendrier, Grandes échéances

# SIGNATAIRES DU PROTOCOLE PARTENARIAL

**Grand Chambéry**, Communauté d'Agglomération, dont le siège est à 106 avenue des Blachères CS 82618 73026 Chambéry Cedex, identifiée au SIREN sous le numéro ..... , représentée par Thierry REPENTIN, Président dûment habilité à cet effet, en vertu d'une décision en Bureau communautaire en date du .....

**Ville de Chambéry**, dont le siège est à Place de l'Hôtel de ville, 73011 Chambéry identifiée au SIREN sous le numéro ..... , représentée par Thierry REPENTIN, Maire, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération du Conseil Municipal en date du .....

**Chambéry Grand Lac Economie**, Syndicat Mixte, dont le siège est à 16 avenue Lac du Bourget 73370 Le Bourget du Lac, identifiée au SIREN sous le numéro 200 075 810, représenté par Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, présidente, dûment habilitée à cet effet, en vertu d'une délibération du Conseil Syndical en date du.....

**Société nationale SNCF**, Société anonyme, au capital de 1 000 000 000, 00 Euros, dont le siège est à La Plaine Saint-Denis (93200), 2 place aux Etoiles, identifiée au SIREN sous le numéro 552 049 447 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY.

**SNCF Réseau**, Société anonyme, au capital de 621 773 700,00 Euros, dont le siège social est à SAINT DENIS (93200) , 15-17 Rue Jean-Philippe RAMEAU, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737 et immatriculée au registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY. Agissant au nom de l'Etat français en vertu des dispositions de l'article L.2111-20 du Code des Transports.

**FRET SNCF**, société par actions simplifiée, au capital de 58 062 998, 00 Euros, dont le siège social est à SAINT- OUEN (93400), 16 rue Simone Veil, identifiée au SIREN sous le numéro 518 697 685 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY.

**SNCF Gares & Connexions**, Société anonyme, au capital de 77 292 590,00 Euros, dont le siège social est à PARIS (75013), 16 avenue d'Ivry, identifiée au SIREN sous le numéro 507 523 801 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS. Agissant au nom de l'Etat français en vertu des dispositions de l'article L.2111-20 du Code des Transports.

**ICF Sud-Est Méditerranée SA d'HLM**, identifié au SIREN sous le numéro 775690944 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Lyon, dont le siège est à Lyon 3ème arrondissement (69003), 124 Boulevard Marius Vivier Merle, Immeuble « ANTHEMIS »,

FRET SNCF et SNCF Réseau sont représentées par :

- La société nationale **SNCF**, ci-après dénommée « SNCF Immobilier » désignant la branche immobilière de la Société nationale SNCF ayant reçu mandat pour conclure et gérer le présent protocole
  - de la société FRET SNCF aux termes d'une convention dénommée « convention de gestion et de valorisation du patrimoine immobilier » conclue le 30 juillet 2015 entre les anciens établissements publics SNCF et SNCF Mobilités aux droits desquels viennent la société nationale SNCF et la société FRET SNCF
  - de la société SNCF Réseau aux termes d'une convention dénommée « convention de gestion et de valorisation du patrimoine immobilier » conclue le 30 juillet 2015 entre les anciens établissements publics SNCF et SNCF Réseau aux droits desquels viennent la société nationale SNCF et la société SNCF Réseau

La société nationale SNCF est elle-même représentée par :

M. Antoine de Rocquigny, Directeur de l'immobilier de SNCF SA, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés, avec faculté de subdélégation, par M. Laurent TREVISANI aux termes d'une délégation de pouvoirs en date du XX XX XXXX à La Plaine-Saint-Denis.

SNCF Gares & Connexions est également représentée à la présente convention par la société nationale SNCF, aux termes d'un mandat consenti par Monsieur le Directeur de l'Agence Gares Centre Est Rhône Alpin de SNCF Gares & Connexions en date du 23 janvier 2019.

Le terme « Groupe SNCF » utilisé dans la présente convention désigne spécifiquement les sociétés SNCF Réseau, FRET SNCF, SNCF Gares & Connexions et société nationale SNCF, propriétaires des terrains compris dans le périmètre du présent protocole.

## PREAMBULE

Fort de son attractivité, le territoire de Grand Chambéry poursuit son développement y compris en renouvellement urbain dans les espaces les plus centraux de la Ville centre.

Depuis la création de la ZAD en 1996 à la demande de la ville de Chambéry, jusqu'au lancement de la procédure de la ZAC par l'agglomération en 2016, l'approbation du dossier de création de la Zac en 2018 et jusqu'à ce jour, des acquisitions sont menées sur le site de la Cassine par les collectivités compétentes pour constituer une réserve foncière pour préserver les possibilités d'accueil de nouvelles activités économiques et le développement de la gare de Chambéry. Les études menées depuis 2015 ont mis en lumière la nécessité d'appréhender ce secteur stratégique au cœur de l'agglomération et de grandes infrastructures non pas comme un parc d'activités économiques traditionnel mais comme un véritable quartier urbain à forte dominante économique de dimension métropolitaine, avec comme ambitions :

- De requalifier l'entrée de ville par la création d'un quartier attractif proposant une diversité d'usages intégrés dans son environnement,
- D'activer un écosystème urbain en intégrant en synergie les aspects économiques, sociaux, culturels et patrimoniaux,
- D'intégrer la nature en ville,
- D'intégrer ce périmètre dans le dispositif « action cœur de ville ».

La valorisation des emprises foncières du Groupe SNCF, compte-tenu de leur localisation, de l'évolution de leurs usages ou l'effet de coupure du paysage urbain qui les caractérise, constitue dans ce cadre un levier stratégique.

Pour répondre à la hausse du trafic, aux enjeux de demain sur le transport décarboné et à la régularité, le Groupe SNCF modernise et développe son réseau ferré. La politique engagée au niveau national par la société nationale SNCF pour valoriser les fonciers ferroviaires en lien avec la modernisation de son parc d'exploitation et la rationalisation de ses activités rejoint cette démarche et conduit SNCF Immobilier à accélérer le développement de projets d'aménagement urbain et immobiliers, y compris en les (co) développant, sur des emprises susceptibles d'être désaffectées après redéploiement des activités ferroviaires. La société nationale SNCF peut pour cela s'appuyer sur ses filiales immobilières, dont ICF Habitat Sud-Est Méditerranée, entreprise sociale pour l'habitat.

Dans ce contexte, Grand Chambéry, la Ville de Chambéry, Chambéry Grand Lac Economie, ICF Habitat Sud-Est Méditerranée et SNCF Immobilier entendent mettre en place une démarche de travail partenarial pour partager et définir, le plus en amont possible de leur réflexion, les projets susceptibles d'être développés sur les sites du Groupe SNCF identifiés comme potentiellement mutables, selon un calendrier et un processus à définir site par site.

Il est précisé que les engagements du Groupe SNCF relatifs à la mutation et au développement des différents sites identifiés dans le cadre de cette démarche partenariale restent subordonnés à la décision de mutabilité à prendre par les propriétaires respectifs (FRET SNCF, SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau et société nationale SNCF ), compatible d'une part avec la ZAC Cassine et les objectifs de développement urbain de l'avenue de la Boisse portés par les collectivités et d'autre part avec les besoins ferroviaires et les objectifs de valorisation des propriétaires du Groupe SNCF.

L'objectif de ce protocole est bien d'aboutir à un accord global.

# 1. OBJET DU PROTOCOLE PARTENARIAL

Les Parties conviennent de collaborer, dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Cassine, en vue de répondre au mieux aux enjeux de développements des collectivités locales signataires du présent protocole et aux enjeux ferroviaires visés au présent protocole.

Plus précisément, pour parvenir à un développement cohérent des activités urbaines et ferroviaires et dans le cadre du contexte précédemment exposé, le présent protocole a pour objet :

- + D'engager conjointement un travail de définition de l'opportunité et des conditions de mutabilité partielle ou globale des terrains ferroviaires visés dans le présent protocole devant permettre leur classification (mutabilité à court terme, moyen terme ou long terme) au regard de leur capacité et potentiel de mutation. Il s'agira :
  - d'engager des études pour confirmer et préciser les périmètres et les conditions de mutations des terrains ferroviaires visés dans les cinq secteurs, ainsi que l'exploitabilité ferroviaire des activités à relocaliser.
  - de mettre en place sur les fonciers définis comme mutables, à l'issue des études de faisabilité et ayant fait l'objet d'une décision favorable par les instances du Groupe SNCF, les études devant permettre de confirmer la faisabilité technique, le calendrier, l'identification des libérations et des éventuelles reconstitutions des bâtiments et installations utilisées par le Groupe SNCF pour la poursuite de l'accomplissement de leurs missions respectives pour préparer les conventions de financements afférentes aux coûts de reconstitution conformément aux dispositions :
    - De l'article L.2111-20-1 du Code des Transports et de l'article 7 du décret 2019-1516 du 30 décembre 2019 pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et
    - Des articles L. 2102-16 et L. 2102-17 du Code des transports et de l'article 2 du décret n° 2019-1581 du 31 décembre 2019 pour les biens, propriété de SNCF et de FRET SNCF.

Pour mémoire, la notion de vétusté est à exclure et les dispositions législatives et réglementaires précitées font obligation à la collectivité ou aux groupements de collectivités territoriales, acquéreur, de financer une indemnité égale à la valeur de reconstitution pour des fonctionnalités et capacités inchangées, sauf à ce que le groupe SNCF prévoie de son initiative une reconstitution présentant des fonctionnalités et des capacités inférieures et/ou présentant un coût optimisé du fait d'optimisation structurelle au sein d'un bâtiment mixant d'autres usages.

- + De définir les objectifs stratégiques de chacun des partenaires.
- + Un programme commun d'études à réaliser.
- + La répartition des maîtrises d'ouvrage pour chacune des études.

- + Le dispositif de coopération pour le suivi de la réalisation des études.
- + Le principe de financement de l'ensemble des études, visées dans le présent protocole, à réaliser pour chaque secteur.
- + Le dispositif de pilotage et de suivi des études.
- + Les modalités de diffusion et de capitalisation communes des études réalisées.

Il est ici expressément rappelé que les stipulations contenues dans le présent protocole ne constituent en aucun cas un engagement ferme et définitif de vendre ou d'acheter ; toutes les conditions permettant la rencontre définitive des volontés n'étant pas à ce jour nécessairement réunies.

Les Parties entendent rappeler par le présent protocole leur volonté commune de répondre au mieux aux enjeux de développement territoriaux, urbains et ferroviaires qui sont présentés.

Les modalités de réalisation opérationnelle seront déterminées à l'issue des études visées dans le cadre du protocole.

## 2. OBJECTIFS STRATEGIQUES DES PARTIES

### 2.1. OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT URBAIN DES COLLECTIVITES\*

\* CGLE, Grand Chambéry et Ville de Chambéry

Le choix du site de la ZAC de la Cassine répond à plusieurs enjeux :

- + Une limitation de la consommation des terres notamment agricoles, en optant pour un projet en renouvellement, gage d'amélioration de la qualité urbaine de cet ancien site industriel et économique notamment pour les habitants actuels du site,
- + Une limitation des déplacements motorisés individuels en retenant pour ce projet un site connecté à un pôle multimodal et quasi hyper-centre,
- + Un confortement du centre de l'agglomération en proposant une offre à la fois de bureaux premiums et de logements renforçant la dynamique actuelle de reconquête du cœur de Chambéry.

L'arrière de la gare est enclavé, le site de la Cassine s'apparente à ce jour à une friche industrielle qui, sans action publique majeure, présente de grandes difficultés à muter. Plutôt que de laisser le site évoluer au fil de l'eau, et dans l'optique d'en faire un quartier de ville durable, les collectivités se sont saisies du devenir de ce site de manière volontariste dès 1996 via une procédure de ZAD puis à compter de 2016 via la procédure de ZAC, afin :

- + De mettre en place un renouvellement urbain organisé, intégrant les enjeux environnementaux dans la conception de ce quartier au travers de l'organisation du plan masse (préservation des îlots de chaleur, occupation des futurs bâtiments en fonction de l'exposition aux nuisances) et

du développement de mobilité alternative à la voiture (modes actifs, transports en commun, navette autonome), les enjeux de mixité sociale avec l'intégration de 20 % de LLS et de 20% d'accès abordable,

- + De préserver et renforcer les trames verte et bleue avec la préservation de la zone humide, une gestion intégrée des eaux pluviales et la reconstitution de corridors écologiques, contribuant à rendre le quartier résilient au changement climatique, de privilégier le développement des énergies renouvelables, de favoriser le raccordement au réseau de chauffage urbain et le recours à la géothermie.
- + De gérer de manière globale les nuisances (sols pollués, exposition au bruit et à la pollution de l'air) par une réflexion d'ensemble et une action coordonnée, seule garante d'une réponse adaptée à ces enjeux, aussi bien pour les futurs usagers du quartier que ceux y résidant dès à présent.

Seul cet engagement des collectivités peut assurer que ce site se renouvelle et s'urbanise dans l'objectif de créer un quartier effaçant les inégalités environnementales et surexposition des populations notamment déjà présentes sur site.

Sur le secteur de l'avenue de la Boisse (hors ZAC de la Cassine), une opération immobilière contribuerait à poursuivre le renouvellement et la requalification du secteur Nord de la gare. Cette opération devant être garante d'une temporalité et d'une programmation complémentaires et non concurrentielles aux ZAC de la Cassine et de Vétrotex.

## 2.2. OBJECTIFS DE SNCF IMMOBILIER

SNCF Immobilier partage et porte les objectifs du groupe SNCF. Partenaire historique des collectivités locales et des acteurs publics et privés de l'aménagement urbain, SNCF Immobilier a pour priorités :

- + D'optimiser le parc tertiaire, social et industriel des différentes activités du Groupe SNCF pour contribuer à leur performance économique, industrielle et sociale,
- + De valoriser le patrimoine immobilier et ferroviaire du Groupe SNCF au service de la ville durable, tout en se positionnant comme développeur urbain
- + De développer une offre de logements accessible à tous, à proximité des réseaux de transport.
- + De rationaliser le patrimoine du Groupe SNCF, moderniser son outil productif et valoriser ses emprises foncières inutilisées.
- + De permettre la modernisation et le développement des installations ferroviaires utiles à la circulation des trains. Ainsi spécifiquement, dans le cadre du programme de « Commande Centralisée du Réseau » SNCF RESEAU prévoit l'implantation d'un bâtiment tertiaire nouveau de type Tour de Contrôle Ferroviaire Alpes (appelé PGRA ; Poste à Grand Rayon d'Action) sur la ville de Chambéry pour superviser le trafic ferroviaire en Savoie, en Haute-Savoie et, à plus longue échéance, dans la partie alpine des départements de l'Ain et de l'Isère.

Une dizaine de tours de contrôle ferroviaires est déjà en service à Lyon (CCR RHONE ALPES sur le site Jean Macé), Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), Vigneux-sur-Seine (Essonne), Strasbourg, Dijon, Bordeaux...

Cet équipement clé dans la modernisation des installations techniques et dans l'exploitation ferroviaire alpine future est prévu sur le secteur 5, seul foncier SNCF à disposition et satisfaisant aux critères d'implantation.

D'autres opérations de valorisation ultérieures à l'édification du bâtiment et la réalisation de ce projet stratégique pour SNCF RESEAU pourront être menées sur le reliquat éventuel du terrain du secteur 5.

Le périmètre du secteur 5 figure en annexe 2.

Il est toutefois précisé que le mandat consenti à SNCF Immobilier ne couvre pas :

- + Le périmètre du Pôle d'Echanges Multimodal non compris dans le présent protocole, car il est géré en direct par SNCF Gares & Connexions.
- + Les études et travaux relatifs aux infrastructures ferroviaires de SNCF Réseau, dont le PGRA.

### 2.3. OBJECTIFS D'ICF SUD-EST MEDITERRANEE SA D'HLM

Bailleur social filiale du groupe SNCF, ICF Sud-Est Méditerranée SA D'HLM est un acteur historique du logement social sur l'agglomération de Grand Chambéry et dispose notamment du 3ème parc de logements conventionnés de l'agglomération. ICF Habitat souhaite poursuivre le développement d'une offre locative sociale qualitative sur le territoire, à l'attention des salariés du groupe SNCF ainsi que de l'ensemble des ménages éligibles au logement locatif social.

Le site de la Cassine apparaît particulièrement opportun au regard :

- de la proximité du pôle gare et des emplois SNCF qui lui sont rattachés
- de l'ambition du projet urbain de la Cassine et de ses enjeux de mixité d'usage et de public
- de l'offre de transport et l'intensité des services existants ou en cours de développement, particulièrement recherchées par les ménages demandeurs d'un logement locatif social
- du besoin de loger des personnels du Groupe SNCF sur le secteur

ICF Habitat Sud-Est Méditerranée peut intervenir en maîtrise d'ouvrage directe (scénario de développement privilégié) comme en se portant acquéreur dans le cadre d'une vente en état futur d'achèvement.

### 2.4. ENGAGEMENTS COMMUNS

Grand Chambéry, Ville de Chambéry, Chambéry Grand Lac Economie, ICF Sud-Est-Méditerranée et SNCF Immobilier conviennent :

- + De coordonner et co-animer la mise en œuvre du présent protocole partenarial ;

- + De faciliter les transactions foncières ;
- + D'atteindre l'objectif de réalisation des différents projets ;
- + Sur les sites du Groupe SNCF identifiés ci-après et potentiellement mutables à court et moyen terme, sous réserve du résultat des études techniques à mener et de la décision de mutabilité par les propriétaires du Groupe SNCF (société nationale SNCF, SNCF Gares & Connexions, FRET SNCF et SNCF Réseau), d'identifier conjointement les actions nécessaires pour y développer des projets urbains, compatibles avec d'une part les objectifs de développement urbain portés par la Ville et d'autre part avec les besoins ferroviaires et les objectifs de valorisation des propriétaires du Groupe SNCF ;
- + De construire et porter sur ces sites et selon leur périmètre de compétences respectives, une dynamique de développement des projets d'aménagement urbain et immobilier ;
- + De rechercher ensemble, notamment pour les fonciers à échéance de valorisation à moyen et long terme, éventuellement de nouvelles modalités innovantes d'occupation temporaire et d'activation urbaine des sites assurant leur mise en valeur, en amont de leur requalification. Les expériences déjà menées d'une telle utilisation des sites avant un projet urbain ont montré leur effet bénéfique d'incubation de l'urbanisation à venir ;
- + De mettre en place une démarche globale pour coordonner les actions, assurer la cohérence urbaine et optimiser les solutions d'aménagement et de valorisation des fonciers du Groupe SNCF ;
- + D'engager les actions nécessaires pour permettre la réalisation des orientations prises par le comité de pilotage pour la mise en œuvre opérationnelle des sites (PLUi HD, reconstitutions montages...) et qui seront soumises aux instances décisionnelles de chaque partenaire.

Ce protocole partenarial constitue une première étape permettant d'envisager dans un second temps, si les mutabilités ferroviaires sont confirmées par les études et les instances de gouvernance, la mise à disposition des fonciers concernés.

#### **Grand Chambéry, Ville de Chambéry et Chambéry Grand Lac Economie s'engagent à :**

- + Communiquer et partager les éléments dont elles ont connaissance sur les sites étudiés ;
- + Réaliser les études techniques sur les emprises en lien avec le périmètre de la ZAC ;
- + Etablir les études visées dans le protocole conformément à l'article 5 ;
- + S'assurer de la cohérence entre les développements envisagés et les orientations de politiques publiques qu'elles portent (mobilité, énergie, environnement, programmation urbaine, etc.) ;
- + Apporter leur aide à la société nationale SNCF dans le cadre des études qui pourraient être nécessaires à l'accompagnement réglementaire y compris celles nécessaires à la modification du PLUi HD pour permettre la réalisation des projets qui seraient validés ;
- + Associer les filiales immobilières du Groupe SNCF, et notamment ICF Habitat Sud-Est Méditerranée, au projet urbain de la ZAC Cassine. Le projet urbain sera ainsi l'occasion de développer le parc immobilier d'ICF Habitat Sud-Est Méditerranée pour un volume estimé à une trentaine de logements locatifs sociaux. Cette offre est envisagée sur le lot A2-1 de la ZAC

(Cf. annexe 3). Nonobstant ces premiers projets de coopération pour la construction de logements locatifs sociaux, ICF pourra se porter candidat dans le cadre de procédure de cession de foncier pour l'attribution d'autres lots de la ZAC ;

- + Associer le Groupe SNCF aux réflexions et à l'évaluation des impacts de la mise en œuvre des différents scénarios du projet de repositionnement de la gare routière. La collectivité apportera une attention toute particulière afin que le positionnement des quais de cette gare routière n'impacte pas la programmation ;
- + Assurer une vigilance sur les délais d'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme relatives à la construction du PGRA.

#### **SNCF Immobilier s'engage à :**

- + Examiner l'opportunité de la mutabilité des sites identifiés, notamment les conditions de libération ferroviaire et de reconstitution, s'assurer de la mise en œuvre des engagements de libération d'emprises ferroviaires et industrielles des sites identifiés une fois la décision de mutabilité prononcée, et définir, après accord des comités décisionnels concernés du Groupe SNCF, les conditions de cession/valorisation,
- + Associer à titre consultatif Grand Chambéry, la Ville de Chambéry et Chambéry Grand Lac Economie ou les aménageurs éventuellement désignés au processus de réalisation des études de faisabilités techniques et programmatiques qui seraient établies sur certains sites, et portant sur les projets susceptibles d'être développés par le Groupe SNCF dans le cadre d'une cohérence urbaine territoriale. Ces études pourront permettre de définir le positionnement du Groupe SNCF sur la stratégie de valorisation des terrains, objet du présent protocole, sous réserve de leur mutabilité. Mobiliser et engager les filiales du Groupe SNCF, si elles le décident, sur les projets identifiés ;

Apporter toute expérience et capacité d'innovation sur les sujets de développement urbain et immobilier ;

- + Accompagner les discussions avec les acteurs ferroviaires sur les sujets d'intégration des projets et des programmations spécifiques potentielles répondant à des besoins du Groupe SNCF ;
- + Communiquer et partager les éléments impactant dont elle a connaissance sur les sites étudiés.

Il est rappelé que le lancement éventuel des études de faisabilité pour les opérations qui pourraient être projetées sur les sites nécessite un mandat du comité d'engagement immobilier du groupe SNCF.

La définition des conditions précises de mutabilité des terrains ferroviaires nécessitera la conclusion de protocoles, conventions et/ou promesses de vente, selon la temporalité des opérations projetées et des montages opérationnels envisagés.

#### **ICF Sud-Est Méditerranée s'engage à :**

- + Être force de proposition pour développer une offre de logements sociaux cohérente avec les objectifs de la collectivité (financement, programmation...).
- + A respecter les ambitions architecturales et environnementales de la ZAC via une mise en concurrence de différentes équipes d'architectes à laquelle la ville de Chambéry sera associée

## 3. PERIMETRE DES EMPRISES FERROVIAIRES

Grand Chambéry, la Ville de Chambéry, Chambéry Grand Lac Economie, ICF Habitat Sud-Est Méditerranée et SNCF Immobilier ont identifié pour études un vivier de terrains dans la ZAC et à proximité de la gare se découpant en 5 secteurs.

Ce projet d'aménagement de la Cassine a ainsi fait d'abord l'objet d'une délibération de Chambéry métropole en date du 27 octobre 2016 qui a permis de lancer la procédure ZAC, de définir les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable du projet. L'ambition consiste à développer un quartier urbain à très forte dominante économique de dimension métropolitaine.

La compétence développement économique de Chambéry métropole - Coeur des Bauges ayant été transférée, le 1er juillet 2017, au Syndicat mixte Chambéry-Grand Lac économie (CGLE), CGLE est désormais maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement de la Cassine.

Le bilan de la concertation préalable a été approuvé avec la délibération du Conseil Syndical de CGLE en date du 4 juillet 2018. Ce bilan a fait état d'un enrichissement du projet concernant notamment la programmation, en particulier les commerces et services, l'organisation des déplacements, notamment les liaisons inter-quartiers, la forme urbaine et le caractère des constructions, les espaces publics et la qualité environnementale.

Ensuite, par délibération du 14 novembre 2018, CHAMBERY-GRAND LAC ECONOMIE a approuvé le dossier de création de la Zone d'aménagement concertée (ZAC) Cassine et a créé la ZAC Cassine conformément aux articles L. 311-1 et R. 311-2 du code de l'urbanisme, après avoir fait le bilan de la mise à disposition du public du dossier avec l'étude d'impact, qui avait été également prévue par délibération du Conseil Syndical de 4 juillet 2018.

Par délibération du 27 mars 2019, le Comité Syndical a sollicité le Préfet pour l'ouverture d'une Enquête Publique Unique de déclaration d'Utilité Publique et D'Autorisation Environnementale au titre des articles L. 181-1 et L. 181-2 du code de l'Environnement concernant la réalisation du projet d'aménagement de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) de la Cassine sur la commune de Chambéry.

Dans cette optique ont été approuvés, par la même décision, les dossiers destinés à être soumis aux enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP) et à l'Autorisation Environnementale (AE) déposées au titre des articles L181-1 et suivants du Code de

l'environnement, avec les précisions apportées à ce stade de définition du projet, dont le complément d'étude d'impact qui a permis d'actualiser son évaluation environnementale.

Le dossier a été soumis notamment à l'avis de l'autorité environnementale et le public a pu prendre connaissance des éléments du dossier dans le cadre de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale et en vue de la DUP.

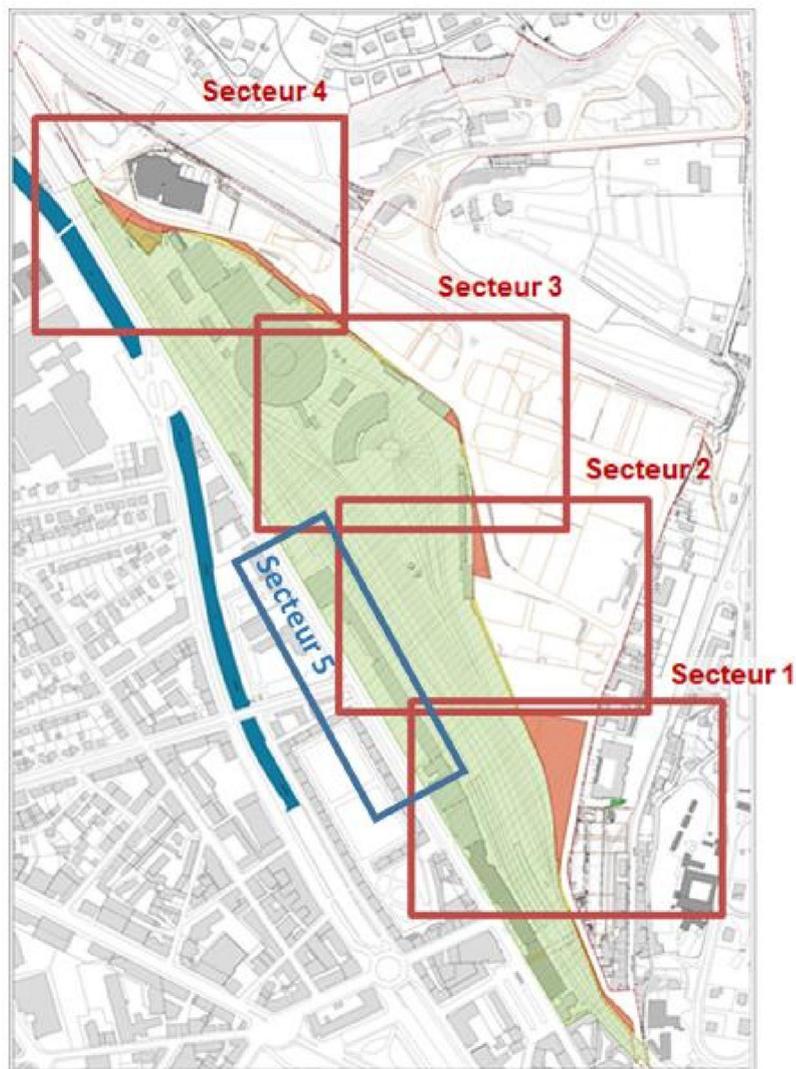
Les avis et observations recueillis sur le dossier ont bien été pris en compte par CGLE qui y a répondu et s'est prononcé ensuite par déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération, par délibération du Conseil Syndical en date du 7 avril 2020.

Par un arrêté en date du 21 février 2020, M. le Préfet de Savoie a délivré l'Autorisation Environnementale au titre de l'article L. 214-3 (loi sur l'eau) du code de l'environnement et l'autorisation de défrichement, considérant que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont adaptées à la nature du projet et aux sensibilités des milieux habitats et espèces concernées.

Dans la continuité de ces dossiers déjà adoptés, CHAMBERY-GRAND LAC ECONOMIE a approuvé le dossier de réalisation et le programme des équipements publics de la ZAC Cassine par délibération du 17 juin 2020, conformément aux dispositions des articles R311-7 et suivants du code de l'urbanisme.

Par un Arrêté en date du 25 novembre 2020, M. le Préfet de Savoie a délivré la Déclaration d'Utilité Publique au titre des articles L.122-2 du code l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 122-1-1 I du code de l'environnement. Il est précisé que la Déclaration d'Utilité Publique comprend bien des terrains SNCF, en revanche ils ne sont pas soumis à enquête parcellaire.

Des évolutions de la ZAC conduisent à une reprise sur certains points du projet élaboré et la modification par suite des dossiers de ZAC approuvés. Elles impliquent aussi un nouveau processus de concertation du public dont les modalités ont été définies par CGLE par délibération du 5 octobre 2022 et par arrêté du 8 novembre 2022.



+ Il est précisé que le périmètre des terrains ferroviaires visé dans les secteurs 1, 2, 3 et 4 (et précisés en annexe 1) et repris sous teinte orange dans le plan ci-dessus est donné à titre indicatif. Une première analyse foncière sera réalisée sur la base d'études préalables visées à l'article 5 en vue d'examiner l'opportunité de leur mutabilité, selon des critères partagés et qui prendront notamment en compte :

- l'absence d'intérêt des fonciers identifiés pour le développement du ferroviaire ;
- l'état des sites (sols, sous-sols, déconstruction, libération de l'infrastructure, réseaux, relogements des occupants internes SNCF et tiers etc...) ;
- la situation au regard des documents d'urbanisme ;
- les attentes des collectivités concernées ;
- les perspectives d'aménagements urbains et de financement.

A l'issue de cette première analyse, si les conditions sont favorables, une étude plus approfondie pourra être envisagée.

Les secteurs 1 et 2 sont destinés à accueillir, dans le cadre du projet urbain, des bâtiments pour de l'activité tertiaire, des espaces verts, des zones humides, des voiries (dont une voie verte) ainsi que des commerces de proximité.

Le projet de création par la collectivité d'une partie de la gare routière sur le secteur 1 change l'affectation des espaces publics initialement prévue au plan guide de la ZAC. La réalisation de cet aménagement de quais s'inscrit en lieu et place d'équipements publics et de ce fait ne modifie pas la programmation.

- + **Le secteur 1** « triangle Cassine sud » supporte un certain nombre de bâtiments abritant des activités du Groupe SNCF, des installations, ouvrages, équipements ferroviaires, qui devront être reconstitués pour permettre l'aménagement de la ZAC et la libération des terrains dudit secteur.

L'objectif est de permettre de les repositionner à proximité de la gare de Chambéry pour permettre à ces activités de poursuivre leurs missions respectives.

Les modalités des reconstitutions, devront être réalisées selon un calendrier permettant la continuité de service desdites activités, sans interruption de leur exploitation, en évitant les phases provisoires. Les fonciers supports et les bâtiments devront répondre aux fonctionnalités de l'existant et les modalités de financement seront étudiées en fonction du mode opératoire envisagé.

Conformément aux articles L. 2111-20-1, L. 2102-16 et L. 2141-14 du code des transports et aux articles 2 du décret n° 2019-1581 du 31 décembre 2019 et 7 du décret 2019-1516 du 30 décembre 2019, l'indemnité égale à la valeur de ces reconstitutions sera supportée en intégralité par CGLE, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage.

CGLE a identifié un terrain de remplacement pour permettre la reconstitution des activités du secteur 1 sur le secteur V8 de la ZAC (Cf. annexe 3). Toutefois, si le secteur V8 ne permet pas de réaliser ladite reconstitution, CGLE s'engage, en concertation et avec l'accord préalable de SNCF Immobilier, à identifier et à proposer au Groupe SNCF d'autres terrains de remplacement pour ladite reconstitution, qui doivent rester compatibles avec les besoins et les contraintes des activités.

CGLE prendra à sa charge l'intégralité des coûts de reconstitution pour le relogement des activités situées sur le secteur 1 après accord de SNCF Immobilier. Les frais d'étude, de viabilisation, et autres aménagements rendus nécessaire pour adapter le ou les terrains recevant les reconstitutions seront entièrement à la charge de CGLE.

La solution financièrement la moins coûteuse sera étudiée pour optimiser les coûts. Cependant, les surcoûts résultant d'exigences d'organismes Tiers, sur l'aspect technique, architecturale ou environnementale ainsi que les frais financiers de la ZAC seront pris en charge par CGLE.

La libération des fonciers du groupe ferroviaire est conditionnée à la reconstitution clés en mains des activités de ce secteur.

Les parties se rencontreront en vue de définir d'un commun accord le montage juridique le plus adapté pour la réalisation de ces reconstitutions, en fonction de leur localisation et de leur programme.

- + **Le secteur 2** est le terrain d'assiette d'une base vie travaux de SNCF Réseau vouée à être libérée et d'un parking de 20 places occupés par les agents des activités voisines (Ronde, ateliers, bureaux).

La base vie travaux devenue UTM (Unité Technique de Maintenance) présente sur ce secteur doit être reconstituée sur le secteur de la gare de Chambéry. Ce déplacement prévu par SNCF Réseau antérieurement aux premiers échanges repris dans ce protocole, sera à la charge de SNCF Réseau.

Pour les besoins de la ZAC, une promesse synallagmatique de vente de ce secteur a été signée le 27 octobre 2023 au profit de CGLE. L'UTM conservera la jouissance des biens vendus jusqu'au 31 mars 2025. Ce délai permet à SNCF Immobilier d'accompagner SNCF RESEAU pour le déplacement de l'UTM et ainsi de libérer le Secteur 2.

Ce secteur est destiné à accueillir du stationnement semi-enterré à destination de futures constructions édifiées dans le cadre du projet d'aménagement en front du réseau ferré.

En surface des espaces de maraichage sur dalle seront aménagés.

Sous réserves des études géotechniques des sols à conduire par le futur preneur du lot T3, ce secteur pourrait recevoir uniquement des zones de maraichage.

- + **Les secteurs 3 et 4** sont essentiellement impactés par des aménagements d'accès et de voiries à réaliser par CGLE dans le cadre du futur projet d'aménagement. Des modifications aux voiries existantes seront réalisées pour permettre de conserver les accès nécessaires aux installations et services SNCF, précisées en annexe 1, tout en facilitant la réalisation des nouvelles voiries et notamment la création d'une nouvelle sortie de la Voirie Rapide Urbaine. Ces modifications devront être l'objet d'une validation et d'un accord préalable exprès par SNCF Immobilier afin de garantir les conditions d'accès et de desserte aux bâtiments et installations du Groupe SNCF de manière continue, y compris pendant toute la durée des travaux afin de préserver leur exploitation. L'ensemble des travaux relatifs aux aménagements d'accès et de voiries resteront à la charge exclusive de CGLE.

Pour les besoins de la ZAC, un bassin de rétention est à l'étude et pourrait être positionné en tréfonds du secteur 4. Cette installation en sous-sol, relativement proche de la voie ferrée en circulation pourra faire l'objet d'une étude ferroviaire particulière liée à la stabilité de la voie. Si le pôle d'ingénierie SNCF Réseau estime la réalisation de cette étude nécessaire, la collectivité s'engage à la financer. Selon les résultats de cette étude menée par le Pôle Régional de l'Ingénierie de SNCF Réseau et la faisabilité du projet, une vente en volume pourra être réalisée.

- + **Le secteur 5** était dans son ensemble, le secteur ciblé pour les reconstitutions des actifs du secteur 1 à l'origine des premiers échanges entre les Parties.

Or, la construction de l'équipement PGRA devient une priorité utile au réseau ferré des Alpes et s'inscrit dans un processus de modernisation des installations ferroviaires par SNCF Réseau. Son implantation sur le secteur 5 est actée par les instances de SNCF Réseau et sa mise en service est projetée pour 2027.

Dans ce contexte, les reconstitutions envisagées des actifs ferroviaires du secteur 1 et le développement d'une opération urbaine projetée sur le périmètre du secteur 5 ne peuvent être réalisées.

Le périmètre nécessaire à la construction et au fonctionnement du PGRA est à l'étude. Il est d'ores et déjà identifié que le foncier restant disponible après l'édification du PRGA ne permet pas de réaliser la reconstitution des activités du secteur 1.

Les surfaces constructibles qui se dégageraient sur ce secteur, après l'implantation définitive du PGRA, pourront faire l'objet d'un projet partagé avec la collectivité. SNCF Immobilier présentera une programmation à la collectivité qui fera ses meilleurs efforts pour accompagner ce projet qui nécessitera une modification du zonage du PLUi.

Ces emprises, objet du présent protocole, sont désignées dans l'annexe 1 jointe aux présentes.

Les enjeux partagés par les partenaires, les intentions de développement et les modalités de travail prévisionnelles sont précisés pour chaque site.

Les études techniques, foncières, immobilières et urbaines seront réalisées et financées suivant la responsabilité indiquée dans le tableau de répartition ci-après visé à l'article 5. MODALITES DE REALISATION DES ETUDES PREALABLES.

## 4. LES MODALITES DE PILOTAGE DU PROTOCOLE :

Les modalités de suivi mises en place ont pour objectif de piloter une production opérationnelle efficiente. Pour cela, les partenaires s'accordent sur la constitution d'une seule instance de pilotage opérationnel globale et s'engagent à se réunir sous trois mois si un des signataires en formule la demande et a minima deux fois par an.

### 4.1. UN COMITE DE PILOTAGE

#### **Rôle du Comité de Pilotage :**

Ayant pour membres les présidents de l'Agglomération de Grand Chambéry et de CGLE, le Maire de Chambéry, et le Directeur Immobilier Territoriale Sud-Est SNCF Immobilier ou leurs

représentants, il a pour missions d'assurer le suivi stratégique de l'exécution du présent protocole et se réunira à minima tous les 6 mois afin de valider :

- + Les conditions d'engagement d'études approfondies sur les sites opérationnels ;
- + La définition conjointe des objectifs, du mode opératoire site par site et des coopérations opérationnelles à mettre en place en veillant à la préservation des grands équilibres pour chaque acteur, à la coordination et synthèse, sur leur périmètre de compétences respectif, des informations montantes et descendantes des services techniques contributeurs aux projets et à la bonne mise en œuvre du protocole.

Les comités de pilotage de la ZAC de la Cassine pourront faire office de comité de pilotage du protocole.

## 4.2. UN COMITE TECHNIQUE

### **Rôle du Comité Technique :**

Il a pour missions de coordonner les études et d'assurer la préparation des comités de pilotage. Il se réunit tous les trois mois ou à la demande de l'une des parties et a minima avant chaque comité de pilotage dont l'ordre du jour intègre un point d'étape sur le protocole.

Il s'assure :

- des modalités de conduite des études approfondies sur les sites opérationnels, et de leur bonne inscription dans les équilibres des projets de territoire ;
- du respect et de la qualité des orientations d'aménagement et des programmes étudiés dans les groupes de travail site par site ;
- de la définition conjointe des objectifs et du mode opératoire site par site, des coopérations opérationnelles nécessaires ;
- de proposer des orientations au comité de pilotage, nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle (PLUi HD, ZAC Cassine-Chantemerle, avenue de la Boisse, montages...).

Il s'assurera de l'association des partenaires concernés aux travaux engagés.

Les comités techniques de la ZAC de la Cassine pourront faire office de comité technique du protocole. Une comitologie spécifique sera mise en place pour le suivi et le bon déroulement des phases successives nécessaires aux reconstitutions des activités du secteur 1.

Les réunions de ce comité spécifique seront à définir dès que le périmètre de reconstitution sera décidé entre les parties. La fréquence des réunions sera elle aussi à définir selon les phasages des opérations.

# 5. MODALITES DE REALISATION DES ETUDES PREALABLES

Les études relèvent soit de SNCF Immobilier, soit des collectivités territoriales parties au présent Protocole ou l'aménageur ou du promoteur désignés par lesdites collectivités, réparties comme suit :

Programme d'études	SECTEUR 1 ZAC - triangle CASSINE opération tertiaire - 5800m <sup>2</sup> de surface foncière	SECTEURS 2, 3, 4 étude de VRD à charge de l'aménageur	SECTEUR 5 Halle Fret - avenue de la BOISSE 11547 m <sup>2</sup> de surface foncière
Levé topographique	SNCF	Collectivités/Aménageur	SNCF
Détection des réseaux	SNCF	Collectivités/Aménageur	SNCF
Division cadastrale	Aménageur	Collectivités/Aménageur	SNCF
Etude de faisabilité relative à la libération/reconstitutions des réseaux et installations ferroviaires (niveau B : détection et chiffrage)	SNCF	A réaliser par SNCF Réseau si les Parties conviennent de la nécessité d'une telle étude demeurant à la charge financière des collectivités/Aménageur	SNCF
Etudes géotechniques (G12)	Aménageur	Aménageur	SNCF
Etudes ARCHITECTURALES ou urbaines et orientations programmatiques	Aménageur	Aménageur	SNCF
Etude capacitaire	Aménageur	Aménageur	SNCF
AMO Espaces Ferroviaires	Sans objet	Sans objet	SNCF
Désamiantage/démolition/réutilisation	à négocier entre les Parties à l'issue de ces études	Sans objet	SNCF
Etude de marchés	Aménageur	Aménageur	SNCF
Recensement des occupations et Recueil des besoins des activités SNCF	SNCF	SNCF	SNCF
Etude environnementale - phase A Historique	SNCF	SNCF/Aménageur	SNCF
Etude environnementale - phase B Sondages si nécessaire selon rendu phase historique.	SNCF	SNCF/ Aménageur	SNCF

Chacune des parties à la présente convention prend à sa charge les études tel que précisé dans le tableau susvisé. Les collectivités n'interviennent pas sur les études relevant des charges des propriétaires ou sur l'étude du schéma directeur immobilier du Groupe SNCF qui relève de sa compétence et de l'organisation du Groupe SNCF. Le Groupe SNCF n'intervient pas sur l'étude de cohérence urbaine.

Le présent protocole vaut engagement de financement pour les études partenariales visées dans le présent protocole.

Les autres études éventuelles non prévues au présent protocole feront l'objet d'avenants ou de conventions particulières spécifiques.

[Les maîtres d'ouvrage soumettent, le cas échéant, leur cahier des charges aux partenaires lors des réunions du comité technique.]

Un dispositif de coopération est mis en place pour l'information régulière des partenaires, en vue d'une mise en cohérence des orientations et études de chacun, et pour conduire dans les meilleures conditions possibles de coopération les collectes d'informations nécessaires à la préparation des futures conventions et cessions.

## 6. DUREE DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention est conclue pour une durée de 10 ans à compter de la signature. Après accord des Parties, la convention pourra être modifiée et prorogée par avenant.

## 7. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET CLAUSE DE CONFIDENTIALITE

Chaque partie conservera la pleine et entière propriété intellectuelle des études dont il assurera la maîtrise d'ouvrage, sauf dispositions spécifiques.

Chaque partie est tenue d'informer les autres parties signataires de toute difficulté ou tout retard d'exécution des études réalisées en application de la présente convention.

Les parties s'engagent à ne pas diffuser à des tiers les informations et les produits des études qui leur sont communiquées par les autres parties sans leur accord écrit préalable. Les parties s'engagent à définir les modalités et les calendriers de communication et de concertation publique

éventuelle de façon concertée et selon les orientations relatives aux sites éventuellement définies par le comité de pilotage.

Ce même engagement de confidentialité sera demandé à tous les prestataires ou partenaires intervenant au titre de ces études.

Les parties s'engagent à ne communiquer à aucune personne tierce le contenu du présent protocole, notamment ses éléments financiers.

## 8. MODIFICATION ET RESILIATION DU PROTOCOLE

Toute modification du présent protocole donne lieu à l'établissement d'un avenant signé par l'ensemble des parties.

La convention peut être résiliée de plein droit par toute partie, en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre des présentes, à l'issue d'un délai de trois mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure ou par accord écrit de toutes les parties.

## 9. REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'efforceront de régler à l'amiable les différends auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution des présentes. A défaut d'accord à l'amiable, tous les litiges relatifs à l'interruption et/ou l'exécution du présent protocole relèvent de la compétence du tribunal administratif de Grenoble.

Fait en cinq exemplaires originaux, dont un pour chacune des parties.

A Chambéry le .... /.... /.....

**Pour ville de Chambéry ;**

**Pour Grand Chambéry ;**

**Pour CGLE ;**

**Pour SNCF Immobilier ;**

**Pour ICF Sud Est Méditerranée ;**

# ANNEXE 1 : LES SITES

Un premier recensement des sites a été réalisé.

SNCF Immobilier avait identifié pour étude un tènement qui pouvait accueillir les activités présentes sur le triangle sud (Secteur 1) à reconstituer. Ce tènement, compris dans le Secteur 5 est aujourd'hui dédié en priorité à la construction du PGRA. Il ne permet pas de réaliser une opération globale immobilière regroupant les activités à reconstituer et une opération de construction mixte. Aujourd'hui aucun terrain propriété du groupe SNCF n'est disponible pour accueillir ces activités à reconstituer.

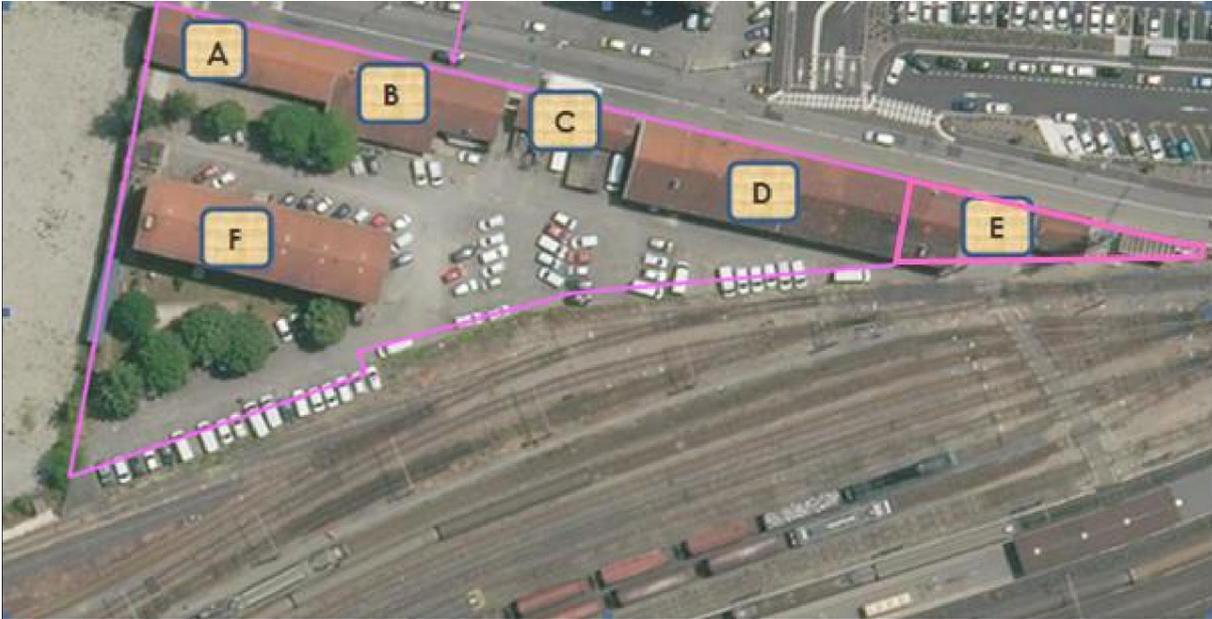
Ces sites figurent dans la présente Annexe 1, avec un descriptif du parcellaire, l'identification des occupations, des enjeux de Grand Chambéry, la Ville de Chambéry et Chambéry Grand Lac Economie, des enjeux du Groupe SNCF et les intentions de développement.

Les terrains étudiés feront l'objet d'une analyse foncière ultérieure entre les parties au regard des conclusions établies par les études visées dans le protocole selon des critères partagés et qui prendra notamment en compte :

- L'absence d'intérêt des fonciers identifiés pour le développement du ferroviaire,
- L'état des sites (état environnemental, libération et reconstitution des installations et biens immobiliers de l'un des propriétaires, réseaux existants...),
- La situation au regard du PLUi HD,
- Les attentes de Grand Chambéry, la Ville de Chambéry et Chambéry Grand Lac Economie,
- Les perspectives de projet et de financement.

Cette première analyse permettra de définir les conditions pertinentes de mutabilité des terrains pouvant faire l'objet pour certains d'une étude plus approfondie de valorisation par SNCF Immobilier et associant Grand Chambéry, la Ville de Chambéry et Chambéry Grand Lac Economie.

## 1. SECTEUR 1 TRIANGLE SUD



Parcelle BS 0127 et BT 006 (P)

**1733 m<sup>2</sup>** sur des terrains attribués à SNCF Réseau et occupés essentiellement par des services de l'infrastructure SNCF RESEAU, dont :

- 422 m<sup>2</sup> Infrapôle (A).
- 67 m<sup>2</sup> infralog (Telecom/ informatique) (B).
- 186 m<sup>2</sup> de stockage/ ateliers (C).
- 1058 m<sup>2</sup> Ateliers / Vestiaires/ABE/Stockage/ Local FRET, Lampisterie SNCF (D).
- Transformateur, Antenne GSMR (E).

+

**1072 m<sup>2</sup>** ex-foyer PARME, ne faisant l'objet d'aucune utilisation par le groupe SNCF aucune reconstitution n'a été identifiée, sur propriété de la société nationale SNCF.

+

**70** places de stationnement.

Enjeux pour le Groupe SNCF : Maintien dans le cadre d'une reconstitution des activités à proximité immédiate de la gare.

Enjeux de Grand Chambéry, Ville de Chambéry et Chambéry Grand Lac Economie :

Au titre de l'entrée Sud de la ZAC, la mobilisation de ce foncier répond aux enjeux suivants,

Requalifier le chemin de la Cassine en créant des continuités modes actifs vers le centre-ville en lien avec le future parking P+M, et en aménageant une partie de la future gare routière de Chambéry. Cette requalification ne peut s'effectuer dans les emprises publiques actuelles,

Achever la logique des « Bâtiments Train » le long du faisceau ferroviaire avec la construction d'un ensemble immobilier à dominante tertiaire dit « Locomotive », marqueur de l'entrée Sud de la ZAC.

Le descriptif précis des installations ferroviaires sera fourni à l'avancement des études.

## 2. SECTEUR 2, 3 ET 4

Parcelle BT 006 (P) pour les secteurs 2 et 3  
BX 067 (P) pour le secteur 4

### **Secteur 2 de la ZAC :**

Terrain occupé par l'Unité Technique de Maintenance de SNCF Réseau, et parking stationnement agents. Ledit terrain est destiné à être libéré par SNCF Réseau au plus tard fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2025. Les stationnements (20 places) seront reconstitués par CGLE.

Sous réserves des études géotechniques des sols à conduire par le futur preneur du lot T3, ce secteur pourrait recevoir uniquement des zones de maraichage, excluant la réalisation de stationnement qui seraient réalisés en tréfond des constructions hors foncier SNCF.

### **Secteurs 3 et 4 de la ZAC :**

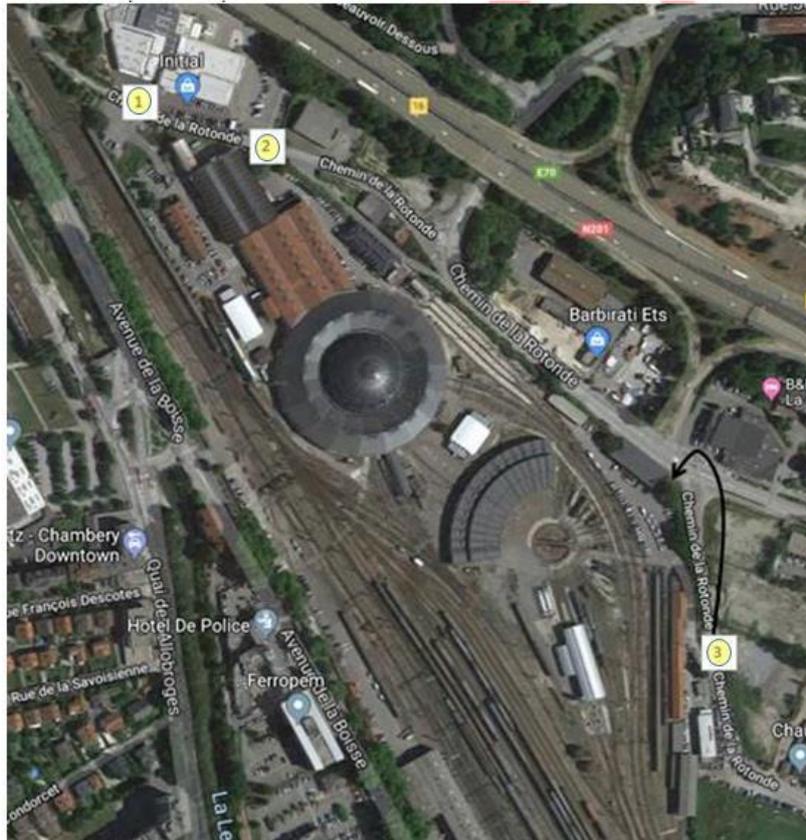
Secteurs impactés d'une part, par des travaux de voirie à réaliser dans le cadre du projet de la ZAC nécessitant des aménagements d'accès et de desserte nécessaires et adaptées aux installations et bâtiments SNCF, et d'autre part, par la construction de stationnements semi enterrés liés aux « Bâtiments Train » situés le long du faisceau ferroviaire.

Les terrains des propriétaires SNCF concernés seront vendus dans leur état environnemental actuel (usage industriel), l'acquéreur faisant son affaire personnelle de leur usage futur. Par ailleurs, l'acquéreur prendra à sa charge, sans recours contre le VENDEUR, la recherche et l'élimination des déchets se trouvant sur les terrains et fera son affaire des futures terres excavées dans le cadre de son projet.

## Enjeux du Groupe SNCF :

Maintien des accès à la plateforme ferroviaire et aux activités ferroviaires riveraines.  
Les conditions d'accès aux sites SNCF doivent être assurées pour garantir une desserte sécurisée en lien avec le fonctionnement et les conditions d'exploitation des bâtiments et des activités du Groupe SNCF. Modalités techniques et financières de reconstitution des accès y compris clôtures à prendre en charge par l'acquéreur en sus des coûts d'acquisition des terrains.

Des propositions de modifications d'accès ont été portées par SNCF Immobilier à la connaissance des activités présentes sur ces sites. Accès numérotés 1, 2 et 3 comme indiqué sur le plan ci-dessous



## ACCES 1

L'accès 1 actuel est commun au Technicentre SNCF et l'Unité Traction de Chambéry.  
Tous types de véhicules sont susceptibles d'utiliser cet accès, notamment les Poids-lourds d'intervention pour les relevages des trains ou wagons.  
Des camions de livraison, du Poids lourds aux semi-remorques pour l'UT et le Technicentre et ceci quotidiennement. Fréquence très irrégulière de ces circulations.

+

Environ 50 passages par jour de véhicules légers, véhicules de service et taxis.  
Dans ce contexte, l'accès reconfiguré doit assurer et préserver l'accès au Technicentre SNCF et l'Unité Traction (UT) par l'ensemble des véhicules susvisés et dans les conditions précitées.  
Une zone de retournement est nécessaire aux besoins SNCF en remplacement de la zone de manœuvre située dans les emprises ferroviaires. Cette zone de retournement selon les études

engagées par la ZAC pourra être organisée en dehors des emprises ferroviaires, avec accord préalable SNCF Immobilier.

## **ACCES 2**

L'accès 2 actuel est utilisé par le Technicentre SNCF.

Camion de livraison/entreprises (utilitaires, poids-lourd), véhicules légers + voitures personnelles, PLI de relevage, véhicules de services, légers et camionnettes, tous les jours.

Dans ce contexte, l'accès reconfiguré doit assurer l'accès au Technicentre SNCF et l'Unité Traction (UT) par l'ensemble des véhicules susvisés et dans les conditions précitées.

## **ACCES 3**

L'accès 3 actuel doit être déplacé à proximité de la maison des syndicats SNCF.

Actuellement, cet accès pompier est aussi utilisé pour l'alimentation de la station gasoil.

Plusieurs passages par mois.

Dans ce contexte, l'accès reconfiguré doit assurer l'accès au Technicentre SNCF et l'Unité Traction (UT) par l'ensemble des véhicules susvisés et dans les conditions précitées.

## **Enjeux de Grand Chambéry, Ville de Chambéry et Chambéry Grand Lac Economie :**

Ces secteurs sont directement concernés par le réaménagement de l'échangeur de la Cassine.

Les conditions d'accès aux sites SNCF doivent être repensées afin d'assurer une desserte sécurisée en lien avec le fonctionnement du nouvel échangeur et des carrefours de redistribution du trafic sur les voiries de la ZAC. La requalification des voiries existantes (continuités modes actifs espaces verts et de gestion hydraulique, préservation d'emprises en vue de l'éventualité de la mise en place d'une navette autonome) conduit à mobiliser les délaissés de foncier SNCF situés au-delà de l'enceinte du Technicentre.

La position et la reconfiguration de l'ensemble des accès sur Technicentre cités ci-dessous devront être validées par les parties en accord avec SNCF Immobilier notamment au regard du fonctionnement interne du technicentre.

Par ailleurs, la ville de Chambéry a installé sur ce site une annexe du centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine (CIAP) pour accueillir les visites guidées de cet édifice classé Monument Historique. Les aménagements futurs devront valoriser cette activité et l'accueil du public.

A l'issue des résultats des études environnementales phases A (historique) et B (sondages) permettant, notamment la caractérisation des sols et d'identifier l'état environnemental des Biens, SNCF s'engage à partager les résultats de ces études, à communiquer l'ensemble des informations dont elle a connaissance sur l'état environnemental des Biens.

Une participation du Groupe SNCF aux coûts des équipements publics dans le cadre de la ZAC est exclue.

### 3. SECTEUR 5 (HORS ZAC)

Parcelle BT 006 (P)

Assiette foncière : 10 000 m2 environ disponibles

Propriétaires Groupe SNCF : Fret SNCF, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau

Installations recensées du Groupe SNCF sur le foncier et Occupations tiers :

- Réseaux ferrés en limite est du projet.
- Halle SERNAM désaffectée
- Parking véhicules légers, service + partenaires loueurs

Secteur PLUi HD : Actuellement, l'emprise est classée en zone UAM autorisant une opération globale.

Contraintes techniques :

- Terrain en limite des voies ferrées devant faire l'objet du recul nécessaire par rapport au faisceau de voies.
- Dévoiement de réseaux divers à envisager aux frais de l'opérateur
- Projet à inscrire dans une bande de terrain en maintenant l'offre de stationnement actuelle. Une mutualisation de 70 places de stationnement au sein de la ZAC est une solution qui sera à questionner.
- Autorisation de voirie à obtenir.

**Intentions de développement :**

Le développement d'une opération immobilière mixte sur ce secteur ne peut être projeté en raison du projet de construction du PGRA et de la création d'une voie à quai supplémentaire dans le cadre du projet TGV du Lyon/Turin.

Le foncier disponible restant sur ce secteur fera l'objet d'un projet immobilier qui sera partagé avec la collectivité et qui nécessitera une adaptation du PLUIHD selon sa destination (logements, tertiaire...)

## Engagements réciproques :

### **Pour SNCF Immobilier :**

- Lancer les demandes de mutabilité auprès des propriétaires du Groupe SNCF pour les fonciers inclus dans le périmètre de la ZAC.

Mener les études techniques environnementales ainsi que les études architecturales en intégration avec les projets voisins (PEM et Voiries Centre Nord / ZAC Vetrotex et Grand Verger).

- Justifier les évolutions nécessaires du PLUi HD pour permettre la faisabilité du PGRA, ainsi que la possibilité de développement d'une opération immobilière, s'inscrivant dans le périmètre du secteur 5. Cf. annexe 2.
- Présentation du projet global sur secteur 5 pour validation.

### **Pour ICF Sud-Est Méditerranée :**

- Réaliser les études architecturales (faisabilité) pour toute emprise identifiée comme pouvant accueillir un programme immobilier à vocation sociale

### **Pour Grand Chambéry, Ville de Chambéry et Chambéry Grand Lac Economie :**

- Validation projet présenté par SNCF Immobilier sur Secteur 5 :
  - Etablissement par la ville et l'agglomération d'une note de cadrage sur le tènement (précisions sur les accès, alignement, hauteur, ...) à prendre en compte par SNCF pour l'établissement du projet PGRA dans un premier temps.
  - Pré-instruction du PC selon le circuit existant de validation de la ville de Chambéry (incluant l'ABF),
  - Etablissement par SNCF des éléments permettant à Grand Chambéry de faire une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).
- Modification de PLUi HD permettant de mener l'opération immobilière définie et validée conjointement :
  - Dans le cadre de la modification n°4 : mise en place d'un zonage UGe (le secteur UGe regroupe les emprises d'équipements publics existants) et d'une OAP permettant la réalisation du PGRA et de la reconstitution des activités du secteur 1,
  - Dans le cadre d'une modification ultérieure à la n°4 : modification du zonage et de l'OAP sur la base du projet urbain validé.

## ANNEXE 1<sup>BIS</sup> : RECONSTITUTION STATIONNEMENT SECTEUR 2



## ANNEXE 2 : IMPLANTATION DU PGRA + PERIMETRE SECTEUR 5.

Ex-Site Sernam.

Périmètre rouge emprise secteur 5, environ 10000m<sup>2</sup> :

PGRA : 6000 m<sup>2</sup> d'emprise au sol sous teinte jaune.

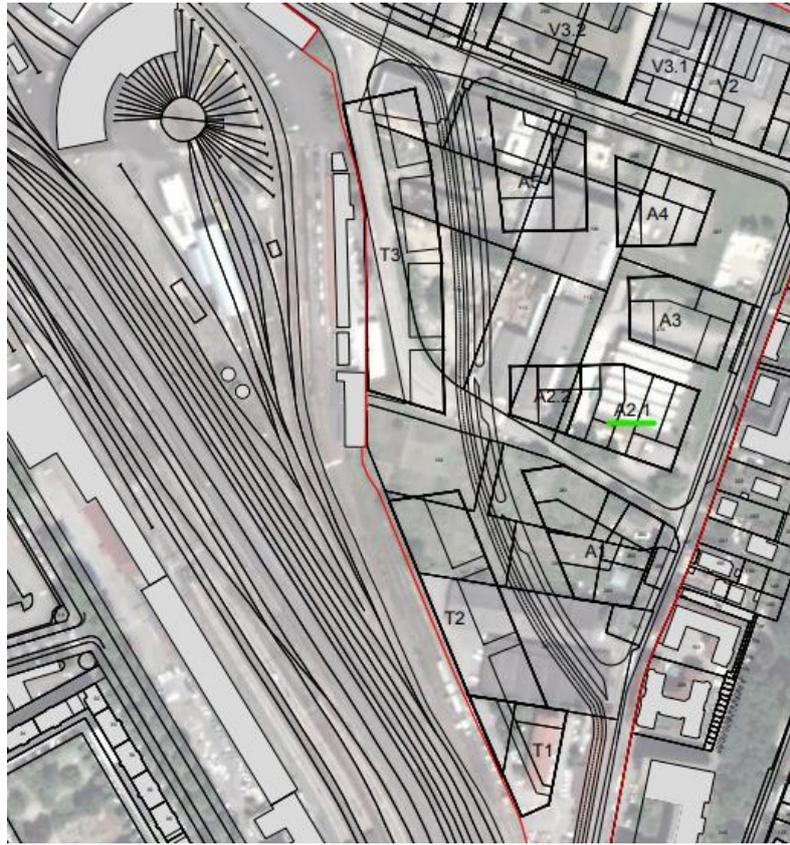
+

Surface hachurée : 1500m<sup>2</sup> Emprise à conserver pour projet d'une nouvelle voie + quai en gare de Chambéry pour répondre au projet du Lyon Turin.

Potentiel très limité pour une surface dédiée à une opération mixte sur 2500 m<sup>2</sup> avec contraintes de maintien des 220 places de stationnement nécessaires aux services en gare +agents contrôleurs + loueurs véhicules.



**ANNEXE 3 : ILOT A2 DE LA ZAC + V8**



## **ANNEXE 4 :**

### **PROPOSITION D'UN CALENDRIER :**

### **GRANDES ECHÉANCES**

- *27 octobre 2023 : Signature compromis Secteur 2.*
- *Février 2024 : réitération du secteur 2 (acquisition de la parcelle BT 6i de SCNF du lot T3 par CGLE).*
- *1<sup>er</sup> trimestre 2024 : Signature compromis lot A2.1 (au profit d'ICF).*
- *Fin 1<sup>er</sup> Trimestre 2024 : signature du protocole.*
- *2024-2026 : Concertation sur le projet et validation de l'opération immobilière sur secteur 5, Modification du PLUi HD du secteur 5 (modification n°4 pour le PGRA et la reconstitution des activités du secteur 1 puis modification ultérieure à la n°4 suite à validation de l'opération immobilière globale) + Dépôt de PC. Cessions des secteurs 2,3,4 + Proposition d'un programme mixte potentiel secteur 5 dispo.*
- *Au plus tard fin 2025 : signature compromis Secteur 1.*
- *2026 / 2027 : TX secteur 5 (PGRA).*
- *4<sup>eme</sup> trim 2027 Mise en service PGRA.*
- *2027 : Reconstitution secteur 1 sur V8*
- *2028 / 2029 Libération triangle Cassine, secteur 1.*
- *2029/2030 finalisation de valorisation du secteur 5.*