27-05-10;17:26 ;

;+ 33 1 44

1:20

29 (27 ter et) octobre **1962**

S.N.C.F ≈ Ville de Paris

Opération Maine-Montparnasse

Secteur II

Etat Descriptif

Me J. MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS

NOTAIRE A PARIS

14, Rue des Pyramides

MAHOT 1220
NOTAIRE

PARDEVANT Me Jacques MAHOT de la QUERANTONNAIS, et Me Maurice LETULLE, tous deux notaires à Paris soussignés, ce dernier suppléant Me jean CONSTANTIN, Notaire à Paris décédé,

ONT COMPARU

Monsieur Jean BENEDETTI, Grand Officier de la Légion d'Honneur, Préfet du Département de la Seine, domicilié à Paris, en l'HOTEL DE VILLE,

Agissant en sadite qualité au nom de la VILLE DE PARIS.

- D'UNE PART-

Et Monsieur Georges Edouard CAILLAU-, Directeur des Etudes Juridiques et du Contentieux de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, Officier de la Légion d'Honneur, demeurant à Paris, 45 Rue Saint-Lazare,

Agissant au nom, pour le compte et en qualité de mandataire de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, Société Anonyme dont le Siége Social est à Paris, 88 Rue Saint-Lazare, inscrite au Registre du commerce de la Seine sous le numéro 55 B 4944,

Et comme ayant pouvoir à cet effet, en vertu:

I°-De la délégation de pouvoirs consentie par Monsieur André Marie Urbain SEGALAT, Conseiller d'Etat, Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, - nommé à cette fonction par décret du vingt-trois janvier mil neuf cent cinquante-huit, aux termes d'un acte en date du vingt neuf janvier mil neuf cent soixante-deux, reçu par Me Maurice LETULLE, l'un des Notaires soussignés, suppléant Me Jean CONSTANTIN, Notaire à Paris décédé.

2°- Et des pouvoirs conférés par le Conseil d'Administration de ladite Société, avec faculté de substituer, à Monsieur SEGALAT, en sa qualité de Président, suivant délibération en date du vingt décembre mil neuf cent soixante et un, dont un extrait certifié conforme est demeuré annexé aprés mention à ladite délégation de pouvoirs susénoncée, du vingt neuf janvier mil neuf cent

à lui /.

29 (27 sept) et Oct 1962
SNCF Ville de Paris
Opération Mairie
Montparnasse
Secteur II
Etat descriptif

ENREGISTRÉ A PARIS 2e NOTAIRES
LE 27 NOV. 1962
BORDEREAU N° 27 m 15
REÇU DIX NOUVEAUX FRANCS

8 exp

TCHAN
3MIATOM

soixante-deux.

LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS créée par une convention en date du trente et un août mil neuf cent trente-sept, approuvée par décret-loi du même jour, publiée au Journal Officiel du premier septembre mil neuf cent trente-sept, et définitivement constituée ainsi qu'il résulte de ses statuts qui ont été approuvés par décret, pris aprés avis du Conseil d'Etat, le trente et un décembre mil neuf cent trente-sept, insérés au Journal Officiel du premier Janvier mil neuf cent trente-huit.

-D'AUTRE PART-

Lesquels, préalablement à l'ETAT DESCRIPTIF objet des présentes, ont exposé ce qui suit :

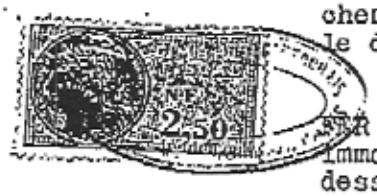
I- en vue de permettre la réalisation de l'opération MAINE-MONTPARNASSE, prévue par une convention du cinq Mai mil neuf cent trente-quatre, et ses avenants, notamment l'avenant numéro 2, en date du huit Octobre mil neuf cent cinquante-huit, intervenue entre la VILLE DE PARIS et la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, un Arrêté de Monsieur le PREFET DE LA SEINE en date du vingt quatre août mil neuf cent soixante, publié le trente août mil neuf cent soixante au Bulletin Officiel Municipal, les parties des Rues Vandamme, du Moulin de Beurre, Perceval, Bourgeois et Jean Zay, telles qu'elles ont été désignées sous le titre CONVENTION dans l'acte administratif du dix sept six cent mil neuf cent soixante deux dont il va être ci-aprés parlé, ont été déclassées, et un Décret de Monsieur le Premier Ministre de la République Française pris en Conseil d'Etat le dix août mil neuf cent soixante-deux, publié au Journal Officiel du dix août mil neuf cent soixante-deux a déclassé les "sols, les volumes bâtis ou non bâtis, faisant partie des dépendances de la Gare de Paris Montparnasse, situés et délimités comme il est indiqué au plan annexé audit décret, et incorporé dans le Domaine Public ferroviaires les volumes bâtis ou non bâtis situés à proximité des installations actuelles de ladite gare et délimités comme il est indiqué au plan annexé audit décret.

II- Suivant décision du trente août mil neuf cent soixante-deux, Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports a :

Il d'une contenance de Trois mille cent soixante cinquante centiares environ.

Desquelles délégations de pouvoirs et délibérations du Conseil un extrait est demeuré ci-joint et annexé après mentions.

MAHOT
NOTAIRE



I° déclaré inutile au Chemin de Fer l'ensemble des parcelles lui appartenant dans le Secteur II - de l'Opération MAINE-MONTPARNASSE, les divers emplacements couvrant une superficie de dix mille sept cent quatre métres carrés, dont la désignation sera faite ci-aprés, constituant le sol d'assiette du Secteur II de l'opération MAINE-MONTPARNASSE, sous réserve du droit pour le chemin de Fer d'occuper les volumes non déclassés par le décret du dix août mil neuf cent soixante-deux.

2° et autorisé la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS à procéder, par voie d'échange de droits immobiliers, à la mise en indivision des parcelles ci-dessus, et des terrains de LA VILLE DE PARIS provenant des parties de voies publiques déclassées, par l'Arrêté de Monsieur le Préfet de la Seine, sus-énoncé, du vingt-quatre août mil neuf cent soixante, en cédant des milliémes indivis desdites parcelles à la VILLE DE PARIS, et en acquérant de cette derniére des milliémes indivis des terrains des parties de voies publiques déclassées.

III-Dans le cadre des dispositions de la convention du cinq Mai mil neuf cent trente-quatre, sus-énoncée, et de son Avenant numéro deux, en date du huit Octobr mil neuf cent cinquante-huit aussi sus-énoncé, et suivant acte administratif passé devant Monsieur le Préfet de la Seine le dix sept septembre mil neuf cent soixante deux
enregistré à Paris, Bureau des Actes Administratifs le vingt septembre mil neuf cent soixante deux volume 15 -folio 72 -numéro 397, grades

LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS a CEDE, à titre d'échange, A LA VILLE DE PARIS les quatre cent vingt-huit/milliémes (428/I.000émes) indivis des terrains sus-énoncés, d'une superficie de dix mille sept cent quatre métres carrés, et la VILLE DE PARIS a CEDE à LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, à titre d'échange, les cinq cent soixante-douze/ milliémes (572/I.000émes) des terrains déclassés sus-énoncés, d'une contenance de trois mille cent sept métres carrés.

A la suite de cette cession échange LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS et la VILLE DE PARIS se sont trouvées propriétaires indivises, à concurrence de cinq cent soixante-douze/milliémes pour la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, et de Quatre cent vingt huit /milliémes pour la VILLE de PARIS, d'un terrain de forme irréguliére d'une contenance de treize mille huit cent onze métres carrés, situé sur le territoire du quatorziéme arrondissement de la VILLE DE PARIS, voie provisoirement dénommée G-I4 numéros 4 à 24, Rue du Chateau numéro

TOHAN
ERATON

6I, et Rue Jean Zay numéros IO, I2, I4.

Tel, au surplus qu'il se trouve identifié dans une attestation délivrée le vingt deux août mil neuf cent soixante-deux, par Monsieur LE PREFET DE LA SEINE (Services Techniques de Topographie et d'Urbanisme), dont l'original est demeuré annexé audit acte de cession échange.

Ledit terrain tenant :

à l'Ouest à la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS,

au Nord à la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS,

Au midi aux Rues Jean Zay et du Chateau,

A l'Est à une Rue Nouvelle à créer G.I4,

figure en un plan annexé à l'acte de cession échange.

Dans ledit acte il a été indiqué que n'étaient pas compris dans la cession échange les volumes non déclassés par le Décret du dix août mil neuf cent soixante-deux, ainsi que certains volumes situés au-dessus des voies publiques déclassées par l'Arrêté du vingt quatre août mil neuf cent soixante, transférés du Domaine de la VILLE DE PARIS au Domaine Public Ferroviaire en vertu dudit décret.

L'identification de ces volumes résulte du plan annexé au décret.

L'acte de cession échange a été publié au Bureau des hypothéques de la Seine, le vingt sept septembre mil neuf cent soixante-deux volume 5615 - numéro 5720

IV-LA VILLE DE PARIS et la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS se proposent de vendre, conjointement, en plusieurs lots, le terrain de treize mille huit cent onze métres carrés désigné sous le titre -III- du présent exposé, cette opération ne devant pas entraîner la division du sol qui sera placé, en totalité, sous le régime de l'indivision forcée.

Il convient donc d'établir un état descriptif en vue de désigner chacun des lots susceptibles d'aliénation, et de fixer pour chacun d'eux, le nombre de millionniémes du sol qui lui correspond.

MAHOT
NOTAIRE

Toutefois, il est précisé ici :

-Que les volumes visés sous le titre - III- ci-dessus restent dans le domaine public ferroviaire;

-Que, de même, doivent être affectées audit Domaine les constructions nécessaires au Service du chemin de fer qui seront comprises dans ces volumes ou les circonscriront,

-Que, par suite, il importe de déterminer l'ensemble des parties qui resteront ou seront affectées au Domaine public ferroviaire, et dont la désignation pour se conformer aux lois sur la publicité fonciére, constituera le lot numéro UN de l'ETAT DESCRIPTIF ci-aprés, bien qu'aucun millionniéme du sol ne lui soit affecté, et qu'aucune co-propriété ne puisse exister entre ce lot et ceux qui doivent être vendus.

+ un nouveau franc vingt cinq /.

Il est fait observer, en outre :

- que la réalisation de ces constructions interviendra, conformément aux dispositions du cahier des charges établi par la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS et la VILLE DE PARIS le ~~dix sept~~ vingt sept-Septembre mil neuf cent soixante-deux, et dont un exemplaire est demeuré ci-joint et annexé aprés mention.

renvoi in-fine /:

Les comparants, és-qualités, déclarent ici que l'exemplaire du cahier des charges établi sur trente neuf feuilles au timbre de ~~deux nouveaux francs cinquante~~ centimes, a été ronéotypé, mais que les signatures, paraphes et mentions qui y sont apposés, émanent bien d'eux, chacun en ce qui le concerne.

CET EXPOSE TERMINE,

LES COMPARANTS ont établi, ainsi qu'il suit, l'ETAT DESCRIPTIF de l'ensemble immobilier dont s'agit, et dont la désignation figure sous le titre - III - de l'exposé qui précéde.

- ETAT DESCRIPTIF -

L'ensemble immobilier sera composé de SIX LOTS, numérotés de UN à SIX (I à 6) et définis sur les plans B.I315 à BI.322, et des plans des Postes et Télécommunications (PTT) I7 DG-I à DG-4, dont un exemplaire est demeuré joint et annexé aprés mention au cahier de

TCHAN
EMMATOM

charges sus-visé.

LOT-N° I

DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Faisant partie du domaine public ferroviaire en vertu du articles 1 et 2 du

Ce lot comprendra les volumes ~~classés par le~~ décret du dix août mil neuf cent soixante deux qui seront utilisés pour réaliser :

I°- des constructions d'infrastructure du Secteur II-A, d'une surface de sept mille trois cent huit mètres carrés, telles qu'elles sont définies sous teinte rouge aux plans B.I318,B.I319,BI320.

2°-des constructions de superstructure du secteur II-A, d'une surface de mille neuf cent dix-sept mètres carrés à l'emplacement défini sous teinte rouge aux plans B.I.320 ,BI321.

LOT N° 2

I°- Cent soixante dix-sept/millionniémes (I77/I.000.000°) du sol du secteur II,

2°- Le droit de construire dans l'infrastructure du secteur II-A pour une part correspondant à quarante-neuf métres carrés de plancher définis sur le plan B.I318 sous teinte rouge haché vert.

LOT N° 3

I°- Trente et un mille sept cent quatre vingt-dix/millionniémes (3I.790/I.000.000°) du sol du secteur II.

2°- le droit de construire dans l'infrastructure du secteur II-A pour une part correspondant à huit mille huit cent cinq métres carrés de locaux divers comprenant :

-huit mille sept cent trente deux métres carrés de parkings,

-soixante treize métres carrés de locaux techniques,

faisant partie des locaux désignés sur les plans B. I3I7, B I3I8, B I3I9, comme suit :

-teinte violette pour les parkings.

MAROT
NOTAIRE

-teinte ocre haché noir pour les locaux techniques.

LOT N° 4

I°- Trois cent cinquante huit mille sept cent-deux/millionniémes (358.702/I.000.000°) du sol du secteur II.

2°- le droit de construire dans l'infrastructure du Secteur II-A pour une part correspondant à onze mille deux cents métres carrés de locaux divers, comprenant :

-huit mille soixante-deux métres carrés de parkings,

-deux mille cinq cent dix-sept métres carrés de locaux annexes des logements.

-quatre cent cinq métres carrés de locaux techniques

-deux cent seize métres carrés de locaux annexes des locaux commerciaux,

faisant partie des locaux désignés sur les plans B.I3I5, B.I3I6, B.I3I7, B.I3I8, B.I3I9, B.I320, comme suit :

-teinte noire pour les parkings,

-teinte ocre pour les locaux annexes des logements

-teinte ocre haché noir pour les locaux techniques,

-teinte jaune pour les locaux commerçiaux.

3°- Le droit de construire dans le Secteur II-A à partir du niveau 66 jusqu'au niveau III7 à l'emplacement désigné sous teinte verte aux plans B.I32I et B.I322 des immeubles logements pour une surface de planchers de trente sept mille deux cent quatre vingts métres carrés,

et de réaliser au niveau 66 des locaux commerciaux pour une surface de cent quatre vingt seize métres carrés faisant partie des locaux désignés au plan B.I32I sous teinte jaune.

4°- le droit d'utiliser en commun, dans le secteur II-A avec l'ensemble des souscripteurs dans les conditions de l'article II du cahier des charges les accés et terrasse du niveau 66 à usage de circulation et jardins, telles qu'elles sont définies sous teinte bleu-clair sur le plan B.I32I.

TCHAM
BRATON

LOT N° 5

I°-Deux cent cinquante sept mille cinq cent vingt-six/millionniémes (257.526/I.000.000°) du sol du secteur II.

2°-le droit de construire dans l'infrastructure du secteur II-A pour une part correspondant à huit mille soixante-douze métres carrés de locaux divers comprenant :

-cinq mille sept cent quatre vingt dix métres carrés de parkings,

-mille huit cent trente cinq métres carrés de locaux annexes des logements,

-deux cent quatre vingt douze métres carrés de locaux techniques,

-cent cinquante cinq métres carrés de locaux annexes des locaux commerciaux,

faisant partie des locaux désignés sur les plans B.I315, B.I316, B.I317, B.I318, B.I319, B.I320, comme suit :

-teinte noire pour les parkings,

-teinte ocre pour les locaux annexes des logements,

-teinte ocre haché noir pour les locaux techniques,

-teinte jaune pour les locaux commerciaux,

3°- Le droit de construire dans le secteur II-A à partir du niveau 66 jusqu'au niveau II7, à l'emplacement désigné sous teinte marron aux plans B.I32I, B.I322, des immeubles logements pour une surface de planchers de vingt six mille sept cent cinquante et un métres carrés,

et de réaliser au niveau 66 des locaux commerciaux pour une surface de cent quarante métres carrés, faisant partie des locaux désignés au plan B.I32I sous teinte jaune,

4°- le droit d'utiliser en commun dans le secteur II-A avec l'ensemble des souscripteurs dans

MAHOT
NOTAIRE

conditions de l'article II du cahier des charges les accès et terrasse du niveau 66 à usage de circulation et de jardins, telles qu'elles sont définies sous teinte bleu-clair sur le plan B.I321.

LOT N° 6

I°- trois cent cinquante et un mille huit cent cinq millionniémes (351.805/I.000.000°) du sol du secteur II.

2°- le droit de construire dans le secteur II-B jusqu'au niveau II7 un ensemble destiné au fonctionnement du tri postal et à des Bureaux de l'Administration des Postes et Télécommunications, conformément aux plans PTT I7 DG-I à DG-4.

3°-le droit de construire dans le secteur II-A jusqu'au niveau 66, quatre mille cinq cent huit métres carrés de locaux divers comprenant :

-cinq cent métres carrés de parkings,

-quatre mille huit métres carrés de locaux dépendant du tri postal,

faisant partie des locaux désignés sur les plans B.I3I5 B.I3I6, B.I3I7, B.I3I8, B.I3I9, B.I320, B.I32I, comme suit :

-teinte noire pour les parkings,

-teinte bleu foncé pour les locaux dépendant du tri postal,

4°- le droit d'utiliser dans le secteur II-A dans les conditions de l'article II du cahier des charges les accés et la terrasse du niveau 66 à usage de circulation telle qu'elle est définie sous teinte bleu-clair sur le plan B.I321.

Pour satisfaire aux dispositions de la loi du quatre janvier mil neuf cent cinquante cinq, ces lots ont été regroupés au tableau récapitulatif suivant:

Numéros des lots	Part de co-propriété du sol
LOT N° I	-
LOT N° 2	I77/I.000.000°
LOT N° 3	3I.790/I.000.000°
LOT N° 4	358.702/I.000.000°
LOT N° 5	257.526/I.000.000°
LOT N° 6	35I.805/I.000.000°

IO

TOHAM
BRIATON

PUBLICITE

/CAILLAU./

Une expédition des présentes sera publiée au Bureau des hypothéques ~~de la Seine~~ par les soins de ~~LETULLE, suppléant Me Jean CONSTANTIN, Notaire à Paris décédé, l'un des Notaires soussignés.~~ Me Mahot de la Lemaudeuran l'un des notaires soussignés.

DOMICILE

Pour l'éxécution des présentes et de leurs suites les parties font élection de domicile :

-Monsieur le PREFET DE LA SEINE, pour la VILLE DE PARIS, à la PREFECTURE DE LA SEINE, en l'Hotel de VILLE DE PARIS,

-et Monsieur ~~CAILLAU~~, és-qualités, au Siége de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, à Paris, 88 Rue Saint-Lazare.

-DONT ACTE-

FAIT ET PASSé à Paris 45 rue St Lazare pour M. Caillau et au bureau cabinet en l'Hôtel de Ville par le Préfet de la Seine

L'AN MIL NEUF CENT SOIXANTE DEUX

Les Vingt sept septembre et Vingt neuf octobre

Et, aprés lecture faite, les parties és-qualités, ont ~~signé avec les~~ Notaires.

Rayé ... ligne entière et quinze — MOTS NULS /

Préfecture de la Seine 29 octobre

Cailleau 45 rue St Lazare le 22 septembre

Renvoi-in-finé (de la page 5)

//

-Que, en ce qui concerne les immeubles à construire le secteur II- se divise en deux parties : Secteur II-A

MAHOT
NOTAIRE

au Nord-Est, et Secteur II-B au Sud-Ouest, la limite séparative figurant aux plans ci-aprés mentionnés étant perpendiculaire à la Voie Nouvelle et passant par l'extrémité Sud-Ouest du bâtiment logement à construire parallélement aux voies,

). -Que dans le secteur II-A, il existera outre les installations à réaliser par les acquéreurs privés (logements, magasins et parkings) des installations à construire :

par la Ville de Paris (parking public)
par la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS soit au titre du domaine public (service des bagages, bureaux et locaux des services divers, soit à titre privé (annexes de la station-service du Secteur IV).
par les POSTES TELEGRAPHES TELEPHONES (parking et dépendances du tri postal)

-Que dans le secteur II-A, à partir et en-dessous de la cote 66, les constructions à réaliser par les divers attributaires sont imbriquées étroitement entre elles,

-Que dans le secteur II-B, il n'existera que des installations POSTES TELEGRAPHES TELEPHONES, affectées à usage de bureaux et de tri postal, l'ensemble des constructions à réaliser par les POSTES TELEGRAPHES TELEPHONES, tant dans le secteur II-A (parking et dépendances du tri postal) que dans le Secteur II-B (tri postal et bureaux) formant un lot unique.

-Que les constructions à édifier dans le secteur II seront réalisées conformément aux dispositions du cahier des charges, établi par la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS et la VILLE DE PARIS , et définissant les parties constituant respectivement l'infrastructure et les superstructures du Secteur II-A, textes dont un exemplaire demeurera ci-joint et annexé aprés mention.

(Renvoi spécialement approuvé, et n'étant pas compris dans le corps de l'acte en raison de sa longueur).

I

-OPERATION "MAINE-MONTPARNASSE" -

-SECTEUR-II-

CAHIER DES CHARGES

LES SOUSSIGNES :

I) Monsieur Jean BENEDETTI, Grand Officier de la Légion d'Honneur, Préfet du Département de la Seine, domicilié à Paris, en l'HOTEL DE VILLE,

Agissant en sadite qualité, au nom de la VILLE DE PARIS.

2) Monsieur Georges Edouard CAILLAU, Directeur des Etudes Juridiques et du Contentieux de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, Officier de la Légion d'Honneur, demeurant à Paris, 45 Rue Saint-Lazare,

Agissant au nom, pour le compte, et en qualité de mandataire de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, Société Anonyme dont le Siége Social est à Paris, 88 Rue Saint-Lazare, inscrite au Registre du Commerce de la Seine sous le numéro 55 B 4944,

Et comme ayant pouvoir à cet effet, en vertu :
I°-De la délégation de pouvoirs à lui consentie par Monsieur André Marie Urbain SEGALAT, Conseiller d'Etat, Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, -nommé à cette fonction par décret du vingt-trois janvier mil neuf cent cinquante-huit, aux termes d'un acte en date du vingt neuf janvier mil neuf cent soixante-deux, reçu par Me Maurice LETULLE, l'un des Notaires soussignés, suppléant Me Jean CONSTANTIN, Notaire à Paris, décédé.
2°-et des pouvoirs conférés par le Conseil d'Administration de ladite Société, avec faculté de substituer, à Monsieur SEGALAT, en sa qualité de Président, suivant délibération en date du vingt décembre mil neuf cent soixante et un, dont un extrait certifié conforme est demeuré annexé aprés mention, à ladite délégation de pouvoirs sus-énoncée du vingt neuf janvier mil neuf cent soixante-deux.

LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER Français, créée par une convention en date du 31 AOUT 1937, approuvée par décret-loi du même jour, le tout publié au Journal Officiel du 1er Septembre 1937, et définitivement constituée ainsi qu'il résulte de ses Statuts qui ont été approuvés par décret, pris aprés avis du Conseil d'Etat, le 31 Décembre 1937, et insérés au Journal Officiel du 1er Janvier 1938,

ONT ETABLI, ainsi qu'il suit, le CAHIER DE CHARGES, concernant l'opération "MAINE-MONTPARNASSE" Secteur II :

ENREGISTRE A PARIS 2e BUREAU
LE 27 NOV. 1962
BORDEREAU N°
REÇU DIX NOUVEAUX FRANCS

1-bis

16 Juillet 1962

CESSION DE TERRAINS & DROITS IMMOBILIERS
DU SECTEUR II

CAHIER des CHARGES

TITRE I

Constructions à édifier

ARTICLE I - Règles générales

Les constructions et équipements publics à réaliser devront être conformes aux spécifications et dispositions de l'accord préalable, du permis de construire, du présent Cahier des Charges et des plans ci-joints : A.O.M. A.745 - A.M.S.^{2} B. I.313 à B. I.327 et des plans PTT I7 DG^1 à DG^4.

Les études d'ensemble ont été effectuées par l'Agence d'Architecture de l'Opération MAINE-MONTPARNASSE (AOM) selon les directives et avec l'accord de la Société d'Economie Mixte pour l'Aménagement du Secteur MAINE-MONTPARNASSE (SEMAMM) qui, en qualité de mandataire de la Ville de PARIS et de la SNCF, a reçu notamment mission de :

a) définir les volumes constructibles;

b) définir les servitudes architecturales et techniques de l'ensemble en accord avec tous les services publics intéressés;

c) s'assurer de la conformité des projets particuliers avec le plan général ainsi établi et contrôler que l'exécution est conforme à ces projets.

Le dossier de demande du permis de construire et toutes les modifications que les acquéreurs ou leurs ayants-cause (I)désireraient

---

(I) Les "acquéreurs" comprennent les sociétés qui doivent réaliser les logements et la fraction du parking privé correspondant à ces logements, la Ville de PARIS pour le parking Ville de PARIS, l'Administration des Postes et Télécommunications (PTT) pour des bureaux, le Tri Postal et une fraction du parking privé.

Dans le présent Cahier des Charges et son Annexe, le terme "acquéreur" signifiera dorénavant "les acquéreurs ou leurs ayants-cause".

apporter aux plans sus-visés après signature des actes de vente, devront être soumis à l'accord de la SEMAMM, les acquéreurs ayant la charge d'obtenir les autorisations administratives d'usage. En aucun cas les modifications demandées ne pourront avoir pour résultat de changer profondément l'aspect extérieur des constructions ou de gêner ou de rendre plus onéreuse l'utilisation des locaux réservés à la SNCF.

Sous les réserves précédentes et à condition d'observer les droits respectifs de chacun d'eux, ceux de la SNCF, et les volumes prévus pour chaque nature d'utilisation, les acquéreurs auront la faculté de modifier le nombre et la hauteur des étages figurant aux plans ci-dessus, ces modifications ne donnant pas lieu à révision des prix de cession des droits immobiliers portés aux actes de vente.

Le Secteur II se divise en deux parties : Secteur II^A au Nord-Est, Secteur II^B au Sud-Ouest - la limite étant constituée par l'extrémité Sud-Ouest du bâtiment longitudinal des logements.

Dans le Secteur II^A, à partir et en dessous de la cote 66, les constructions à réaliser par les acquéreurs sont imbriquées avec les installations et locaux divers destinés à la SNCF; ces installations et locaux feront partie du domaine public ferroviaire.

Le présent Cahier des Charges établit des servitudes entre les installations des acquéreurs, celles de la SNCF et les tiers, les prix de cession fixés aux actes de vente tenant compte des droits et obligations ainsi créés.

Le mode d'exécution de l'ensemble des travaux et la répartition des dépenses sont précisés dans le présent Cahier des Charges et son annexe.

Les plans et projets des diverses façades du Secteur, quel que soit leur niveau, devront être soumis à l'accord de la Ville de PARIS par l'intermédiaire de la SEMAMM; elles devront être conçues pour constituer un ensemble harmonieux.

SG DK

1,25 962

ARTICLE 2 - Description

Les constructions à réaliser dans le Secteur II^{A} comprennent notamment (I) :

a) des parkings et des locaux techniques

Les parkings sont formés :

- par deux groupes, parallèles à la Voie Nouvelle et situés côte à côte, de 4 planchers superposés, le groupe situé côté voies ferrées étant surélevé de I m 50 par rapport au groupe situé côté Voie Nouvelle. Chaque plancher est en rampe légère du Nord-Est vers le Sud-Ouest; la différence de niveau entre les extrémités est de I m.
- par quatre rampes hélicoïdales dont les deux extrêmes desservent tous les planchers, les deux autres ne desservant que les quatre planchers supérieurs.

Les planchers inférieurs, dont les cotes "entrées" sont 44.50/46 - 47.50/49, les rampes hélicoïdales correspondantes et les fractions des planchers supérieurs desservies par ces rampes constituent le parking "privé" souscrit par les acquéreurs des logements et l'Administration des Postes et Télécommunications.

Les planchers supérieurs, dont les cotes "entrées" sont 50.50/52 - 53.50/55 (exception faite des parties de ces planchers desservies par les rampes du parking privé) et les rampes qui ne desservent que ces planchers, constituent le parking Ville de Paris (parking V.P.).

La ventilation de ces deux parkings, parking V.P. et parking privé, est assuré au moyen d'installations communes.

b) des sous-sols

Ces sous-sols, établis aux niveaux 52,30 et 54,75, sont destinés à la SNCF et aux PTT.

(I) Les principaux escaliers, ascenseurs et accès autres que les rampes, sont définis à l'article 3.

1962

c) au niveau de la Voie Nouvelle (de 56 à 60)

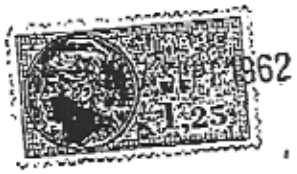
Des installations et locaux faisant partie du domaine public ferroviaire, à savoir :

- les cours et locaux pour le service des bagages au départ et en transit, la cour de service située aux abords du tri postal.
- les locaux pour divers services SNCF débouchant sur le Quai Est des voies ferrées, sur la cour des bagages ou sur la cour de service.

Des installations diverses à l'usage des acquéreurs notamment :

- des annexes pour manutention des ordures, situées aux abords de la cour des bagages et de l'entrée de la rampe d'accès.
- les deux rampes de sortie du parking public et du parking privé.
- le couloir situé à proximité de ces rampes et qui permet d'accéder de la Voie Nouvelle aux escaliers et ascenseurs qui desservent le parking privé et les logements.
- le départ de la rampe d'accès routier de la Voie Nouvelle à la terrasse 66 ainsi que le départ de la rampe spéciale réservée aux voitures d'enfants.
- le grand escalier situé près de la cour de service et permettant d'accéder de la Voie Nouvelle d'abord au niveau 63 puis à la terrasse 66.
- la partie Nord-Est du tri postal.

Les locaux situés à l'angle Nord-Est du Secteur II et figurant au plan B. I 318 (niveaux 53.50 à 56), avec la dénomination "lavage" sont destinés à être incorporés dans une station-service construite dans le Secteur IV adjacent. Ils seront réalisés aux frais de la SNCF, sans être inclus dans le domaine public, en vue d'être cédés ultérieurement à l'acquéreur des droits immobiliers de la station-service du Secteur IV.



d) au niveau 63

- au Nord-Est du bâtiment en aile, des locaux SNCF.
- à l'aplomb du bâtiment en aile et du bâtiment longitudinal ainsi que sur une fraction de la surface comprise entre ces bâtiments et la Voie Nouvelle, des locaux pour la SNCF et des annexes diverses pour logements et magasin.
- une passerelle reliant aux annexes du niveau 63 la rampe d'accès routier de la Voie Nouvelle à la terrasse 66 et la rampe réservée aux voitures d'enfants.

En outre, en prolongement de la partie Sud-Ouest des annexes ci-dessus, mais aux niveaux 63 et 64,66 sont établis, au-dessus des quais du tri postal, une galerie technique et des annexes pour les logements.

e) au niveau 66 et au-dessus

- au Nord-Est du bâtiment en aile, des locaux réservés à la SNCF; ces locaux qui ne dépassent pas la cote 70 sont disposés sur les trois côtés d'une cour intérieure qui dégage, sur la plus grande partie de sa longueur, la façade correspondante du bâtiment en aile et n'est accessible que pour les besoins de l'entretien des toitures des locaux situés aux niveaux inférieurs.
- un passage commun situé à la cote 66 et placé en bordure, côté voies ferrées, des locaux ci-dessus entre l'arête Nord du bâtiment en aile et la limite du Secteur IV.
- l'ensemble des logements constitué par le bâtiment en aile et le bâtiment longitudinal, ensemble qui s'élève jusqu'à la cote 115,80; au niveau 66 le bâtiment en aile comprend un magasin; au même niveau sont réservés, dans le bâtiment longitudinal :
  - à son extrémité Nord-Est, un passage commun;
  - à son extrémité Sud-Ouest, un passage pour véhicules et piétons, réservé aux PTT.

- la terrasse 66 qui comprend :

  - entre le bâtiment en aile, le bâtiment longitudinal, le Secteur II B et la Voie Nouvelle : le débouché de la rampe d'accès venant de la Voie Nouvelle, la chaussée routière pour desserte des logements, les trottoirs et accès aux halls des logements, des jardins, le débouché du grand escalier venant de la Voie Nouvelle - et en bordure du Secteur II B, une chaussée routière réservée aux PTT.
  - en bordure du bâtiment en aile, côté voies ferrées, un passage commun reliant lespassagessitués sous le bâtiment longitudinal et en bordure des locaux SNCF situés au Nord-Est du bâtiment en aile.

Les constructions à réaliser dans le Secteur II^B comprennent :

a) au niveau 52,30,des sous-sols pour les P.T.T.

b) au niveau 58,25, la partie Sud-Ouest des quais et cours du tri postal, des ateliers et annexes.

c) aux niveaux supérieurs; les installations diverses des PTT comprenant des services dépendant du tri postal, des bureaux, leurs rampes et accès, le couronnement de la partie supérieure du bâtiment où sont situés les bureaux étant établi à la cote II5,80.

ARTICLE 3 - Accès des véhicules (y compris vélomoteurs et scooters) et des piétons

Les accès des véhicules pour la cour des bagages au départ, la cour de transit, la cour de service et l'accès routier aux logements se font par la Voie Nouvelle dont le nivellement est défini, conformément aux instructionsdu Service de la Voirie de la Ville de PARIS, par le plan B.1313 et dont les délais de réalisation sont fixés à l'article 25.

Les entrée et sortie de la cour des bagages au départ sont séparées, la sortie servant en outre à la sortie des taxis et voitures particulières en provenance du Secteur IV.

La cour de transit comporte une entrée et une sortie.

La cour de service ne comporte qu'une seule issue.

En ce qui concerne les logements, l'accès des véhicules (entrée et sortie) se fait par la rampe qui monte de la Voie Nouvelle à la terrasse 66, terrasse qui comporte une chaussée pour la desserte des divers logements.

Une rampe spéciale réservée aux voitures d'enfants permet d'accéder de la Voie Nouvelle soit aux annexes des logements établies au niveau 63, soit à la terrasse 66. Son entrée est située à côté de l'entrée de la rampe précédente.

L'entrée des parkings s'effectuera dans l'emprise du Secteur IV, à partir de l'avenue du Maine par deux accès réservés, l'un au parking "Ville de Paris", l'autre au parking privé. Des dispositions transitoires sont prévues pour remplacer ces accès jusqu'à ce que l'état d'avancement des travaux du Secteur IV permette de les réaliser (art.28).

La sortie des parkings se fait sur la Voie Nouvelle par deux rampes réservées, l'une au parking "Ville de Paris", l'autre au parking privé.

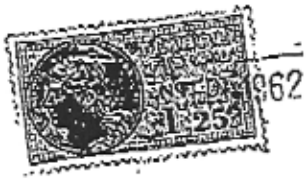
Dans le Secteur II^{B}, une entrée et une sortie pour véhicules réservés à la desserte des installations des PTT, sont prévues à l'extrémité du Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon.

Pour les piétons, les principaux accès et circulations sont les suivants :

- le grand escalier reliant la Voie Nouvelle au niveau 63 et à la terrasse 66.
- deux escaliers intérieurs, placés à proximité de chacune des rampes hélicoïdales desservant le parking privé, réunissent les différents planchers de ce parking.
- un escalier, débouchant au niveau de la Voie Nouvelle sous la rampe d'accès routier à la terrasse 66, dessert les deux niveaux du parking public.
- trois groupes d'escaliers et d'ascenseurs desservant à la fois les parkings et les logements :

  le groupe situé au Sud-Ouest de la cour de transit et qui comprend un escalier desservant les deux niveaux principaux du parking privé, le niveau de la Voie Nouvelle et le niveau 63 ainsi que deux ascenseurs desservant les mêmes niveaux et le niveau 66; on accède de la Voie Nouvelle à cet escalier et à ces ascenseurs par un couloir.

  le groupe situé en bordure de la Voie Nouvelle à proximité de l'entrée de la cour des bagages et qui comprend un escalier desservant les niveaux principaux du parking privé, le niveau de la voie nouvelle et les niveaux 63 et 66 ainsi que éventuellement deux ascenseurs desservant les mêmes niveaux.

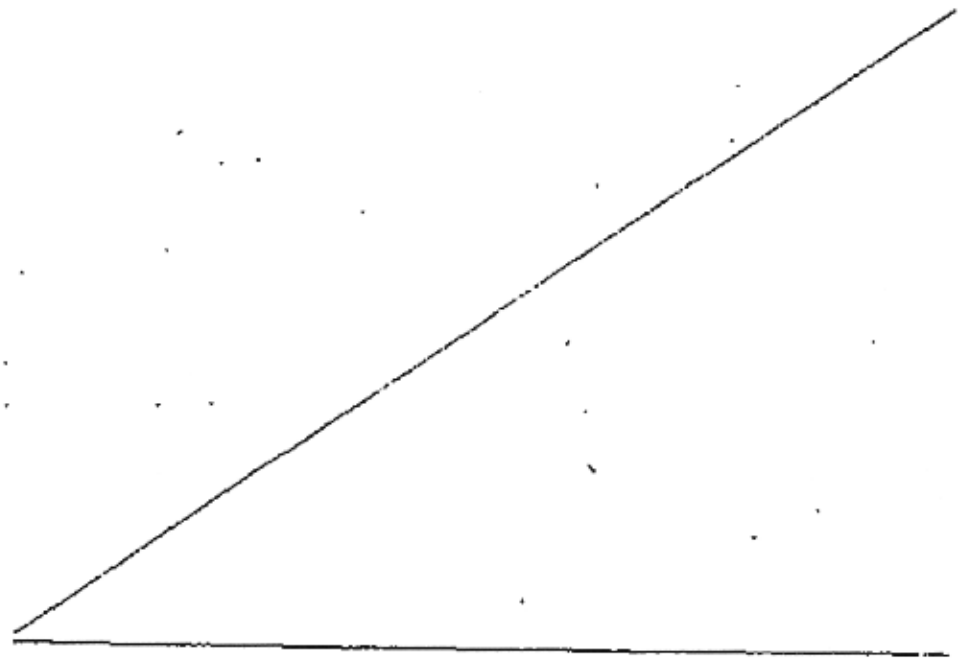


le groupe situé en bordure de la Voie Nouvelle à proximité de la sortie de la cour des bagages et comprenant un escalier desservant les niveaux du parking public, le niveau de la Voie Nouvelle, les niveaux 63 et 66 ainsi qu'éventuellement des ascenseurs desservant ces mêmes niveaux.

Ne figurent pas dans les spécifications précédentes les escaliers et ascenseurs réservés soit aux acquéreurs des logements, soit à la SNCF.

Dans le Secteur II^{B}, un accès pour piétons sur la Voie Nouvelle est prévu pour desservir les installations PTT.

Lorsque l'îlot Vandamme sera rénové, pourront être construites, à la diligence de la Ville de PARIS, des passerelles franchissant la Voie Nouvelle et réunissant l'îlot Vandamme à la terrasse 66. Ces passerelles seront accessibles aux piétons dans les conditions et sous les réserves de l'article 11 et la participation des acquéreurs et de la SNCF aux frais de leur construction est indiquée à l'article 29.



ARTICLE 4 - Hauteurs de dégagement

Les hauteurs minima à réserver sont indiquées ci-dessous et s'entendent perpendiculairement au sol, entre sols finis d'une part et parties inférieures des dalles, poutres ou toutes saillies sous plafond (cuvelages d'ascenseurs, gaines de chauffage, etc....), d'autre part :

- Parkings ..... 2,50 m
- Locaux bagages SNCF ..... 2,50 m
- Cour des bagages départ ..... 4,30 m
- Cour de transit ..... 4,50 m
- Cour de service ..... 3,50 m
- Bureaux SNCF ..... 2,75 m
- Voie du Tri Postal ..... 5,00 m au-dessus du rail (57,90)

ARTICLE 5 - Surcharges des aires et planchers

Les surcharges des aires et planchers à respecter dans le calcul des constructions seront celles qui sont définies dans le fascicule des Normes Françaises NFP 06.001 - Juin 1959, complétées par les prescriptions suivantes lorsqu'elles sont plus sévères.

- les planchers, aires et accès ayant à supporter les véhicules qui utiliseront les cours et installations SNCF des services des bagages au départ et en transit et la cour de service devront être calculés avec la plus défavorable des surcharges suivantes : surcharge uniforme de 750 Kgs par mètre carré ou essieu de 12 tonnes. En outre, ils devront pouvoir résister à un poinçonnement de 6 tonnes.
- les chaussées de la terrasse 66, la chaussée du passage réservé aux PTT à la cote 66 à l'extrémité Sud-Ouest du bâtiment longitudinal, les chaussées prévues à l'intérieur des installations PTT devront être calculées compte tenu des surcharges que les acquéreurs désirent y faire circuler ou stationner sans que les surcharges utilisées pour les calculs puissent être inférieures à celles qui sont fixées à l'alinéa précédent.
- les aires de la terrasse 66, autres que les chaussées, devront être calculées pour supporter une surcharge minimum de 400 Kgs au mètre carré, cette surcharge étant portée à 750 Kgs pour les surfaces indiquées sur les plans comme susceptibles d'être aménagées en jardin,
- les planchers des parkings, bureaux, locaux commerciaux et divers seront calculés pour supporter au minimum une surcharge de 350 Kgs au mètre carré.

5.9 K

- les planchers des locaux SNCF situés aux niveaux 58,25 et 58,75 devront pouvoir supporter une surcharge de 750 Kgs au mètre carré.
- le plancher de la cantine SNCF devra pouvoir supporter une surcharge de 400 Kgs par mètre carré.
- les planchers des logements seront calculés pour supporter une surcharge minimum de 175 Kgs par mètre carré et les escaliers pour une surcharge minimum de 400 Kgs par mètre carré.

Les surcharges prévues aux alinéas précédents, sont indépendantes du poids des cloisons et des aménagements du second oeuvre pour lesquels il faudra compter, sauf cas exceptionnels, une charge moyenne de 100 Kgs par mètre carré.

Les chaussées et planchers, et notamment ceux du Tri Postal, qui auraient, en raison de leur usage ou destination, à supporter des charges plus élevées que celles qui sont indiquées ci-dessus (voies ferrées, stockages, transformateurs, appareillages, etc.....) devront être calculés en conséquence, à la diligence et sous la responsabilité des acquéreurs.

ARTICLE 6 - Voirie - Réseaux divers et jardins

Les installations de voirie et réseaux divers devront être réalisées dans les conditions prévues aux plans susvisés et aux autorisations administratives,

Le chauffage sera fourni par le chauffage urbain.

Les branchements d'eau, gaz, électricité, téléphone, chauffage et les raccordements à l'égout seront pris directement sur les distributions publiques et collecteurs disposés sur la Voie Nouvelle.

En ce qui concerne les réseaux secondaires de distribution, les évacuations et la collecte des ordures, les dispositions de principe à suivre sont indiquées sur les plans visés à l'article Ier. Les mesures d'exécution devront être soumises au préalable, le cas échéant, à l'agrément des services municipaux ou concessionnaires, et conçues de façon à réduire au minimum les gênes permanentes ou temporaires résultant de la présence, dans le domaine d'autrui, de ces installations.

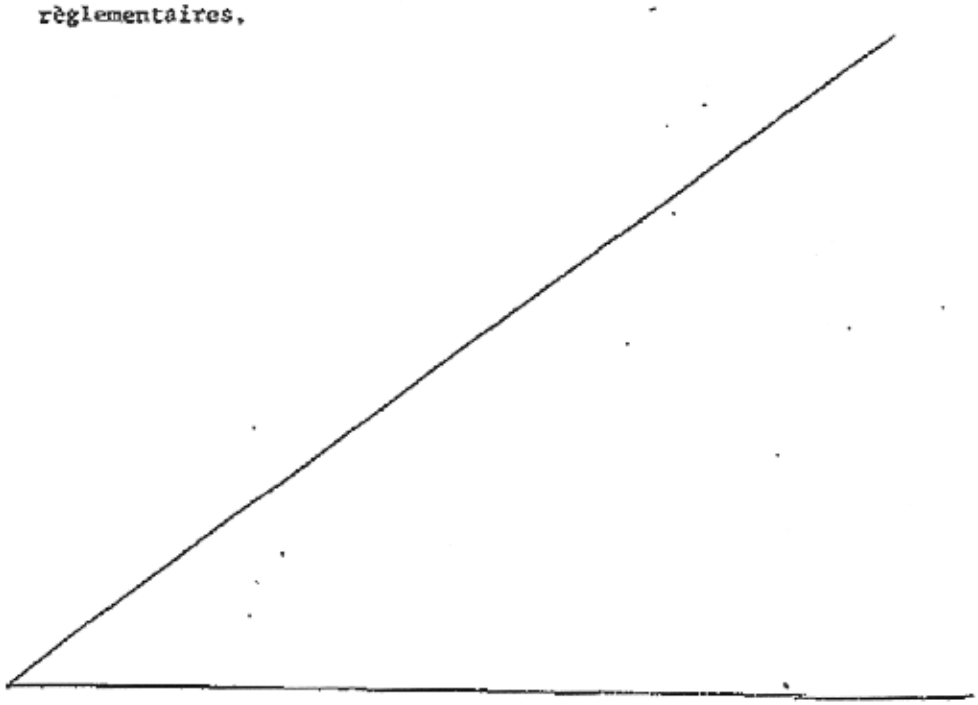
SG

Les installations de la SNCF seront alimentées directement en énergie électrique, à partir des propres canalisations de cette Société, à l'exclusion des locaux attribués à la Compagnie des Wagons-lits qui seront alimentés directement par EDF.

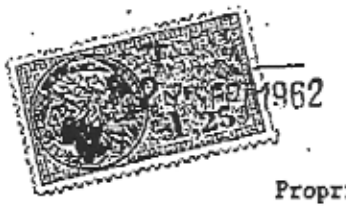
Les effluents des parkings seront rejetés directement à l'égout de la Voie Nouvelle par relevage, si besoin est.

ARTICLE 7 - Aération des locaux

Toutes les dispositions nécessaires devront être prises pour que, compte tenu de leur utilisation et notamment des circulations automobiles, les diverses installations situées au niveau et en-dessous du niveau de la Voie Nouvelle (parkings, cours, installations SNCF, tri postal, etc.....) soient aérées conformément aux dispositions règlementaires.



SG



TITRE II

Propriété des constructions et servitudes

ARTICLE 8 Propriété des Constructions.

Les locaux, cours, accès, escaliers, rampes ou constructions diverses affectés à la SNCF feront partie du domaine public ferroviaire et resteront en dehors de tout régime d'indivision ou de copropriété auxquels seront soumises les autres parties de l'ensemble immobilier décrit au titre I (I).

Les constructions ainsi placées dans le domaine public comprennent les dalles et poutres inférieures, les dalles et poutres supérieures, les cloisons latérales et les appuis verticaux dans la mesure où ces ouvrages limitent les volumes affectés au domaine public ou sont compris dans ces volumes.

Toutefois, certaines installations et certains locaux prévus au présent cahier des charges et faisant l'objet de servitudes définies dans le présent titre feront partie de la propriété des acquéreurs, bien qu'ils soient partiellement utilisés par la SNCF.

Il est spécifié que l'affectation des ouvrages qui résulte des clauses ci-dessus est indépendante de la répartition des dépenses de construction et de la répartition des dépenses groupées sous les rubriques "frais divers, entretien et réparations" au titre IV du présent Cahier des Charges.

ARTICLE 9 - Servitudes générales établies au profit du domaine public sur les ouvrages des acquéreurs.

Tous les ouvrages non affectés au domaine public enveloppant les ouvrages du domaine public et notamment toutes les parties portantes - fondations, appuis, soutènements, contreventements, poutres et planchers - seront établis pour résister aux charges qu'ils reçoivent et assurer la pérennité des installations du domaine public situé au-dessus, en-dessous et aux abords.

(I) Ne feront pas partie du domaine public ferroviaire les locaux annexes de la station-service construits provisoirement par la SNCF et destinés à être cédés conformément au dernier alinéa du paragraphe c) de l'article 2.

5 4

Les installations des acquéreurs devront supporter les servitudes habituelles en usage dans les immeubles superposés ou voisins et nécessaires à l'aménagement et à l'utilisation des locaux affectés au domaine public, ainsi que celles résultant des circulations verticales prévues, ces servitudes devant s'exercer d'une manière normale en réduisant au minimum les gênes permanentes ou temporaires susceptibles d'en résulter pour les acquéreurs.

Après consultation des acquéreurs des logements et des PTT, la SNCF se réserve le droit de fixer sur les façades des immeubles logements et des immeubles des PTT, côté voies ferrées, en plus des auvents et abris prévus aux plans, tous dispositifs pour supporter les caténaires et les signaux. Les acquéreurs ne pourront faire de la publicité sur les autres façades qu'en satisfaisant aux prescriptions de l'article 3I.

Les immeubles des acquéreurs supporteront, dans les conditions prévues à l'article 6, le passage des branchements nécessaires pour raccorder les installations de la SNCF aux canalisations et réseaux divers : égouts, électricité, téléphone, chauffage urbain, sous réserve du respect des hauteurs de dégagement.

ARTICLE IO - Servitudes générales établies au profit des immeubles des acquéreurs sur le domaine public de la SNCF.

Toutes les parties portantes des ouvrages du domaine public, notamment appuis, soutènements, contreventements, poutres et planchers, devront être établies pour leur permettre de résister aux charges qu'elles reçoivent et d'assurer, pour ce qui les concerne, la pérennité des ouvrages privés situés au-dessus, au-dessous et aux abords.

Les installations du domaine public ferroviaire supporteront dans les conditions fixées par l'ordonnance du 4 Février I959 toutes les servitudes habituelles en usage dans les immeubles superposés ou voisins et nécessaires à l'aménagement ou à l'utilisation des locaux privés construits au-dessus, en-dessous ou latéralement, ainsi que celles résultant des circulations verticales prévues, ces servitudes devant s'exercer de manière normale en réduisant au minimum les perturbations susceptibles d'en résulter pour le domaine public.

59

Les immeubles des acquéreurs longeant l'emprise du chemin de fer pourront être édifiés à la limite même de l'emprise du domaine public, le long du quai situé au Sud-Est des voies ferrées; ces immeubles pourront présenter des baies et des vues directes sur le chemin de fer et, le cas échéant et en accord avec la SNCF, des saillies. D'autre part, les immeubles des PTT pourront, au-dessus de la cote 7I, être en surplomb de 0 m 95 côté voies ferrées (I).

Sur toutes les cloisons, dalles, appuis limitant le domaine public, les acquéreurs pourront, sous réserve d'accord de la SNCF, sur les conditions techniques, accrocher, fixer, poser, suspendre, réaliser tous dispositifs d'usage courant, compte tenu de l'affectation des locaux privés ou ouvrages (plafonds, planchers, décorations verticales, escaliers, canalisations, appareillage d'ascenseur, trottoirs, chaussées, etc.....).

La SNCF supportera sur son domaine, dans les conditions prévues à l'article 6, le passage des branchements nécessaires pour raccorder les constructions privées aux canalisations et réseaux divers : égouts, électricité, téléphone, chauffage urbain, sous réserve du respect des hauteurs de dégagement.

ARTICLE II - Servitudes et obligations particulières

Dès qu'elles seront réalisées dans les conditions prévues à l'article 29 ci-après, les passerelles reliant l'îlot Vandamme à la terrasse 66 du Secteur II seront accessibles aux usagers du Secteur II et de l'îlot Vandamme.

Sous réserve que l'accès aux locaux des PTT par le grand escalier soit assuré selon les désirs de cette Administration, la circulation des piétons, sur la terrasse 66 et les ouvrages qui permettent d'y accéder, sera réglée par entente directe entre la Ville de PARIS et les acquéreurs du Secteur II^A ainsi que, si des relations sont établies entre les Secteurs II et IV, la SNCF et les acquéreurs du Secteur IV.

(I) Pour ces immeubles, un surplomb, de même importance, au-dessus de la Voie Nouvelle est autorisé par la Préfecture de la Seine.

Les PTT bénéficieront du droit d'utiliser pour leurs besoins la cour de service située aux abords du Tri Postal, au niveau de la Voie Nouvelle et faisant partie du domaine public ferroviaire (paragraphe c de l'article 2). Le mur limitant les installations des PTT du Secteur II^{B} au-dessus du niveau 66 pourra présenter des saillies, des baies et des vues directes sur la terrasse 66.

La SNCF bénéficiera du droit d'utiliser, à titre de secours, entre le niveau de la Voie Nouvelle et la cote 66, l'escalier situé en bordure de la Voie Nouvelle, à proximité de la cour des bagages et jouxtant les locaux de la SNCF aux niveaux 63 et 66.

Comme indiqué à l'article 3 du présent Cahier des Charges, les véhicules desservant les logements pourront circuler sur la terrasse 66.

Les jardins de la terrasse 66 seront réservés aux acquéreurs des logements.

La chaussée située à l'extrémité de la terrasse 66 et le passage correspondant sous l'extrémité du bâtiment longitudinal des logements seront réservés à la desserte des installations des PTT.

ARTICLE I2 - Servitude établie au profit des parkings dans le Secteur IV

Les entrées définitives des parkings V.P. et privé ne pourront être mises en service qu'après la construction de la partie Sud-Est du Secteur IV qui jouxte le Secteur II. A partir de cette époque, ces parkings bénéficieront d'une servitude de passage à travers les immeubles de la SNCF du Secteur IV, le passage s'effectuant, pour chacun des parkings par un accès routier partant de l'avenue du Maine et ayant 5 m 50 de largeur et 2 m 50 de hauteur libre, suivant le tracé du plan B. I3I8.

ARTICLE I2 bis - Prospects sur la Voie Nouvelle

Certains prospects des constructions du Secteur II s'étendent sur l'îlot Vandamme.

Réciproquement, la Ville de PARIS se réserve le droit d'autoriser, en tant que de besoin, dans l'îlot Vandamme des constructions pouvant dépasser le gabarit règlementaire, jusqu'à la cote + II5,80 sur certaines parties de la Voie Nouvelle, sans que les acquéreurs des droits immobiliers du Secteur II puissent formuler des revendications.

TITRE III

EXECUTION DES TRAVAUX

Chapitre I - Dispositions particulières au Secteur II^{A}

ARTICLE I3 - Définitions

Les travaux à exécuter pour réaliser le Secteur II^{A} sont divisés en trois parties :

- l'INFRASTRUCTURE
- la SUPERSTRUCTURE LOGEMENTS
- la SUPERSTRUCTURE DIVERS SNCF.

A - L'"INFRASTRUCTURE" comprend les terrassements , les fondations et les constructions situées :

- Jusqu'au niveau 66/67,08 à l'aplomb de la terrasse 66;
- Jusqu'au niveau 67,08 à l'aplomb du bâtiment longitudinal;
- Jusqu'au niveau 66,08 à l'aplomb du bâtiment en aile;
- jusqu'au niveau 63 au nord-est du bâtiment en aile.

Sont compris dans les travaux de la partie "infrastructure" les planchers et terrasses qui limitent, comme indiqué ci-dessus, cette infrastructure vers le haut.

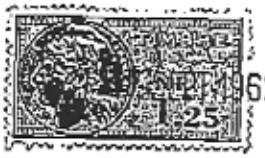
B - La "SUPERSTRUCTURE LOGEMENTS" comprend le bâtiment longitudinal et le bâtiment en aile au-dessus des niveaux indiqués en A.

C - La "SUPERSTRUCTURE DIVERS SNCF" comprend les constructions à réaliser au nord-est du bâtiment en aile au-dessus de la cote 63.

La partie "infrastructure" comprend des installations destinées aux divers acquéreurs ainsi qu'à la S.N.C.F.

La partie "Superstructure logements" ne comprend que des installations destinées aux acquéreurs logements.

La partie "Superstructure divers SNCF" ne comprend que des installations destinées à la SNCF .



ARTICLE I4 - Exécution de l'infrastructure

Les acquéreurs des droits immobiliers pour construction des logements et parkings correspondants devront former une Société à laquelle eux-mêmes, la Ville de PARIS, les PTT et la SNCF donneront mandat, chacun en ce qui le concerne, de faire assurer l'exécution des travaux de gros oeuvre ainsi que des travaux de second oeuvre d'intérêt commun de la partie "infrastructure" du Secteur II^{A}. Les mandats de la Ville de PARIS, des PTT et de la SNCF seront établis préalablement à la signature des actes de vente par accord entre la Société susvisée et le mandant correspondant.

ARTICLE I5 - (Supprimé)

ARTICLE I6 - Exécution de la superstructure divers SNCF

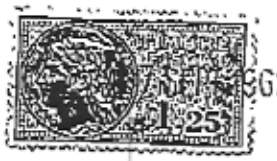
Pour l'exécution de la partie "superstructure divers SNCF", la SNCF assurera directement les travaux de gros oeuvre et de second oeuvre d'intérêt commun, sauf accord particulier intervenant entre elle et la Société visée à l'article I4.

ARTICLE I7 - Renseignements à fournir aux Architectes

La constitution de chacune des parties de l'ensemble immobilier du Secteur II^{A}, visées à l'article I3, dépendant dans une certaine mesure des autres parties, les acquéreurs et la SNCF fourniront, dans les meilleurs délais, les renseignements nécessaires aux architectes chargés de l'établissement des projets d'exécution de chaque partie de l'ensemble.

ARTICLE I8 - Travaux de second oeuvre de l'infrastructure

L'exécution des travaux de second oeuvre de l'infrastructure (hormis ceux d'intérêt commun) sera assurée par les attributaires des locaux correspondants, avec faculté de s'entendre, s'ils le jugent utile, pour l'exécution d'une partie de ces travaux.



ARTICLE I9 - Répartition des dépenses

La répartition des dépenses de travaux entre les divers participants du Secteur II^{A} sera effectuée entre l'ensemble des acquéreurs des logements et parkings correspondants, la Ville de PARIS, les PTT et la SNCF, suivant les principes fixés dans l'annexe du présent Cahier des Charges. Ces principes sont indépendants, comme indiqué à l'article 8, des règles qui définissent les ouvrages faisant partie du domaine public ferroviaire; ils ont notamment pour objet de ventiler les travaux de gros oeuvre d'intérêt commun (terrassements, fondations, terrasses, toitures, etc...) en tenant compte de la totalité des installations et locaux dont chacun des participants est attributaire dans les trois parties de l'ensemble définies à l'article I3.

Pour la répartition des dépenses de construction, les locaux annexes de la station-service visés au dernier alinéa du paragraphe c) de l'article 2, seront assimilés à des locaux affectés à la SNCF.

ARTICLE 20 - Résistance des ouvrages intéressant le domaine public ferroviaire

Pour toutes les parties des constructions dont la résistance intéresse ou est susceptible d'intéresser les ouvrages dépendant du domaine public et leurs accès, un exemplaire des documents concernant les dispositions prévues pour les fondations, soutènements, poteaux, dalles et poutres sera adressé pour information avec les calculs et notes justificatifs au Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région Ouest.

Chapitre II

Dispositions particulières au Secteur II^{B}

ARTICLE 2I - Exécution des travaux du Secteur II^{B}

Les travaux à réaliser dans le Secteur II^{B} ne comportant que des installations destinées aux PTT seront entièrement réalisés par cette Administration et à ses frais, étant entendu que dans leur intérêt commun, les divers attributaires du Secteur II établiront entre eux les liaisons utiles pour coordonner l'exécution des travaux.

Chapitre III - Dispositions communes

ARTICLE 22 - Modalités d'attribution des travaux de gros oeuvre

Pour l'exécution des ouvrages, tels qu'ils sont définis au présent Cahier des Charges, tous les travaux de gros oeuvre devront faire l'objet d'appels à la concurrence très étendus. Les acquéreurs ou leurs mandataires devront fournir à la SEMAMM toutes informations sur le déroulement de la procédure, y compris l'attribution des travaux.

Sont compris dans les travaux de gros oeuvre :

- les terrassements
- les fondations
- les soutenements
- toutes les parties portantes, piliers, appuis et contreventements
- les toitures et terrasses et tous travaux d'étanchéité
- les dalles des planchers (y compris poutres, solives, hourdis)
- les menuiseries et vitreries extérieures
- les longs pans et pignons, y compris le cas échéant les socles des balcons, les barres d'appuis, les persiennes et jalousies
- les revêtements des façades
- les conduits de fumée (coffres et gaines) et les têtes de cheminées
- l'ossature, dalles et planchers des escaliers, des cages d'escalier, des cages d'ascenseur et de monte-charge
- la maçonnerie des installations de ventilation et de sécurité
- les chéneaux, les tuyaux d'écoulement des eaux pluviales
- les canalisations de toute nature entre la frontière du concessionnaire public et les branchements privatifs
- les galeries techniques et les branchements d'égout.

ARTICLE 23 - Organisation des travaux

Les travaux devront être organisés et conduits de façon qu'il n'en résulte aucune atteinte à la sécurité en général et notamment à la sécurité du personnel et des usagers du chemin de fer, ainsi qu'au bon fonctionnement des services publics de la Ville de PARIS et de façon que la gêne apportée au service du chemin de fer soit aussi réduite que possible; le constructeur devra, à cet effet, se concerter avec le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments de la Région Ouest ou la personne désignée par celui-ci et, s'il y a lieu, avec les services intéressés de la Ville de Paris.

De son côté, la SNCF s'engage à faciliter, dans toute la mesure du possible, l'exécution des travaux.

ARTICLE 24 - Mise à disposition des terrains

Pour leur mise à disposition, les terrains du Secteur II sont divisés en trois parcelles - M N P - définies au plan EB n° IO 500 I57.

Le terrain M sera mis à la disposition des acquéreurs des signature des actes de vente.

Le terrain N sera mis à la disposition des acquéreurs deux mois après la signature des actes de vente.

Le terrain P sera mis à la disposition des acquéreurs, quatre mois après l'achèvement des travaux de gros oeuvre de la partie infrastructure du Secteur II^A à réaliser sur les terrains M et N, délai nécessaire à la SNCF pour lui permettre d'aménager les installations qui lui sont destinées et d'y transférer une partie de ses services. Toutefois, la mise à disposition du terrain P sera reportée au I5 Octobre si l'achèvement des travaux de gros oeuvre ci-dessus a lieu entre le I5 Février et le I5 Juin, en raison des sujétions pour la SNCF du service d'été.

ARTICLE 25 - Délais d'exécution

Secteur II^A

Les travaux de gros oeuvre de la partie "infrastructure" devront être entrepris dans un délai de 6 mois et terminés dans un délai de 36 mois; les travaux de gros oeuvre des superstructures devront être terminés dans un délai de 48 mois; tous ces délais étant comptés à dater du jour de la signature des actes de vente.

Ces délais seront majorés, le cas échéant, d'une durée égale aux retards provenant d'un événement auquel les acquéreurs auraient été dans l'impossibilité de remédier (retard dans la délivrance du permis de construire non imputable aux acquéreurs, force majeure, etc....) et de la période écoulée, le cas échéant, entre la mise à disposition de la SNCF du gros oeuvre de l'infrastructure construite sur les terrains M et N et le I5 Juin, si cette mise à disposition a lieu après le I5 février.

Secteur II^B

Pour permettre la poursuite de l'Opération Maine-Montparnasse, les installations actuelles des PTT en gare Montparnasse devront être libérées à partir du moment où la SNCF sera dans l'obligation de procéder à la coupure des voies ferrées desservant l'ancienne gare, sous réserve que soit respecté au minimum un délai de 24 mois à dater du jour de la signature de l'acte de vente. La SNCF fera connaître un an à l'avance à l'Administration des PTT la date envisagée pour la coupure des voies ferrées.

Pour chacun des Secteurs II^A et II^B, les programmes d'avancement des études et des travaux seront remis par les acquéreurs à la SEMAMM au plus tard 6 mois après la signature des actes de vente. Des modifications pourront être apportées ultérieurement dans l'intérêt des acquéreurs, de la SNCF et de ses concessionnaires aux programmes ainsi établis, si les diverses parties l'estiment opportun.

Les ordres d'exécution des travaux ayant une répercussion sur le fonctionnement du service du chemin de fer devront au préalable être soumis à l'accord du chef de service de la Voie et des Bâtiments de la Région Ouest ou de la personne désignée par lui.

Voie Nouvelle : Les parkings, logements et installations diverses réalisés sur les terrains M et N seront, dès leur mise en service, desservis par la rue Vandamme et la Voie Nouvelle, entre la rue Vandamme et l'extrémité du Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon. La Voie Nouvelle, entre la rue Vandamme et l'avenue du Maine, sera terminée douze mois après l'achèvement du gros-oeuvre de la fraction de l'infrastructure du Secteur II^A à construire sur le terrain P.

ARTICLE 26 - Intervention de la SNCF dans l'intérêt du service ferroviaire

Au cas où les travaux n'étant pas exécutés suivant les dispositions concertées avec les représentants de la SNCF, il en résulterait une gêne pour l'exploitation du chemin de fer ou un risque pour ses usagers, la SNCF aurait le droit, quinze jours après la mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée infructueuse, de faire exécuter elle-même, aux frais des acquéreurs,

les travaux indispensables pour faire disparaître cette gêne ou ce risque. Les acquéreurs seront alors tenus de rembourser à la SNCF les dépenses ainsi engagées sur mémoires y relatifs, augmentés des frais généraux et taxes en vigueur et de payer en outre toutes indemnités pour le préjudice causé.

Si au cours de l'exécution des travaux intéressant le service du chemin de fer, les acquéreurs se trouvaient défaillants, la SNCF serait en droit, après envoi d'une lettre recommandée restée sans effet pendant un délai de quinze jours, de se substituer à eux, soit pour faire achever les travaux susvisés, soit pour rétablir la situation ancienne, si elle le jugeait plus opportun, de façon à dégager le service du chemin de fer des sujétions résultant de l'exécution des travaux, le tout aux frais des acquéreurs.

ARTICLE 27 - Règlement des différends

Pour assurer dans les délais ci-dessus fixés la bonne fin des ouvrages et l'exécution des obligations réciproques, les acquéreurs et la SNCF d'une part et la SEMAMM d'autre part, auront à prendre les mesures nécessaires pour le règlement rapide des conflits.

En cas de défaillance d'un ou plusieurs acquéreurs dans les obligations contractées, les autres acquéreurs, en raison du préjudice qui pourrait leur être causé de ce fait, s'interdisent tout recours de quelque nature que ce soit contre les vendeurs.

Dans le Secteur II^A, l'ensemble des travaux de gros oeuvre et de second oeuvre devra faire l'objet d'une assurance complémentaire de groupe.

ARTICLE 28 - Mesures particulières concernant les entrées des parkings

En raison des conditions dans lesquelles les terrains du Secteur II^A seront mis à la disposition des acquéreurs (article 24) et du fait que les entrées définitives des parkings sont prévues dans le Secteur IV (article 3), il y a lieu de distinguer, avant la réalisation de la situation définitive, deux étapes intermédiaires :

1962

a) seules les parties de parking correspondant aux terrains M et N sont construites : les parkings ne pourront être mis en service qu'en utilisant provisoirement, à la fois pour les entrées et les sorties, les sorties prévues à titre définitif.

b) les parkings sont construits en totalité à l'exception des entrées définitives situées dans le Secteur IV : des entrées provisoires seront établies conformément aux indications du plan B. I-379.

Les aménagements provisoires nécessaires pour l'application des mesures prévues aux alinéas a) et b) précédents, leurs entretien et réparations, leur suppression, la mise en état définitive des locaux et installations du Secteur II^A, sont entièrement à la charge des acquéreurs du parking privé et du parking Ville de Paris.

Le gros oeuvre des entrées définitives des parkings sera réalisé, au cours des travaux du Secteur IV, par la SNCF, les dépenses correspondantes faisant l'objet de l'article 6 de l'Annexe au présent Cahier des Charges.

ARTICLE 29 - Passerelles de liaison avec l'Ilot Vandamme

Si une ou des passerelles pour piétons sont construites comme il est indiqué à l'article 3 pour relier à l'Ilot Vandamme la terrasse 66 du Secteur II, la participation totale des acquéreurs et de la SNCF sera égale à 50 % du prix de revient de ces ouvrages, prix de revient plafonné forfaitairement à 830.000 NF, l'indice construction INSEE ayant la valeur 147. Sur simple réquisition de la Ville de Paris, les acquéreurs et la SNCF paieront la moitié des travaux réellement engagés jusqu'à ce que le total de leurs versements, ramenés à l'indice 147, atteigne 415.000 NF. Chaque versement sera affecté du coefficient $\frac{Io}{i}$, Io ayant la valeur 147 et i ayant la valeur de l'indice construction INSEE du trimestre précédant celui du versement.

Ces passerelles resteront propriété de la Ville de Paris qui en assurera l'entretien, le nettoiement et la police dans des conditions qu'il lui appartiendra de déterminer.

TITRE IV

UTILISATION DES INSTALLATIONS ET REGLES PARTICULIERES POUR LA COEXISTENCE DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE ET DES INSTALLATIONS PRIVEES

ARTICLE 30 - Règle générale d'usage

Les acquéreurs, d'une part, la SNCF, d'autre part, pourront utiliser leurs installations comme bon leur semblera sous réserve de l'application des règlements et des obligations résultant des actes de vente et du présent cahier des charges, à condition de ne pas nuire aux droits d'autrui et de ne rien faire qui puisse compromettre la solidité des immeubles, étant spécifié que chacun sera responsable à l'égard d'autrui des conséquences de ses fautes ou négligences et de celles de ses préposés.

La SNCF se réserve notamment le droit de concéder à des tiers l'occupation des locaux qui lui sont réservés.

Le parking de la Ville de Paris sera un parking de stationnement horaire. Au cas où la Ville de Paris le transformerait, en tout ou partie, en garage permanent, les conditions d'exploitation seraient fixées après entente avec les acquéreurs du parking privé.

ARTICLE 31 - Affectation des locaux - Publicité et enseignes

Les logements à réaliser seront des logements locatifs. Ils seront attribués à concurrence de par priorité :

I°) aux habitants à évincer de l'îlot Vandamme;

2°) aux familles provenant de locaux appartenant à des organismes qui contribuent au relogement de l'îlot Vandamme;

3°) aux habitants à évincer d'îlots à rénover situés sur le territoire des I3ème, I4ème et I5ème arrondissements de Paris.

Le pourcentage précité devra, dans toute la mesure du possible, porter sur chacune des catégories de logements nouveaux en fonction du nombre de leurs pièces.

Dans ce but, les Sociétés acquéreurs devront, six mois avant la mise en location des logements, communiquer à la Ville de Paris :

- la liste des logements avec leur répartition par nombre de pièces,
- le montant du loyer et le montant prévisionnel des prestations annexes par type de logement.

Dans un délai de trois mois à compter de cette communication, la Ville devra adresser aux sociétés acquéreurs, la liste des candidats proposés en vue de l'attribution des logements. A cette liste pourra être jointe une liste complémentaire comprenant, classées par ordre préférentiel, des familles dont le nombre pourra être égal à 25 % du nombre des logements à pourvoir.

Dans le cas où, pour des motifs soit d'insolvabilité, soit d'immoralité, soit de mauvaise tenue notoire, les acquéreurs refuseraient de consentir des locations de logement à des personnes figurant sur la première liste, ils affecteraient les logements ainsi rendus disponibles en choisissant les attributaires sur la liste complémentaire, et dans l'ordre de cette liste, sauf insolvabilité, immoralité ou mauvaise tenue notoire des familles.

Dans le délai de deux mois à compter de la mise en location, les Sociétés constructrices devront fournir à la Ville :

- d'une part, la liste des attributaires définitifs,
- d'autre part, les motifs d'exclusion des personnes proposées par la Ville.

Faute par la Ville de produire la liste d'attributaires dans le délai de trois mois à compter de la communication par les acquéreurs de la liste des logements et du montant des loyers, les acquéreurs recouvreraient leur liberté d'attribution.

Aucun dispositif d'enseigne ou de publicité ne sera autorisé sur les façades des logements.

Sur les autres façades, des enseignes, ou dispositifs de publicité pourront être autorisés dans les conditions règlementaires.

Aucun local ne pourra être affecté à des établissements insalubres ou gênants par le bruit, l'odeur ou l'aspect, ou à des activités contraires à l'ordre public ou de nature à nuire à la bonne tenue et à la sécurité des locaux et des occupants.

Tout dépôt de matières infectes, dangereuses ou inflammables est interdit dans l'étendue du 2ème secteur de l'Opération MAINE-MONTPARNASSE, à l'exception des dépôts des carburants nécessaires pour le fonctionnement des parkings, garages et annexes qui devront être établis en respectant la réglementation en vigueur.

Les acquéreurs et la SNCF s'engagent à ne placer sur les planchers aucune surcharge excédant celle qui est prévue pour la construction.

ARTICLE 32 - Frais divers, entretien et réparations de la "Superstructure-divers SNCF" du Secteur II A.

La SNCF aura entièrement à sa charge les frais divers (I), les dépenses d'entretien et toutes les réparations de la partie "Superstructure-divers SNCF" y compris les frais divers, l'entretien et toutes les réparations des toitures, cheminées, chéneaux et descentes d'eau de cette partie. Toutefois, seront à la charge des titulaires des parkings les dépenses d'entretien et les réparations des ouvrages établis à leur profit dans la partie "Superstructure-divers SNCF" tels que conduits de fumée ou d'aération, canalisations diverses et branchements.

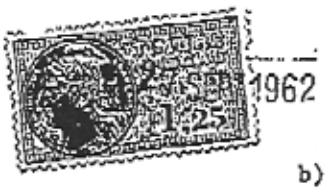
ARTICLE 33 - Frais divers, entretien et réparations de la "Superstructure-logements" du Secteur II A.

Les acquéreurs des logements et annexes auront à leur charge :

- les frais divers, l'entretien et toutes les réparations de la superstructure-logements, y compris les frais divers, l'entretien et toutes les réparations des toitures, cheminées, chéneaux et descentes d'eau de cette partie sous les seules réserves ci-après :

a) La SNCF aura à sa charge 20 % des frais divers, de l'entretien et des réparations de second-oeuvre du passage commun situé sous le bâtiment longitudinal si la circulation publique est autorisée dans ce passage.

(I) Par frais divers, on entend dans le présent cahier des charges : les dépenses de police, gardiennage, surveillance, nettoyage, éclairage, consommations diverses etc....;....



b) les PTT auront à leur charge la totalité des frais divers, de l'entretien et des réparations de second-oeuvre du passage pour véhicules et piétons, réservé aux PTT, au niveau 66, sous l'extrémité sud-ouest du bâtiment longitudinal et I5 % des frais divers, de l'entretien et des réparations de second-oeuvre du passage commun situé sous le bâtiment longitudinal si ce passage est ouvert à la circulation publique ou si les PTT y ont accès.

c) Chaque attributaire aura à sa charge les dépenses de l'entretien et toutes les réparations des ouvrages établis à son profit tels que conduits de fumée ou d'aération, canalisations diverses et branchements dans les ouvrages dont un autre attributaire a l'usage exclusif.

ARTICLE 34 - Frais divers, entretien et réparations de l'infrastructure du Secteur II^{A}

I°) Sous réserve des spécifications du présent article, les réparations du gros oeuvre de l'infrastructure du Secteur II^{A} seront réparties entre les acquéreurs des logements et annexes, les acquéreurs du parking privé, la Ville de Paris, les PTT, la SNCF pour le domaine public et la SNCF en tant que co-propriétaire des locaux annexes de la station de lavage visés à l'article 2, alinéa c) in fine et ce jusqu'à cession desdits locaux, le tiers acquéreur étant substitué à la SNCF à partir de la date de cession. Cette répartition interviendra en appliquant aux travaux correspondants les pourcentages adoptés pour la ventilation des dépenses de construction du gros-oeuvre de l'infrastructure, en vertu des dispositions de l'annexe au présent Cahier des Charges.

2°) Les acquéreurs des logements et annexes auront à leur charge :

- les frais divers, l'entretien et les réparations de second-oeuvre des locaux et installations dont ils ont l'usage exclusif et notamment :
  - au niveau de la Voie Nouvelle, du couloir d'accès aux logements et des annexes pour ordures;
  - au niveau 63, des annexes pour logements et magasins et de la passerelle reliant la rampe d'accès aux annexes.

- les frais divers et l'entretien des jardins de la terrasse 66;

- les frais divers, l'entretien et les réparations de second-oeuvre des escaliers et ascenseurs au-dessus du niveau de la Voie Nouvelle desservant les parkings privés ou publics et d'autres installations.

- 65 % des frais divers, de l'entretien et des réparations de second-oeuvre (I) de la terrasse 66 (à l'exclusion de la chaussée réservée aux PTT et des jardins), du passage commun sous le bâtiment longitudinal, du passage commun reliant la terrasse 66 au Secteur IV, des rampes et du grand escalier permettant d'accéder de la Voie Nouvelle à la terrasse 66, si ces ouvrages sont ouverts à la circulation publique; dans le cas contraire, ce pourcentage sera élevé à 85 % si les PTT ont accès aux passages communs et à 95 % dans la négative.

- l'entretien et toutes les réparations :

- au-dessus de la cote 63, de toutes leurs façades sur la Voie Nouvelle, entre le tri postal et l'extrémité Est du bâtiment en aile;

- au-dessous de la cote 63, des façades sur la Voie Nouvelle de la rampe d'accès et des locaux et installations affectés aux logements.

l'entretien et toutes les réparations des façades ouest de la rampe d'accès à l'exclusion des parties limitant les locaux SNCF.

(I) Les travaux de second-oeuvre comprennent pour les terrasses et cours :

- les revêtements des trottoirs, les chaussées, les revêtements de terre-pleins, les dispositifs d'éclairage, les barres d'appuis, la décoration, les écoulements;

pour les escaliers :

- les revêtements, les marches, les rampes, les dispositifs d'éclairage, la décoration, les écoulements.

59

3°) La SNCF, pour le domaine public, aura à sa charge :

- les frais divers, l'entretien et les réparations de second-oeuvre des installations et locaux dont elle a l'usage exclusif,
- 20 % des frais divers, de l'entretien et des réparations de second-oeuvre (I) de la terrasse 66 (à l'exclusion de la chaussée réservée aux PTT et des jardins) du passage commun sous le bâtiment longitudinal, du passage commun reliant la terrasse 66 au Secteur IV, des rampes et du grand escalier permettant d'accéder de la Voie Nouvelle à la terrasse 66 si ces divers ouvrages sont ouverts à la circulation publique.
- la moitié des frais divers, de l'entretien et des réparations de second-oeuvre (I) de la cour de service,
- l'entretien et toutes les réparations :

  des façades sur la Voie Nouvelle situées au-delà de l'extrémité est du bâtiment en aile;

  au-dessous de la cote 63, des façades sur la Voie Nouvelle limitant des locaux et installations SNCF entre le tri postal et le bâtiment en aile;

  des façades ouest de la rampe d'accès limitant des locaux SNCF.

4°)Les PTT auront à leur charge :

- les frais divers, l'entretien et les réparations de second-oeuvre des installations et locaux dont cette Administration a l'usage exclusif;
- les frais divers, l'entretien et les réparations de second-oeuvre de la chaussée réservée aux PTT et située à l'extrémité de la terrasse 66, et du passage pour véhicules et piétons qui leur est réservé à l'extrémité sud-ouest du bâtiment longitudinal;
- 15 % des frais divers, de l'entretien et des réparations de second-oeuvre (I) de la terrasse 66 (à l'exclusion de la chaussée réservée aux PTT et des jardins), du passage commun sous le bâtiment longitudinal, du passage commun reliant la terrasse 66 au Secteur IV, des rampes et du grand escalier permettant d'accéder de la Voie Nouvelle à la terrasse 66 si ces ouvrages sont ouverts à la circulation publique ou si les PTT font usage des passages communs, et 5 % dans les autres cas;

(I) Les travaux de second-oeuvre comprennent pour les terrasses et cours :

- les revêtements des trottoirs, les chaussées, les revêtements de terre-pleins, les dispositifs d'éclairage, les barres d'appuis, la décoration, les écoulements.

pour les escaliers :

- les revêtements, les marches, les rampes, les dispositifs d'éclairage, la décoration, les écoulements.

- la moitié des frais divers, de l'entretien et des réparations de second-oeuvre de la cour de service;
- l'entretien et toutes les réparations des façades du tri postal.

5°) Les acquéreurs du parking privé auront à leur charge les frais divers, l'entretien et les réparations de second-oeuvre des circulations et locaux qui constituent le parking privé, y compris le couloir d'accès de la Voie Nouvelle et les escaliers et ascenseurs qui réunissent ce parking à la Voie Nouvelle, ce niveau compris, ainsi que les réparations de toute nature des façades correspondantes sur la Voie Nouvelle.

6°) La Ville de Paris aura à sa charge, en ce qui concerne le parking V.P., les frais divers, l'entretien et les réparations de second-oeuvre des circulations et locaux qui constituent ce parking, y compris le couloir d'accès de la Voie Nouvelle et les escaliers et ascenseurs qui le réunissent à la Voie Nouvelle, ce niveau compris, ainsi que les réparations de toute nature des façades correspondantes sur la Voie Nouvelle.

7°) Chaque attributaire supportera les dépenses d'entretien et toutes les réparations des ouvrages établis à son profit (tels que conduits de fumée ou d'aération, canalisations diverses et branchements) dans les ouvrages dont un autre attributaire a l'usage exclusif.

8°) La répartition des dépenses pour frais divers, entretien et réparation imputées à l'ensemble des acquéreurs du parking privé par application des dispositions qui précèdent, s'effectuera obligatoirement entre ces différents acquéreurs au prorata des surfaces attribuées à chacun.

9°) Les frais divers, d'entretien et de réparations du second-oeuvre des locaux annexes de la station-service visés au dernier alinéa du paragraphe c) de l'article 2 seront à la charge de la SNCF jusqu'à cession de ces locaux annexes et à la charge de leur acquéreur, ensuite.

ARTICLE 35 - Contribution éventuelle de tiers aux frais divers, d'entretien et de réparations de certains ouvrages du Secteur II A.

Les ententes qui interviendront, le cas échéant, dans les conditions de l'article 11, pour établir des relations entre les Secteurs II et IV, pourront avoir pour effet de mettre à la charge de tiers une partie des frais divers, de l'entretien et des réparations de second-oeuvre de la terrasse 66 (à l'exclusion de la chaussée réservée aux PTT et des jardins), du passage commun situé sous le

bâtiment longitudinal (infrastructure et superstructure-logements), du passage commun reliant la terrasse 66 au Secteur IV, des rampes et du grand escalier permettant d'accéder de la Voie Nouvelle à la terrasse 66.

Dans ce cas, les pourcentages correspondant à ces ouvrages et indiqués ci-dessus aux articles 33 et 34 seraient applicables à l'ensemble des dépenses restant à la charge des attributaires du Secteur II.

ARTICLE 36 - (Ancien Article 35) Frais divers, entretien et réparations des entrées du parking privé et du parking V.P. dans l'étendue du Secteur IV.

Les acquéreurs de chacun de ces parkings auront à leur charge les frais divers, l'entretien et les réparations de second-oeuvre (I) des entrées définitives prévues à l'article 12 et les réparations de toute nature des façades correspondantes.

ARTICLE 37 - Prévisions et exécution des travaux d'entretien et des réparations

Tous les travaux intéressant à la fois les acquéreurs et la SNCF devront faire l'objet d'un devis et d'une entente préalable.

Pour les travaux et charges à caractère permanent ou périodique dont les dépenses sont à répartir entre les acquéreurs et la SNCF, il sera établi, d'accord entre les parties, des prévisions annuelles. A défaut d'accord sur la nécessité et la nature des travaux d'entretien ou de grosses réparations ou sur leur mode d'exécution, ou en cas d'urgence, la SNCF pourra faire exécuter d'office ceux qu'elle jugera indispensables pour la conservation du Domaine Public et le fonctionnement du service public ferroviaire, quelle que soit la gêne pouvant en résulter pour les acquéreurs, sans attendre que le conflit soit résolu.

La SNCF se réserve d'exécuter par ses soins, si elle le juge utile, l'entretien et les grosses réparations de tous les ouvrages qui, conformément à l'article 8, font partie du domaine public, l'application de cette clause ne modifiant en rien les dispositions qui précèdent en ce qui concerne la répartition des dépenses.

(I) Le second-oeuvre comprend : les revêtements de trottoirs, les chaussées, les dispositifs d'éclairage, les barres d'appuis, les décorations, les écoulements.

ARTICLE 38 - Dommages

Sans préjudice de l'application des règles de droit commun, les affaissements, dégradations et tous dommages survenant dans les installations du domaine public ferroviaire situé dans le Secteur II ou dans les installations sur lesquelles la SNCF bénéficie d'une servitude d'usage et qui seraient dus, soit à des insuffisances dans les constructions réalisées par les acquéreurs, soit à des défauts dans l'entretien et les réparations qui incombent aux acquéreurs en vertu de l'article précédent, soit encore du fait de leurs locataires ou occupants, seront, ainsi que toutes les conséquences pécuniaires qui pourraient en résulter, à la charge des acquéreurs; faute par eux de faire exécuter d'urgence les réparations qui s'imposent, la SNCF pourra y faire procéder à leurs frais.

Sans préjudice de l'application des règles de droit commun, la SNCF sera responsable de tous les dommages survenant à la propriété privée, ainsi que de toutes les conséquences pécuniaires des accidents qui pourraient en résulter, si ces dommages sont dus à des défauts de l'entretien et des réparations qui incombent à la SNCF. La SNCF sera tenue de faire exécuter d'urgence, à ses frais, les réparations qui s'imposent.

ARTICLE 39 - Modifications

Tous les travaux prévus dans les installations des acquéreurs et susceptibles d'avoir une répercussion sur les ouvrages du domaine public ferroviaire ou leurs accès, tous les travaux prévus dans le domaine public ferroviaire et susceptibles d'avoir une répercussion sur les ouvrages des acquéreurs, ne seront exécutés qu'après autorisation de la SNCF ou des acquéreurs et sous la surveillance des deux architectes représentant chacune des parties.

La partie qui aura commandé les travaux, devra prendre en charge les honoraires de ces architectes et sera responsable de tous les affaissements, dégradations et dommages quelconques occasionnés par l'exécution des travaux.

57 65

Les acquéreurs et la SNCF s'interdisent de modifier les ouvrages et installations qui concourent à l'harmonie architecturale générale de l'ensemble et notamment les façades sans l'accord des services de la Ville de Paris.

ARTICLE 40 - Servitudes pour travaux

Les acquéreurs et la SNCF devront souffrir, sans indemnités, l'exécution des réparations nécessaires pour le bon entretien des immeubles, et si besoin est, livrer passage à leurs représentants, architectes, entrepreneurs et ouvriers chargés, soit de vérifier l'état des installations, soit de surveiller, conduire ou exécuter les travaux.

ARTICLE 41 - Questions communes

Les mémoires de remboursement présentés par la SNCF à l'ensemble des acquéreurs, ou vice-versa, en application des dispositions du présent titre, donneront toutes précisions sur les dépenses faites. Les dépenses nettes seront majorées de 5 % pour frais généraux et devront être remboursées dans un délai de 3 mois à partir de la présentation des mémoires.

Les parties se rencontreront périodiquement et chaque fois qu'il en sera besoin pour établir les programmes des opérations d'entretien, arrêter les prévisions des dépenses à répartir et régler toutes les questions communes.

ARTICLE 42 - Assurances

a) L'ensemble immobilier du Secteur II^A devra être assuré (I), avec le matériel commun y installé, à un groupe de compagnies

---

(I) L'assurance devra couvrir notamment les risques ci-après :

- l'incendie, la foudre, les explosions, l'électricité, les orages, les tempêtes, les ouragans, les cyclones, la chute des appareils de navigation aérienne, le franchissement du mur du son et les dommages causés à l'immeuble par un véhicule non identifié;
- les dégâts des eaux;
- le vol et les détériorations consécutives au vol ou tentative de vol;
- les accidents corporels provenant de l'outillage collectif (ascenseur, monte-charge, etc...

notoirement solvables et agréées par le Crédit Foncier de France ; cette assurance, qui sera souscrite en valeur à neuf, s'appliquera à toutes les choses et parties communes, aux parties privées appartenant à chacun des co-propriétaires (sauf aux embellissements ayant un caractère artistique ou somptuaire apportés par ces derniers) et aux parties de l'ensemble immobilier affectées à la SNCF.

L'assurance garantira, non seulement les dommages matériels causés à l'ensemble immobilier, comme il vient d'être dit, mais encore le dommage pour la privation de jouissance, le recours des locataires et occupants, le recours des voisins, les recours réciproques entre co-propriétaires et les recours réciproques entre co-propriétaires et SNCF.

La police comportera la renonciation aux recours contre les co-propriétaires occupant eux-mêmes les parties privées qui leur appartiennent, les membres de leur famille habitant avec eux et les personnes à leur service ainsi que la renonciation aux recours contre la SNCF et ses agents ou préposés.

b) La responsabilité civile du Syndicat des co-propriétaires, celle de la SNCF et de chacun des co-propriétaires devront être assurées à raison des dommages causés aux tiers du fait de l'ensemble immobilier.

Il est précisé que les co-propriétaires, les membres de leur famille habitant avec eux et les personnes de leur service, ainsi que la SNCF, ses agents et préposés, doivent être considérés comme tiers pour l'application des dispositions qui précèdent.

c) Les primes de ces assurances seront réparties entre les attributaires du Secteur II^{A}, proportionnellement aux volumes affectés à chacun d'eux dans l'ensemble immobilier. Toute surprime est à la charge personnelle de l'attributaire qui en est la cause.

d) La SNCF et les co-propriétaires auront la faculté d'assurer, par police séparée, contre l'incendie et les risques divers leur mobilier et tous embellissements particuliers apportés par eux aux parties qui leur sont affectées dans l'ensemble immobilier. La SNCF devra faire contracter par chacun de ses concessionnaires une assurance contre les risques locatifs découlant de leur occupation et les recours des voisins. De leur côté, les propriétaires devront faire contracter par leurs locataires ou occupants des assurances contre les mêmes risques.

e) En cas de sinistre, les indemnités allouées au titre de l'ensemble immobilier seront employées à la remise en état des biens sinistrés. Si les indemnités sont insuffisantes pour faire face à cette remise en état, y compris les dépenses pour déblaiement et travaux communs, le complément de dépenses sera réparti entre les trois parties de l'ensemble immobilier définies à l'article I3 du présent cahier des charges, au prorata des dommages subis par chacune d'elles et les dépenses mises à la charge de chaque partie de l'ensemble immobilier seront ventilées entre les divers attributaires, comme il est indiqué pour les réparations de gros oeuvre de ladite partie de l'ensemble immobilier.

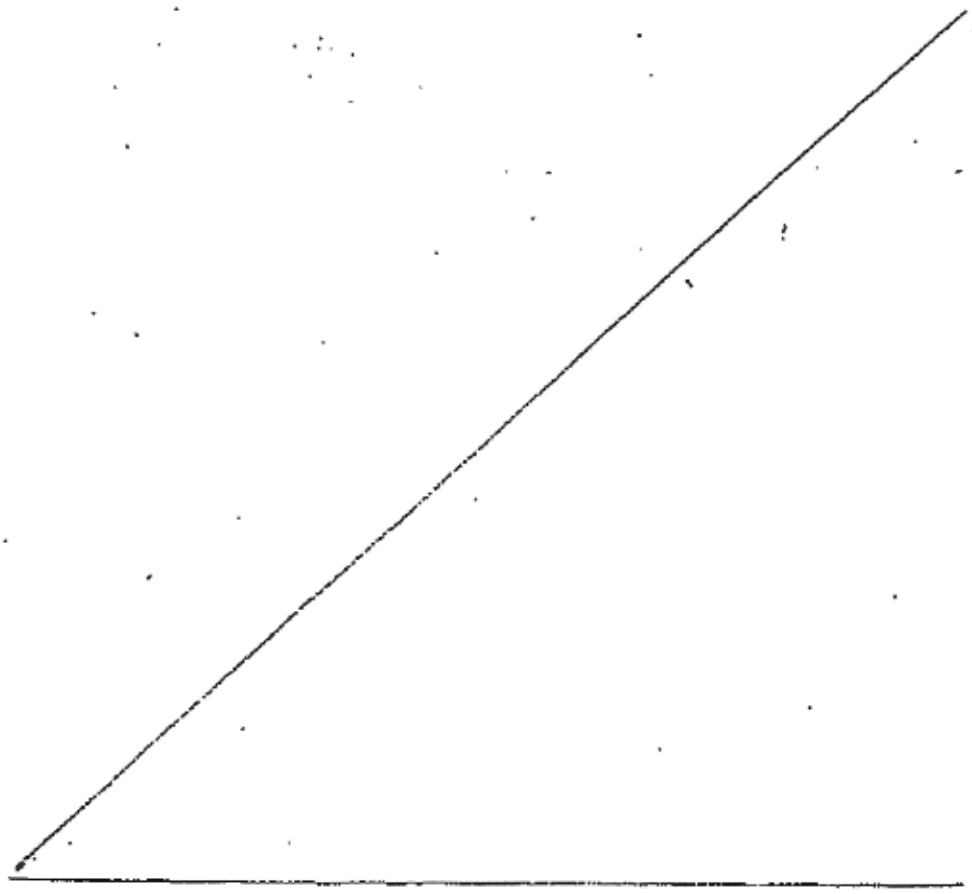
f) En raison de la servitude d'appui instituée à l'article 9 ci-dessus au profit du domaine public ferrovaire sur les constructions édifiées par les acquéreurs, ces derniers seront solidairement tenus, en cas de destruction de l'ensemble immobilier par incendie ou toute autre cause, de reconstruire, dans leur état primitif, les parties de l'infrastructure leur appartenant et supportant les installations dudit domaine public.

Si, dans un délai de six mois, les travaux de reconstruction n'ont pas été entrepris, la SNCF aura la faculté de faire procéder à leur exécution aux frais et risques des acquéreurs.

De même, en raison de la servitude d'appui instituée à l'article IO du présent cahier des charges au profit des constructions édifiées au-dessus du domaine public, la SNCF s'oblige à reconstruire à l'identique les parties portantes telles qu'elles sont définies audit article.

ARTICLE 43 - *Contestations*

Les difficultés de toute nature susceptibles de naître entre les acquéreurs et la SNCF, relativement à la construction et à la jouissance et à l'administration des immeubles, et d'une manière générale, à la coexistence des constructions du chemin de fer et des constructions privées, seront de la compétence des Tribunaux de la Seine.



5 G

TITRE V

CLAUSES A INSERER DANS LE REGLEMENT DE COPROPRIETE DES ACQUEREURS

ARTICLE 44

En vue de conserver au deuxième Secteur de l'Opération MAINE-MONTPARNASSE le caractère que ses créateurs ont voulu lui donner et en raison de l'imbrication dans ce secteur de la propriété privée et du domaine public, le règlement de copropriété qui sera établi devra contenir obligatoirement les dispositions ci-après :

Les parties communes appartenant indivisément aux acquéreurs comprendront au minimum l'ensemble des sols des Secteurs II^A et II^B, ainsi que les fondations, soutènements et tout le gros-oeuvre des constructions (ouvrages SNCF exclus) compris dans l'"infrastructure" du Secteur II^A.

Les constructions du Secteur II^B seront en totalité la propriété de l'Administration des PTT et resteront en conséquence exclues de la copropriété.

Même si elles sont comprises dans les parties privatives, les portes d'entrée des divers immeubles, leurs fenêtres, persiennes, garde-corps, balustrades, rampes, barres d'appui de balcons et fenêtres, toutes peintures extérieures et, d'une façon générale, tout ce qui contribue à l'harmonie des immeubles ne pourra être modifié sans le consentement des acquéreurs ou du Syndicat des copropriétaires et sans les autorisations administratives de la Ville de Paris.

Les copropriétaires formeront obligatoirement un Syndicat dont la gestion sera assurée :

1°) par un organe de délibération et de décision : le Syndicat des propriétaires,

2°) par un organe d'administration et de contrôle : le Conseil Syndical,

3°) par un organe d'exécution : le Syndic.

Ces organismes devront fonctionner au plus tard à partir de la réception provisoire des travaux de gros-oeuvre de l'infrastructure.

ARTICLE 45

Les règlements de copropriété ou les décisions des Assemblées des copropriétaires ne pourront pas modifier les dispositions prévues au Cahier des Charges et à son Annexe, notamment les dispositions portant sur la répartition des dépenses de construction, des frais divers, de l'entretien et des réparations entre l'ensemble des propriétaires de logements, l'ensemble des propriétaires du parking privé, la Ville de Paris pour le parking "Ville de Paris", les PTT et la SNCF ou sur la répartition, entre les différents propriétaires du parking privé, des dépenses ci-dessus imputables à leur ensemble.

Fait à Paris le 29 [illegible] 1962

Certifié véritable

Certifié véritable