



HAL
open science

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

Romain Douillard

► **To cite this version:**

Romain Douillard. Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements. Sciences de l'ingénieur [physics]. 2017. dumas-01834441

HAL Id: dumas-01834441

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01834441>

Submitted on 10 Jul 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET METIERS
ECOLE SUPERIEURE DES GEOMETRES ET TOPOGRAPHES

MEMOIRE

présenté en vue d'obtenir

le DIPLOME D'INGENIEUR CNAM

SPECIALITE : Géomètre et Topographe

par

Romain DOUILLARD

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement
des stationnements

Soutenu le 30 Juin 2017

JURY

PRESIDENT : M. Laurent MOREL

MEMBRES : Mme Clémence LE BORGNE, maître de stage
Mme Corinne SAMSON, professeur référent

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Mr Edouard LEFEVRE, dirigeant de la société AGEIS, et Mme Clémence LE BORGNE, Géomètre-Expert associée et maître de stage, pour m'avoir accueilli au sein de la société AGEIS et aidé durant mes recherches.

Je tiens également à remercier tous les employés de la société et plus particulièrement ceux du pôle foncier pour leur accueil durant ce stage.

Je souhaiterai aussi remercier Mme Corinne SAMSON, professeur référent, pour le suivi et les conseils qu'elle a su m'apporter durant toute la réalisation de ce Travail de Fin d'Etudes.

Remerciements également aux personnes qui ont bien voulu m'accorder un peu de temps afin de répondre à mes différentes interrogations lors de ce stage.

Enfin, je souhaiterai remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, m'ont accompagné et soutenu durant toute la durée de mes études.

Liste des abréviations

AFUL : Association Foncière Urbaine Libre

ASA : Association Syndicale Autorisée

ASCO : Association Syndicale Constituée d'Office

ASL : Association Syndicale Libre

AURAN : Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise

CAA : Cour Administrative d'Appel

CE : Conseil d'Etat

CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales

CGV : Conditions Générales de Vente

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

EDD : Etat Descriptif de Division

EPADESA : Etablissement Public d'Aménagement de la DEfense Seine Arche

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport

GPL : Gaz de Pétrole Liquéfié

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

JORF : Journal Officiel de la République Française

NGE : Nantes Gestion Equipements

OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation

PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PTU : Périmètre de Transports Urbains

RCS : Registre du Commerce et des Sociétés

SCCV : Société Civile de Construction Vente

SCI : Société Civile Immobilière

VEFA : Vente en l'Etat Futur d'Achèvement

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

Sommaire

REMERCIEMENTS	2
LISTE DES ABREVIATIONS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION	6
PARTIE 1 : LA MUTUALISATION ET LE FOISONNEMENT EN REPONSE A UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT	11
1 MUTUALISATION ET FOISONNEMENT	11
1.1 <i>Définitions</i>	11
1.2 <i>Objectifs</i>	13
1.3 <i>Typologie des usagers</i>	14
1.4 <i>Dimensionnement de l'offre en stationnement</i>	16
1.5 <i>Les freins à la mutualisation</i>	17
2 LA MUTUALISATION A L'ETRANGER.....	19
2.1 <i>L'Allemagne et le quartier Vauban</i>	19
2.2 <i>L'Angleterre et le quartier BedZED</i>	21
3 LES COLLECTIVITES ENCOURAGENT LA MUTUALISATION	22
3.1 <i>Intégration dans le PLU</i>	22
3.1.1 Le rapport de présentation	22
3.1.2 Le règlement	22
3.1.3 Cas du PLU valant PDU	24
3.2 <i>Fixation des normes planchers</i>	24
3.3 <i>Nouvelles problématiques environnementales</i>	25
PARTIE 2 : LA MISE EN PLACE EFFECTIVE DE LA MUTUALISATION ET DU FOISONNEMENT DU STATIONNEMENT	25
1 PROGRAMME NEUF	26
1.1 <i>Copropriété</i>	26
1.1.1 Parties communes de l'immeuble.....	26
1.1.2 Parties privatives de l'immeuble	28
1.1.3 Parties privatives et communes de l'immeuble	28
1.2 <i>ASL et AFUL</i>	29
1.2.1 Définition et distinction.....	29
1.2.2 Projets	31
1.2.2.1 Parking des Machines de l'Ile, Nantes.....	31
1.2.2.2 Parking Cœur de Quartier, Nanterre.....	33
1.2.3 Analyse	34
1.3 <i>La SCI</i>	35
1.3.1 Principe de la SCI	35
1.3.2 Application de la SCI dans un programme immobilier	36
1.3.3 Cas de la SCI à « jouissance à temps partagé »	38
1.3.4 Analyse	38
2 PROGRAMME EXISTANT	39
2.1 <i>Mise en place de convention</i>	40
2.1.1 Bailleurs sociaux.....	40
2.1.1.1 Traitement en direct	41
2.1.1.2 Traitement par un opérateur en stationnement	41
2.1.2 Copropriété existante	43
2.2 <i>Affermage et amodiation</i>	44
2.2.1 Contrat d'affermage.....	44
2.2.2 Contrat d'amodiation	45

3	PROGRAMME NON MIXTE	46
4	SYNTHESE DES DIFFERENTS MONTAGES	48
	CONCLUSION	51
	BIBLIOGRAPHIE	54
1	RESSOURCES NUMERIQUES.....	54
2	OUVRAGES.....	55
3	PROJET DE FIN D'ÉTUDES.....	56
4	TEXTES LEGISLATIFS.....	56
4.1	<i>Ordonnance</i>	56
4.2	<i>Décret</i>	56
4.3	<i>Loi</i>	56
4.4	<i>Circulaire</i>	56
4.5	<i>Code</i>	56
4.6	<i>Jurisprudence</i>	56
5	RENCONTRES AVEC DES PROFESSIONNELS	57
	ANNEXES	58
	TABLE DES ILLUSTRATIONS	90

Introduction

Depuis très longtemps, la problématique du stationnement est au cœur de notre société. En effet, de nombreuses lois ont ainsi été créées afin de règlementer le stationnement des différents moyens de locomotion¹. Ainsi, les premières ébauches de lois sur le stationnement peuvent être observées au Septième siècle avant Jésus-Christ. Cette première loi qui a été instaurée dans la ville de Ninive (aujourd'hui en Irak) avait pour but d'interdire le stationnement des chars le long des rues principales afin de laisser de l'espace pour les troupes et différents cortèges. Une réglementation similaire a été mise en place du temps de Jules César.

On retrouve ensuite des initiatives du même type en France avec les différents rois qu'a pu connaître notre pays avec tout d'abord Henri IV au travers de son Edit du 16 Décembre 1607 où il est une « obligation de laisser les voies libres de coches, charettes, chariots, troncs, pièces de bois et autres choses qui peuvent empescher ou encombrer ledict libre passage desdites rues »¹ ou encore sous Louis XV. A travers ces deux différentes réglementations, on retrouve la même idée principale de libérer l'espace public des moyens de locomotion en stationnement.

De nouvelles règles ont été mises en place à la fin des années 20, plus précisément en 1928. En effet, selon l'article 1^{er} du décret du 21 Août 1928, "Il est interdit de laisser sans motif légitime un véhicule stationner sur la voie publique"². Ainsi, on s'aperçoit que le stationnement sur la voirie publique est maintenant toléré à la seule condition d'avoir un « motif légitime »² mais également de « gêner le moins possible la circulation et à ne pas entraver l'accès des propriétés »².

Avec l'essor de l'automobile et le nombre croissant de véhicules circulant dans les villes, il a été nécessaire de toujours plus règlementer son stationnement afin de ne pas laisser ces voitures envahir le domaine public. On assiste à un développement de la rotation des véhicules en stationnement avec le décret du 29 Février 1960. Ainsi, son article 1^{er} instaure la possibilité de limiter la durée de stationnement : « Lorsque l'autorité municipale décide, par voie d'arrêté, de limiter la durée du stationnement à l'intérieur de tout ou partie de l'agglomération »³

Une étape importante de la gestion du stationnement pour les villes est intervenue en 1982⁴. Cette année-là, est votée la loi n°82-1153 dite LOTI, Loi d'Orientation des Transports Intérieurs. Elle instaure et définit ce que sont les PDU, Plan de Déplacement Urbain, dans son article 28 : « Un plan de déplacements urbains est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains [...] définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement »⁵. A travers sa définition légale, on s'aperçoit que les PDU sont de véritables outils d'organisation du stationnement. Ceci est d'autant plus vrai que les PDU sont devenus obligatoires avec la loi n° 96-1236 dite loi LAURE, Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, et son article 14 qui impose la réalisation d'un PDU pour tous les PTU, Périmètre de Transports Urbains, de plus de 100 000 habitants : « l'élaboration d'un plan de déplacements urbains

¹ LATRONICO, B. (n.d.). Le stationnement à travers les âges. [En Ligne] Disponible sur: <http://eduscol.education.fr/sti/sites/eduscol.education.fr.sti/files/ressources/pedagogiques/3900/3900-historique.pdf> [Consulté le 18 Avril 2017].

² Décret du 21 Août 1928, publié au JORF le 25 Août 1928, p.9683.

³ Décret n°60-226 du 29 Février 1960, publié au JORF le 13 Mars 1960, p.2476

⁴ MERLE, Certu, N. (2013). Historique des politiques de stationnement. [En Ligne] p.3. Disponible sur: http://www.cnfpt.fr/sites/default/files/intervention_merle_rstt_mobilite_dans_les_territoires_08.02.13.pdf [Consulté le 18 Avril 2017].

⁵ Loi n°82-1153 du 30 Décembre 1982 sur l'orientation des transports intérieurs, publié au JORF le 31 Décembre 1982, p.4008

est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants »⁶.

Toujours dans un objectif de maîtrise du stationnement, la loi n°2000-1208 dite SRU, Solidarité et au Renouvellement Urbains, du 13 Décembre 2000 donne le pouvoir au PDU de limiter les normes de stationnement privé. En effet, l'article 98 de cette loi nous l'indique : « réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement »⁷.

Enfin, la dernière réforme qui est mise en place concernant la problématique du stationnement est contenue dans la loi n°2014-58 du 27 Janvier 2014 dite MAPTAM, Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles. Cette loi instaure la dépénalisation du stationnement en France, supprimant ainsi l'amende imposée lors d'une contravention pour un stationnement non réglé. La dépénalisation du stationnement a pour objectif principal d'assurer une meilleure rentabilité des places publiques. En effet, selon une étude du Certu de 2010 qui a fait un panorama du stationnement public en France, on y apprend que moins deux heures sont seulement payées par jour sur une place de stationnement⁸. Deux raisons principales sont avancées par le Certu pour expliquer ce faible taux de paiement. Tout d'abord, de nombreux tarifs préférentiels sont mis en place pour certains types de conducteurs comme pour les résidents qui dans certaines villes peuvent bénéficier d'un abonnement à l'année. Ainsi, l'occupation des places publiques par ce type d'usager a tendance à diminuer le nombre d'heures effectivement payées. Enfin, la seconde raison évoquée par le Certu concerne un problème d'incivilité des usagers qui ne payent pas volontairement le stationnement. En effet, le prix d'une amende étant fixé à 17€, certains conducteurs préfèrent courir le risque d'avoir une amende plutôt que de payer le tarif exigé.

Dans les faits, le barème tarifaire est défini par la commune dans la majorité des cas ou bien par l'organe délibérant de l'EPCI qui a pour charge la compétence du stationnement selon l'article L2333-87 du CGCT modifié par l'article 63 de la loi MAPTAM : « le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation de la mobilité [...] peut instituer une redevance de stationnement »⁹. L'usager aura alors plusieurs choix¹⁰. Tout d'abord, il pourra payer à son arrivée une redevance ou bien décider de ne rien payer en arrivant. Il devra alors s'affranchir du forfait post-stationnement. Le barème tarifaire pourra être fixé librement et adapté en fonction des zones dans la ville. La mise en place de cette réforme a pour but principal de fluidifier le trafic en diminuant le temps de recherche d'une place¹¹. Elle a aussi pour but d'inciter les gens à payer et donc à rester stationner moins longtemps sur les emplacements publics et enfin de diminuer l'usage de la voiture pour les reporter vers d'autres moyens de transports comme les bus ou les tramways pour les villes qui en sont équipées.

⁶ Loi n°96-1236 du 30 Décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, art.14, publié au JORF n°0001 du 1 Janvier 1997, p.11.

⁷ Loi n°2000-1208 du 13 Décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, art.98, publié au JORF n°289 du 14 Décembre 2000, p.19777.

⁸ Certu (2013). Panorama du stationnement public. p.31.

⁹ Loi n°2014-58 du 27 Janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, art.63, publié au JORF n°0023 du 28 Janvier 2014, p.1562.

¹⁰ GART (n.d.). La réforme du stationnement payant sur voirie. [En Ligne] p.7. Disponible sur: http://www.amf.asso.fr/upload/fichiers/documents/AMF_24135TELECHARGER_LA_REFORME_DU_STATIONNEMENT_JOURNEE_D_INFORMATION.pdf [Consulté le 18 Avril 2017].

¹¹ GART (n.d.). La réforme du stationnement payant sur voirie. [En Ligne] p.13. Disponible sur: http://www.amf.asso.fr/upload/fichiers/documents/AMF_24135TELECHARGER_LA_REFORME_DU_STATIONNEMENT_JOURNEE_D_INFORMATION.pdf [Consulté le 18 Avril 2017].

Enfin, les recettes issues du paiement de la redevance de stationnement seront utilisées par la collectivité qui les aura perçues dans le cadre de l'amélioration des programmes de développement des transports en communs dans la ville¹².

A travers cet historique des lois sur le stationnement, on peut en tirer la conclusion que les communes par leur politique de stationnement tendent à diminuer la présence de la voiture dans les centres-villes. Or lorsque l'on sait qu'une voiture passe 95% de son temps en stationnement¹³, il est nécessaire de trouver des solutions afin de concilier une volonté politique de la part des collectivités locales et la réalité de la situation d'aujourd'hui en termes de parcs automobiles. Selon le panorama du stationnement public du Certu, 61 villes, sur les 153 ayant répondu, ont diminué de façon significative leur offre de stationnement entre 2005 et 2010¹⁴. Ces suppressions sont principalement au profit de l'amélioration de l'espace public ainsi que des différents moyens de transports en communs ou autres moyens de déplacements propres. En plus des suppressions, on s'aperçoit qu'il y a également une diminution des mises en chantier de parking en France comme le montre le graphique ci-dessous :

Mises en chantier annuelles de parking en France

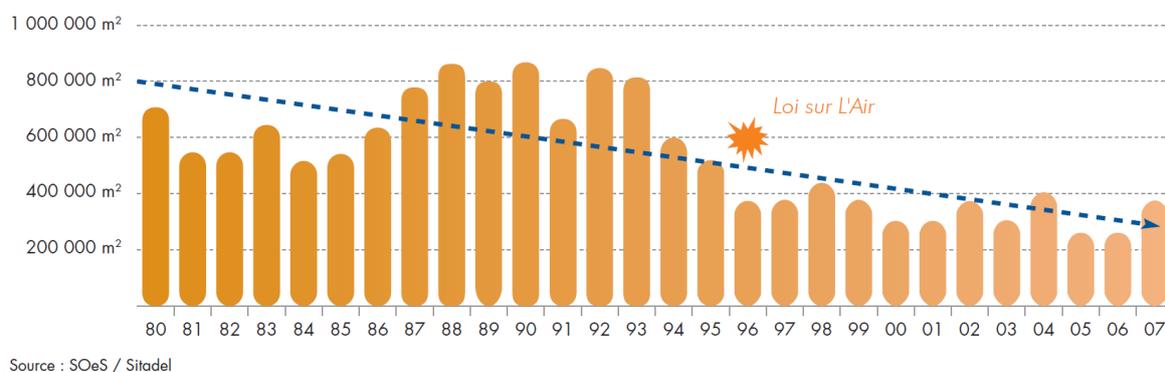


Figure 1 : Mises en chantier annuelles de parking en France (Source : CBRE (2010). Focus Parkings. p.5.)

Lorsque l'on regarde ce graphique, on voit une très nette diminution des surfaces construites passant d'environ 600 000 m² en 1980 à 300 000 m² en 2007. On observe également un palier en 1996 avec la loi LAURE qui a été instaurée comme on a pu le voir précédemment et qui a imposé une meilleure gestion des stationnements des véhicules, bien souvent au profit des moyens de transports propres.

Dans le même temps que la surface de stationnement construite chaque année diminue, les modes de construction des parkings ont dû évoluer pour s'adapter aux nouvelles politiques urbaines. Ainsi, on retrouve différents types d'infrastructures de stationnement en France¹⁵.

¹² GART (n.d.). La réforme du stationnement payant sur voirie. [En Ligne] p.26. Disponible sur: http://www.amf.asso.fr/upload/fichiers/documents/AMF_24135TELECHARGER_LA_REFORME_DU_STATIONNEMENT_JOURNEE_D_INFORMATION.pdf [Consulté le 18 Avril 2017].

¹³ AURAN (2016). Mobilo'scope. [En Ligne] p.2. Disponible sur: http://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/mobiloscope_vf_.pdf [Consulté le 24 Avril 2017].

¹⁴ Certu (2013). Panorama du stationnement public. p.19.

¹⁵ Evo-Park (n.d.). Guide comparatif des types de parking. [En Ligne] Evo-Park. Disponible sur: <https://www.evo-park.com/guide-comparatif-types-parking/> [Consulté le 18 Avril 2017].

Tout d'abord, on retrouve les parkings de surface. Cette dénomination comprend le stationnement en voirie mais également le stationnement en enclos. Il s'agit d'un espace extérieur qui est facilement accessible pour les piétons. Cependant, ces solutions ne sont plus dans l'ère du temps puisqu'ils sont de très grands consommateurs de foncier. Or, dans un contexte où l'on lutte contre l'étalement urbain et pour une économie du foncier, ce type de stationnement n'est plus vraiment adapté. Ce sont principalement ces emplacements de stationnement qui sont supprimés au profit d'un réaménagement de l'espace public.

Aussi, en réponse à la problématique de l'étalement urbain, on retrouve aujourd'hui de nombreux parkings souterrains. Ces ouvrages présentent des avantages non négligeables comme l'économie du foncier. En effet, ce type de parking peut proposer de nombreuses places en ayant une faible emprise au sol. De plus, il présente un autre avantage au vu de sa discrétion. Les voitures étant stationnées en sous-sol, elles ne sont pas visibles depuis l'espace public extérieur. Cependant, ce type de structure peut également avoir des inconvénients, principalement d'ordre financier. En effet, le coût d'une place en sous-sol peut varier entre 20 000 €HT et 35 000 €HT en fonction des caractéristiques du sol ce qui en fait une charge importante lors de la construction d'un ensemble immobilier. De plus, ces parkings sont soumis à des contraintes naturelles comme la présence d'une nappe phréatique qui peut impacter le projet en augmentant considérablement le prix de construction ou bien encore aller jusqu'à l'impossibilité de la construction.

Enfin, la troisième solution est le parking silo. La structure de ce type de parking ressemble de très près à celle du parking souterrain à ceci près qu'il s'agit d'une structure aérienne. De ce fait, les prix des places sont beaucoup moins chers ce qui en fait une solution économique. En effet, les places ont un prix de revient à moins de 10 000 €HT. Un autre avantage de ce parking est qu'il n'impacte pas l'environnement autant que le parking souterrain puisqu'il n'est pas nécessaire de creuser autant que pour les parkings souterrains. Cependant, du fait de leur structure, en béton ou en structure métallique, l'esthétique de l'ouvrage peut devenir un inconvénient pour son intégration dans l'environnement proche. Néanmoins, de plus en plus, la construction de ce type de parking est maintenant intégrée dans un projet plus global et ces structures sont donc de plus en plus souvent habillées pour diminuer leur impact.

Comme on a pu le voir précédemment, les villes sont soucieuses de restreindre l'accès aux centres-villes et à leurs abords. Pour cela, les collectivités locales ont développé les infrastructures de transports en commun principalement au détriment des emplacements de stationnement en voirie. De plus, lorsque l'on combine la densification actuelle des villes avec la lutte permanente contre l'étalement urbain, cela nous amène à devoir gérer le stationnement d'un nombre de véhicules toujours plus important dans un espace toujours plus petit.

Egalement, dans un contexte où les dotations de l'Etat envers les collectivités diminuent, il n'est plus possible de construire des emplacements de stationnement pour tout le monde et partout dans la ville. Ainsi, c'est dans ce cadre que la mutualisation et le foisonnement des stationnements prend tout son sens. En effet, ces pratiques vont permettre de faire stationner le plus de voitures possibles dans un espace toujours plus réduit. Ces techniques vont aussi avoir pour effet de diminuer l'impact économique des projets puisque ceux-ci seront à une taille adaptée et ne seront pas surdimensionnés.

Cependant, de nombreuses questions peuvent se poser afin que cette stratégie soit une réussite. Tout d'abord, afin de ne pas avoir un parking régulièrement saturé, comment définir le nombre de places « idéal » pour ne pas avoir non plus des places régulièrement inoccupées suite à un surdimensionnement ? Par quels moyens juridiques, techniques et financiers peut-on gérer la rotation et optimiser l'utilisation des places afin de lutter principalement contre les voitures ventouses et afin que chaque usager puisse trouver une place sans avoir à subir le comportement d'autres usagers ? Comment faire pour assurer un service de mutualisation viable et fonctionnel ?

Comment créer un parking mutualisé dans le cas où une seule activité est représentée ? Enfin, on peut également se poser la question de l'évolutivité des ces parkings dans le cas où la fréquentation diminuerait ou augmenterait.

Pour cela, ce mémoire sera divisé en deux parties. Dans un premier temps, nous étudierons une des solutions qui est incarnée par la mutualisation et le foisonnement à travers leurs définitions, les exemples que l'on peut trouver à l'étranger ainsi que les mesures prises en France afin d'encourager ces pratiques. Dans un second temps, nous étudierons les différents montages juridiques possibles pour mutualiser les stationnements. Nous verrons également les problématiques financières et techniques que peuvent rencontrer ces différents montages. Pour étudier ces montages, nous nous appuierons sur des projets concrets.

Partie 1 : La mutualisation et le foisonnement en réponse à une politique de stationnement

Suite aux problématiques soulevées dans l'introduction, nous avons vu qu'une des solutions pourrait être apportée par la mise en place de la mutualisation et du foisonnement des stationnements. Cette partie s'attachera à présenter ces concepts et à expliquer leurs principes.

1 Mutualisation et foisonnement

1.1 Définitions

La mutualisation du stationnement est le fait de mettre en commun un service qu'est le stationnement. La SARECO, société spécialisée dans les problématiques de la mobilité et du stationnement, définit le concept de la « mutualisation programmée » dont la définition est la suivante : « *La mutualisation programmée consiste en la limitation de l'offre privée associée à chaque projet immobilier accompagnée de la création de parkings mutualisés rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches* »¹⁶. A travers cette définition, on comprend très facilement que la mutualisation programmée consiste à supprimer les petites poches de stationnement propres à chaque projet immobilier afin de les regrouper ensemble dans un même lieu.

Concernant le foisonnement du stationnement, la SARECO propose également une définition : « *Phénomène selon lequel tous les titulaires d'un abonnement dans un parc de stationnement ne sont pas présents simultanément. Le "coefficient de foisonnement" relatif à une catégorie d'abonnés est égal au rapport entre la valeur maximale du nombre d'abonnés présents simultanément et le nombre total d'abonnés* »¹⁷. En analysant cette définition, on comprend que profiter du foisonnement c'est réduire le nombre de places nécessaires dans le parking. En effet, on cherche dans ce cas à profiter du fait que tous les usagers ne sont pas simultanément dans le parking. Pour cela, il y a une condition nécessaire à respecter. Il faut une mixité des activités. En effet, si l'on se trouve dans un quartier résidentiel, il y a très peu de chance que l'usage des parkings soit complémentaire entre les différents habitants, le parking étant sûrement plein la nuit et vide en journée. On retrouve la situation inverse dans le cadre d'une zone où sont regroupés uniquement des bureaux.

L'image suivante permet de résumer le principe de mutualisation et foisonnement du stationnement :

¹⁶ Mutualisation programmée, définition de la SARECO, www.sareco.fr

¹⁷ Foisonnement, définition de la SARECO, www.sareco.fr

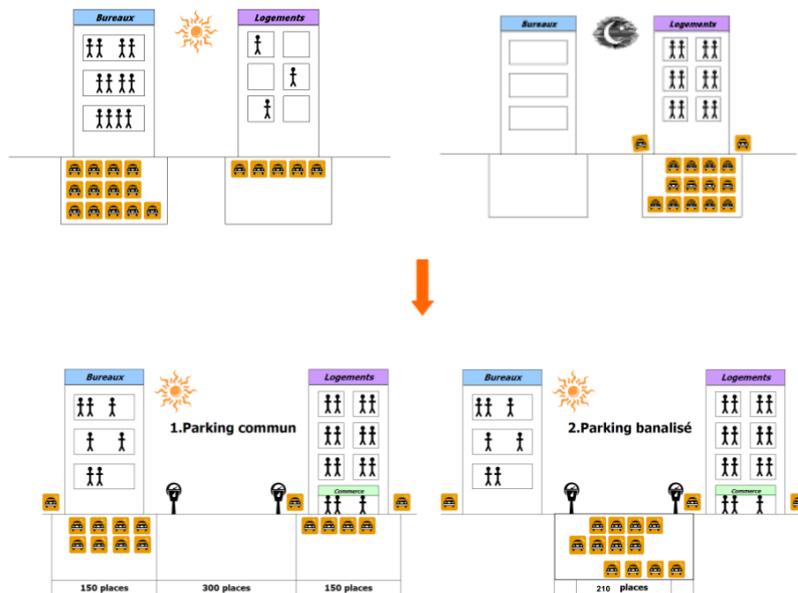


Figure 2 : Principe de mutualisation et foisonnement (Source : www.sareco.fr, modifiée)

On peut voir, dans un premier temps, l'état initial. A gauche et en pleine journée, le parking de 150 places des bureaux est quasiment plein alors qu'au même moment, le même parking du côté des logements est lui quasiment vide. La situation s'inverse la nuit comme nous avons pu le voir précédemment. Ainsi, il existe deux solutions. La première avec une simple mutualisation des places et la création d'un parking de 300 places. Dans ce cas de figure, on peut parler de gestion privative des places de stationnement. En effet, dans cette situation, chaque personne est propriétaire d'un emplacement de stationnement. Dans l'autre cas de figure, la situation est différente. Le parking qui remplace les deux autres est d'une taille plus modeste que leur simple somme. Ici, on profite de la complémentarité des usages afin de diminuer le nombre de places. On parle alors de gestion foisonnée ou banalisée des stationnements. En effet, dans cette situation, chaque personne n'est plus détentrice d'un droit de propriété mais simplement d'un droit d'usage. Pour éviter la saturation du parking, il est nécessaire de compter sur la complémentarité des activités et sur le décalage dans le temps des pics d'utilisation de chaque type d'utilisateur.

On peut retrouver une définition semblable qui nous dit la chose suivante : « Le parking partagé est un outil à travers lequel des propriétaires proches vont partager leurs emplacements de stationnement et réduire le nombre de parking par rapport au cas où ils ont tous un parking chacun. »¹⁸. Ainsi, à travers cette définition, on retrouve les mêmes éléments que celle de la SARECO, c'est-à-dire le partage d'emplacements de stationnement dans le but de la réduction de leur nombre.

La mutualisation et le foisonnement sont deux concepts qui sont amenés à se développer puisqu'ils sont cohérents avec les problématiques actuelles et affichent des objectifs ambitieux.

¹⁸ Shared parking - Fact sheet. (n.d.). [En Ligne] p.1. Disponible sur: <https://www.alexandriava.gov/uploadedFiles/planning/info/SharedParkingFactSheet.pdf> [Consulté le 29 Mai 2017].

1.2 Objectifs

La mutualisation et le foisonnement possèdent de nombreux objectifs qui sont en rapport avec les problématiques actuelles avec, entre autres l'environnement et l'économie¹⁹.

Tout d'abord, et comme nous avons pu l'aborder dans les définitions, l'un des objectifs de la mutualisation et du foisonnement est de permettre d'assurer un bon équilibre entre l'offre et la demande. En effet, nous avons vu que la mise en place de ces techniques permet de dimensionner au plus juste les parkings. Ainsi, on ne se retrouve pas avec des parkings comprenant de nombreuses places vides au cours d'une journée.

Ce dimensionnement au plus juste permet de réaliser un autre objectif de la mutualisation et du foisonnement qui est l'économie du foncier. En effet, dans le contexte qui est le nôtre aujourd'hui, la lutte contre l'étalement urbain est une des priorités de nos collectivités territoriales. Ainsi, en construisant des parkings mutualisés, on consomme moins de foncier et on réduit donc l'impact des stationnements dans l'étalement urbain. Selon la SARECO, le gain d'espace estimé en créant un parking mutualisé plutôt qu'un parking « classique » pourrait atteindre environ un tiers de la superficie de la construction²⁰.

Egalement, en économisant du foncier et en contraignant le stationnement dans un parc mutualisé, l'objectif de maîtriser la place de la voiture dans la ville. En effet, l'économie du foncier effectuée en ville est bien souvent récupérée pour créer de nouveaux aménagements publics essentiellement destinés à des modes de déplacements doux comme les piétons ou bien encore les transports en communs. De plus, selon plusieurs études, on s'aperçoit que plus le stationnement est contraint et plus la fréquence d'usage de la voiture devient faible. En effet, dans le cadre de l'enquête réalisée par Nantes Métropole pour l'évaluation finale du PDU 2000-2010, 68% des personnes interrogées utilisent la voiture dans le cas où le stationnement est facilité sur le lieu de travail²¹. Dans le cas inverse, et si le stationnement est contraint, seulement 33% des personnes interrogées souhaitent utiliser la voiture comme moyen de locomotion. Enfin, une autre étude de la SARECO vient confirmer cette tendance selon laquelle l'usage de la voiture tend à diminuer lorsque le stationnement devient contraint. Ainsi, on peut observer le résultat de cette étude sur le graphique ci-dessous :

¹⁹ Certu (2010). Stationnement - Eléments juridiques - La mutualisation du stationnement. p.1.

²⁰ SARECO (n.d). Mutualisation. [En Ligne] Sareco.fr. Disponible sur: <http://www.sareco.fr/fr/nos-domaines-d-intervention/urbanisation-et-mutualisation/mutualisation> [Consulté le 20 Avril 2017].

²¹ AURAN (n.d.). Evaluation du PDU 2000-2010. [En Ligne] p.14. Disponible sur: http://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/fichier_1272879524780.pdf [Consulté le 22 Avril 2017].

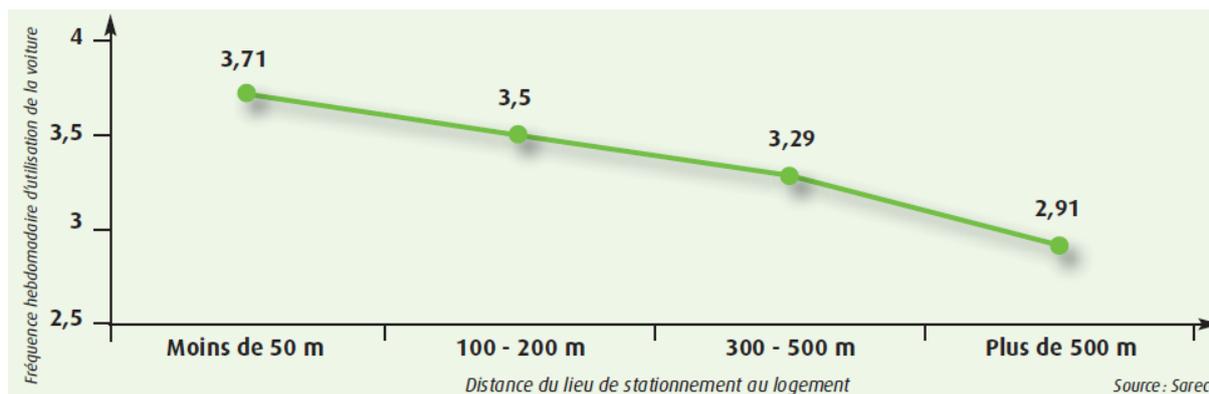


Figure 3 : Utilisation de la voiture selon la distance logement/stationnement²²

Sur ce graphique, on peut clairement observer la tendance qui se dégage. Ainsi, on s'aperçoit que plus la voiture est située proche du logement, plus l'utilisateur sera motivé à prendre sa voiture pour faire son trajet. A l'inverse, on peut remarquer que plus la distance est longue entre le logement et le stationnement, moins l'utilisateur sera encouragé à prendre sa voiture. C'est dans cet esprit que le parking mutualisé veut répondre à l'objectif de la maîtrise de la voiture en ville. En effet, en créant des parcs de stationnement mutualisés, cela a pour but de regrouper les places de stationnement et ainsi allonger la distance entre le logement et la voiture. Cependant, ce cas de figure fonctionne essentiellement dans les zones urbaines où le choix du mode de transport est beaucoup plus varié qu'en zone rurale.

Enfin le dernier objectif que permettent d'atteindre la mutualisation et le foisonnement est la maîtrise des coûts de construction. En effet, lorsque l'on regarde sur une simple mutualisation, on s'aperçoit que l'on va consommer moins de foncier et donc il y aura moins de charges foncières dans notre bilan. De plus, le fait de créer un unique parking va permettre de mettre en commun les moyens d'accès par exemple (rampe, barrière, ...). Autant d'infrastructures en moins qui vont permettre des économies financières. Lorsque l'on crée un parking mutualisé et foisonné, l'économie devient encore plus grande que précédemment. En effet, avec une gestion banalisée des places, le nombre de places à construire devient moins important. Or, avec le prix des places que nous avons pu voir précédemment (jusqu'à 35 000€HT en souterrain), l'économie réalisée peut devenir très vite intéressante.

Ainsi, la mutualisation et le stationnement présentent de nombreux objectifs encourageants. Cependant la réussite de ces concepts, et principalement du foisonnement, mise sur la complémentarité des différents usagers.

1.3 Typologie des usagers

Afin de pouvoir définir une complémentarité des usagers, il est tout d'abord nécessaire de déterminer les différentes catégories d'usagers qui existent aujourd'hui. Ainsi, on peut définir 6 catégories différentes d'usagers²³.

²² Source : Certu (2010). Stationnement - Eléments juridiques - La mutualisation du stationnement. p.2.

²³ AURAN (2016). Mobiloscope. [En Ligne] p.3. Disponible sur: http://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/mobiloscope_vf_.pdf [Consulté le 24 Avril 2017].

Dans un premier temps, on retrouve le résident fixe. Il s'agit d'une personne dont la volonté n'est pas d'avoir une grande mobilité et dont le véhicule va rester stationné une très grande partie de la journée. On peut qualifier l'usage de cette voiture par l'expression de « voiture ventouse ». La complémentarité avec ce type d'usager va être très difficile à établir du fait de son stationnement régulier.

Ensuite, on va retrouver le résident dynamique. On retrouve des similitudes avec le résident fixe à ceci près que le résident dynamique va effectuer quelques déplacements dans la journée. On ne peut donc plus caractériser cet usager comme ayant une « voiture ventouse », du fait de ses quelques mobilités.

Puis on peut identifier le pendulaire fixe. Cet usager va principalement utiliser sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail ou bien sur son lieu d'étude s'il s'agit d'un étudiant. Ainsi, sa voiture va rester stationnée à son domicile principalement en soirée et toute la nuit alors que la journée, cette même voiture sera stationnée sur le lieu de travail. Cet usager peut aussi se trouver à utiliser sa voiture le midi lors de sa pause.

Ensuite, on retrouve un usager très proche du précédent, il s'agit du pendulaire dynamique. On retrouve le même profil que le précédent sauf que dans ce cas, l'usager va utiliser son véhicule lors de son travail. On peut citer en exemple les commerciaux ou bien les livreurs qui vont utiliser leurs véhicules tout au long de la journée et ainsi ne vont pas rester stationnés sur le lieu de travail toute la journée.

Egalement, un autre type d'usager identifiable est le visiteur diurne. Cet usager va essentiellement venir en journée pour des visites plus ou moins longues pour profiter des différentes activités possibles sur le site.

Enfin, on retrouve les visiteurs nocturnes qui présentent les mêmes comportements que les visiteurs diurnes mais la nuit.

Pour faire un bilan de tous les usagers, on peut analyser l'image suivante :

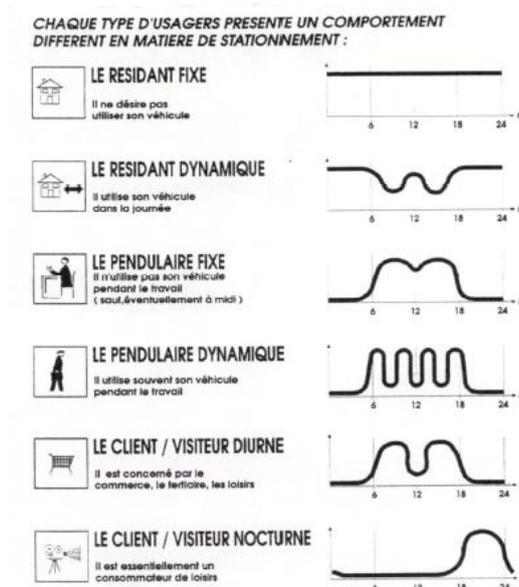


Figure 4 : Différents types d'usagers²⁴

²⁴ Source : CHASTELLAIN P., GLAYRE P. (1993), « Le stationnement : du passionnel au rationnel », Transport Environnement Circulation, n°119, juillet-août.

Sur cette image qui reprend les grands types d'usagers, on retrouve également pour chacun d'eux un graphique montrant le stationnement du véhicule dans une journée. D'un premier coup d'œil, on peut rapidement observer quelques complémentarités entre les différents usagers. Ainsi, si le résident fixe paraît ne pas avoir de complémentarité avec un autre type d'utilisateur, ce n'est pas le cas du pendulaire fixe. En effet, si l'on regarde le graphique de celui-ci avec celui du résident dynamique, on s'aperçoit que les pics de stationnement ne se situent pas au même moment de la journée. Ainsi, les places de stationnement pourraient être partagées entre ces différents usagers sans que cela ne pose de problème de présence simultanée. De même, la complémentarité entre les différents types de visiteurs, diurnes et nocturnes, paraît également évidente.

Enfin, on peut aussi mettre en parallèle les mêmes types d'usagers. En effet, si l'on se met à l'échelle d'un quartier dans lequel il y a différents types d'activités, logements et bureaux par exemple, on peut combiner l'usage des pendulaires fixes par exemple. La personne qui loge sur le site va partir la journée sur son lieu de travail, libérant ainsi sa place de stationnement. Dans le même temps, la personne qui travaille dans ce quartier cherchera une place de stationnement pour la journée et pourra donc utiliser celle de l'autre personne de type pendulaire fixe.

Pour pouvoir s'assurer de la bonne rotation des places de stationnement et également profiter au mieux de la complémentarité des différents usagers, il est nécessaire de dimensionner correctement l'offre de stationnement.

1.4 Dimensionnement de l'offre en stationnement

Afin de pouvoir dimensionner au mieux l'offre de stationnement, une méthode a été développée par la SARECO dont le principe est résumé par le graphique ci-dessous :

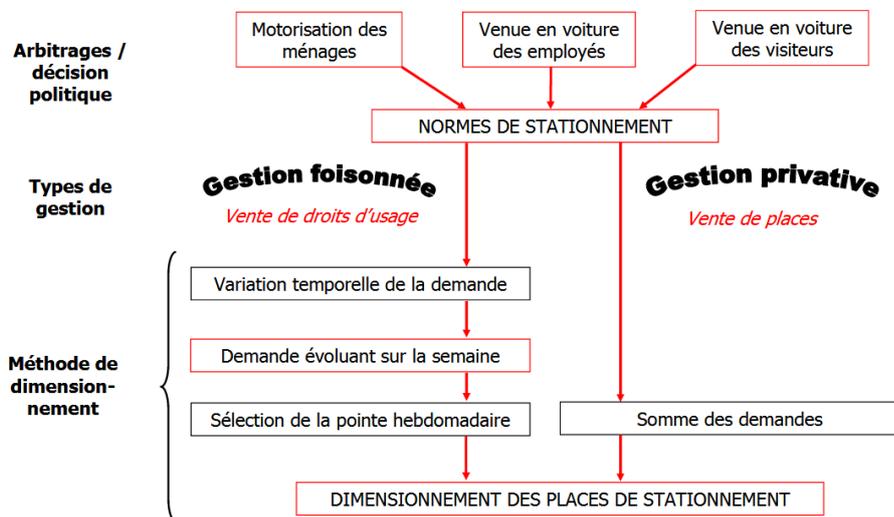


Figure 5 : Dimensionnement de l'offre de stationnement (Source : www.sareco.fr)

Ce graphique sépare les deux méthodes de calcul de dimensionnement de l'offre de stationnement en fonction des deux méthodes de gestion que l'on a pu voir précédemment. Dans tous les cas, les principales données d'entrée restent les mêmes. Dans un premier temps, on retrouve le taux de motorisation des ménages. Ce taux peut nous être fourni pour chaque ville grâce aux données récoltées et mises à disposition par l'INSEE. Il nous donne une bonne indication concernant l'utilisation de la voiture par les ménages. Ce taux est plus élevé dans les zones rurales par rapport aux zones urbaines. Cela est principalement lié à la desserte de la zone par les transports

en commun. Egalement, il est nécessaire de se renseigner sur la venue en voiture des employés au travail. En effet, avec les résidents, les employés sont le deuxième type de personnes à prendre des périodes de stationnement de longues durées. De la même manière, on estime le nombre de visiteurs à utiliser sa voiture pour venir sur place. Ainsi, avec ces trois données, on arrive à déterminer le nombre de places nécessaires au stationnement de tous les usagers de la zone.

Ensuite, le calcul est différent selon le mode de gestion du parking, qu'il soit simplement mutualisé avec une gestion privative des places et donc avec un droit de propriété ou bien selon une gestion banalisée des places et avec la vente d'un droit d'usage sur un emplacement de stationnement.

Tout d'abord, dans le cadre de la gestion privative, le calcul est très simple. Il s'agit dans ce cas-là de seulement faire une addition de toutes les demandes de stationnement pour être en conformité avec le PLU. On obtient alors la dimension du parking souhaitée.

Dans l'autre cas avec la gestion banalisée des places, le calcul est plus complexe. Suite à la détermination du taux de motorisation des ménages et de la venue des employés en voiture, il est nécessaire de réaliser quelques études afin de déterminer le nombre de places nécessaires pour ne pas provoquer de saturation ou bien de sous-dimensionnement du parking. Dans un premier temps, il doit être réalisé une étude sur les habitudes de mobilité dans le secteur. En effet, les différents usagers n'étant pas présents au même moment il est essentiel de savoir à quel moment stationnent les véhicules. A partir de cette étude, on peut définir la répartition de la demande en fonction des moments clés de la semaine (journée en semaine, soirée en semaine, samedi en journée, samedi en soirée, etc...). Cette répartition de l'usage des stationnements peut aussi être ventilée selon le type d'usagers (résidents, visiteurs,...) et selon le secteur concerné, que ce soit des logements, des bureaux ou bien encore des commerces.

Ensuite, à partir des résultats de cette étude, il est possible d'estimer les pointes de demande de stationnements au cours d'une semaine type. Ainsi, avec les pics de stationnements, on peut estimer le nombre de places nécessaires afin de ne pas se situer dans une situation de saturation.

Ces deux méthodes permettent de dimensionner au mieux les parcs de stationnement. Cependant, le résultat de ce calcul doit aussi être en cohérence avec le cadre législatif qui s'applique sachant que celui-ci peut parfois se présenter comme un frein à la mutualisation.

1.5 Les freins à la mutualisation

Le premier frein que l'on peut identifier est d'ordre législatif. En effet, lors de la délivrance des différentes autorisations d'urbanismes pour réaliser des constructions, le code de l'urbanisme à travers l'article L151-33 nous indique comment et où doivent être réalisés les différents emplacements de stationnements nécessaires²⁵. Ainsi, il fixe deux premières hypothèses. Dans un premier temps, le nombre de stationnements règlementaires doit être construit sur le terrain d'assiette du projet de construction ou bien dans son environnement immédiat²⁶. La définition de l'environnement immédiat n'est pas donnée juridiquement mais certaines notions se sont imposées. Tout d'abord, la parcelle située dans l'environnement immédiat doit être obligatoirement la

²⁵ TAITHE, P. (2009). La mutualisation du stationnement : amorces et limites juridiques. TEC, (202), pp.58-59.

²⁶ Code de l'urbanisme, L151-33, 1^{er} Alinéa

propriété du demandeur de l'autorisation d'urbanisme. Enfin, concernant la notion « immédiat », il est d'usage de considérer une distance de 300 m²⁷.

La deuxième hypothèse consiste à ne pas construire de places supplémentaires pour atteindre le nombre réglementaire mais il s'agit de justifier « soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement »²⁸. Dans ce cas, il est indiqué qu'il faut justifier d'une concession à « long terme ». Or, on peut se poser la question des conditions qui définissent une telle concession. Différentes jurisprudences sont donc intervenues afin de la caractériser. Dans un premier temps, une concession de 10 ans n'a pas été considérée comme étant à long terme²⁹. De plus en 1998, une nouvelle jurisprudence est intervenue et convient du fait qu'une sous concession cessible et convenue pour la durée restant à courir de la concession principale n'est pas considérée comme étant à long terme³⁰. Cependant, cet arrêt de la cour administrative d'appel de Paris a été annulé par le Conseil d'Etat le 8 Décembre 2000 qui a justifié cette annulation comme ceci dit : « était titulaire dans un parc public de stationnement parisien d'une sous-concession dont la durée restant à courir était de 16 ans ; qu'en estimant que cette sous-concession ne constituait pas une concession à long terme au sens de l'article L. 421-3 du code de l'urbanisme et de l'article UL 12-1 du plan d'occupation des sols de Paris la cour administrative d'appel de Paris a inexactement qualifié les faits »³¹. Ainsi, avec ces trois jurisprudences, il est plus aisé d'identifier les caractéristiques d'une concession caractérisée à long terme.

Enfin, une dernière alternative est possible. En effet, il est instauré une participation pour non réalisation d'aires de stationnement. Dans ce cas, le demandeur va s'engager à payer une taxe qui servira dans le futur à la construction d'emplacements de stationnement. L'instauration de cette participation est conditionnée à une délibération favorable du conseil municipal ou bien de la part de l'EPCI dont la commune fait partie intégrante³².

Ainsi, si l'on veut résumer la situation, lorsqu'une personne sollicite une autorisation d'urbanisme, il existe trois possibilités pour satisfaire les normes de stationnement :

- Les réaliser sur la parcelle ou dans son environnement immédiat
- Justifier d'une concession à long terme dans un parc de stationnement public ou privé
- Payer une participation pour non réalisation des places de stationnement

Il n'est pas possible d'effectuer un choix entre ces différentes possibilités. En effet, il faut justifier, pour chaque hypothèse, son impossibilité afin de pouvoir prétendre à la suivante. Cette méthode de réalisation des places est un vrai frein à la mutualisation des stationnements puisque comme on peut le voir avec l'ordre d'apparition des hypothèses, il est normalement obligatoire de réaliser les emplacements de stationnement sur la parcelle d'emprise du projet ou bien dans son environnement immédiat. Ainsi, cela peut potentiellement bloquer le regroupement des stationnements autour de plusieurs projets proches. Cependant, il est possible de passer outre cette mesure si l'on montre « l'impossibilité d'ordre technique, urbanistique ou architecturale qui ne lui [le constructeur] sont pas imputables »³³. Depuis, plusieurs jurisprudences sont intervenues allant dans la même direction que les conditions précédentes à savoir dans le cas d'une impossibilité technique

²⁷ CAA Paris, 4^{ème} Ch, 19 Juin 1996, n°94PA01439

²⁸ Code de l'urbanisme, L151-33, 2^{ème} Alinéa

²⁹ CE, 30 Juin 1993, SCI du 21-23, Rue du Bouquet-de-Longchamp, n°130372 130373

³⁰ CAA Paris, 1^{ère} Ch, 15 Octobre 1998, Ville Paris : BJDU 1/1999, p.62

³¹ CE, 8 Décembre 2000, Ville de Paris, n°202766

³² Code de l'urbanisme, L332-13

³³ Circulaire n°2001-56 du 27 Juillet 2001 relative à la réforme des contributions d'urbanisme issue de la loi n°2000-1208 du 13 Décembre 2000, non publié au JORF

de réalisation des places de stationnement³⁴ ou bien dans le cadre d'une impossibilité archéologique et par rapport à la présence d'espaces verts³⁵. On voit donc que le cadre juridique est assez stricte pour réaliser des opérations de mutualisation mais offre quand même quelques souplesses afin d'adapter le système même si la non réalisation des places de stationnement sur la parcelle d'emprise ne peut résulter d'une simple volonté du constructeur.

De même que le constructeur ne peut pas faire le choix de prendre une concession dans un premier temps, rien n'empêche un promoteur au contraire de réaliser ses emplacements de stationnement sur son terrain au lieu de les mutualiser avec un autre projet situé à proximité. Ainsi rien n'oblige un promoteur à entrer dans un processus de mutualisation alors que toutes les conditions de réussite sont réunies.

Un autre frein à la mutualisation est identifiable. Celui-ci n'est pas d'ordre juridique mais plutôt d'ordre moral. En effet, la société d'aujourd'hui n'est peut-être pas prête à céder son droit de propriété. Les promoteurs doivent ainsi essayer de convaincre les futurs propriétaires d'abandonner ce droit de propriété au profit d'un droit d'usage. En effet, si les futurs propriétaires ne sont pas convaincus du principe de mutualisation et du partage des places avec une gestion banalisée, ils n'achèteront pas les biens proposés par les promoteurs. Ainsi, par voie de conséquence, les promoteurs ne chercheront pas à proposer des programmes de stationnements mutualisés pour leurs clients.

Après avoir défini la mutualisation et le foisonnement au travers de leurs différentes caractéristiques ainsi que les freins qui peuvent empêcher leur développement, nous allons maintenant voir comment ces principes ont pu être mis en place à travers différents exemples dans le monde.

2 La mutualisation à l'étranger

La mutualisation et le foisonnement du stationnement ne sont pas des concepts nouveaux dans le monde. De nombreux pays les ont déjà adoptés et mis en place au travers de projets immobiliers, principalement dans des éco quartiers. Nous allons voir plusieurs exemples de projets urbains dans différents pays et voir dans quelles mesures et conditions ces projets novateurs ont établi leurs succès.

2.1 L'Allemagne et le quartier Vauban

Si l'on devait choisir un modèle pour un éco quartier en Allemagne, notre choix pourrait tout de suite se porter sur le quartier Vauban situé à Fribourg-en-Brigau dans le Sud-Ouest de l'Allemagne. Cet éco quartier fait figure de modèle en son genre en Allemagne et bien au-delà³⁶.

Ce quartier a été construit en lieu et place d'une ancienne base militaire française à la fin du siècle dernier. Voulant s'imposer comme une référence en matière de mobilité et d'environnement, le quartier a été réalisé suivant différents critères dans le but de répondre à cet objectif.

³⁴ CAA Paris, 2^{ème} Ch, 12 Juillet 1994, n°94PA00031

³⁵ CE, 29 Décembre 1999, Ville de Rennes, n°194188

³⁶ Voir Annexe n°1

Tout d'abord, la politique de stationnement mise en place dans le quartier est très contraignante. En effet, en voulant réduire au maximum l'empreinte de la voiture dans le quartier, il a été décidé de ne pas créer de place de parking privative à la totalité des lots composant le quartier Vauban. Ainsi, seulement 25% des logements disposent d'une place privative. Ces logements sont principalement situés en périphérie du quartier. Pour le reste de la population, il existe deux choix possibles. Le premier, qui a été retenu par 25% de la population, est de ne pas posséder de voiture personnelle. Ces personnes signent lors de leur achat un engagement dans lequel elles indiquent ne pas posséder de voiture durant une durée d'au moins 10 ans minimum. Enfin, les 50 % restant sont orientés vers des parkings mutualisés. Il existe deux parkings de ce type dans le quartier avec chacun 240 places³⁷. Ces parkings sont utilisés par différentes personnes, les habitants propriétaires, les visiteurs et les pendulaires. Cet usage par différents types de personnes permet « une utilisation des places de parking à 150 % »³⁷. Cependant, l'achat d'une place est très dissuasif. En effet, son prix a été fixé à 17 500 € par place. A titre de comparaison, une place peut coûter entre 6000€ et 15000€ en province en France³⁸. La constitution de ces deux parkings silos mutualisés a rencontré un certain succès. Celui-ci est principalement dû à la combinaison de différents facteurs.

Le premier facteur grâce auquel la mutualisation du stationnement a été un succès est celui de l'initiative populaire. En effet, le quartier Vauban a été élaboré en grande partie grâce au Forum Vauban, association qui est composée d'environ 250 membres³⁹. Les membres de cette association étaient principalement des propriétaires de logements situés dans le quartier Vauban. Cette association s'est répartie en plusieurs groupes de travail afin d'œuvrer efficacement sur l'élaboration du quartier Vauban (énergie,...). Un groupe de travail a étudié la question de la mobilité et a, en concertation, décidé de retenir la voiture à l'extérieur du quartier dans ces deux parkings mutualisés. L'implication des habitants et leur volonté de créer ces parkings mutualisés a donc permis d'observer une adhésion presque systématique à ce système pour les personnes désirant posséder une voiture.

Ensuite, les recherches effectuées sur la mobilité et les déplacements dans le quartier ont permis l'émergence de nouveaux modes de vies et de report des modes de déplacements. En effet, la desserte du quartier en transports en commun est importante (deux lignes de bus et une ligne de tramway). Cela permet aux propriétaires de se déplacer par d'autres moyens de transports que celui de la voiture personnelle. De même, la présence dans le quartier de tous les services de proximité permet aux habitants de ne pas avoir de grandes distances à parcourir. Ils peuvent ainsi utiliser le vélo ou pratiquer la marche à pied. Ainsi, avec la possibilité d'utiliser d'autres moyens de transports, les habitants peuvent mieux accepter le fait de ne pas disposer de voiture personnelle près de leur habitation. Ils sont donc plus disposés à stationner leurs véhicules dans les stationnements mutualisés déportés en bordure de quartier.

Enfin, l'aménagement urbain a aussi permis de contraindre plus fortement le choix du stationnement. En effet, il a été pris la décision, dans la plus grande partie du quartier, de réaliser des voies en forme de U pour desservir les maisons. Cependant, ces voies ne sont pas réservées à la circulation automobile et sont seulement empruntables à faible allure et uniquement pour déposer des choses dans les logements (courses, déménagement,...). Ainsi, cette forte contrainte a accentué l'adhésion au processus de mutualisation du stationnement proposé dans le quartier.

Pour conclure sur ce quartier, on retiendra que plusieurs facteurs ont conduit au succès de la mutualisation du stationnement. Tout d'abord, ce quartier a été marqué par une forte implication

³⁷ Euroméditerranée (n.d.). *Favoriser les déplacements et les transports les moins polluants*. p.4.

³⁸ Mertz, L. and Bibas, T. (n.d.). *Investir dans un garage ou dans un parking*. [En Ligne] Pap.fr. Disponible sur: <http://www.pap.fr/argent/investissement-locatif/investir-dans-un-garage-ou-dans-un-parking/a2518> [Consulté le 14 Juin 2017].

³⁹ Liman, U. (n.d.). *Eco quartier Vauban*. [En Ligne] Disponible sur: http://www.espacepieton.org/wa_files/VAUBAN.pdf [Consulté le 27 Avril 2017].

des futurs habitants lors de sa conception ce qui permet ensuite une meilleure adhésion au projet. Ensuite, le développement des autres moyens de transports propres permet également un attachement moins fort à avoir sa voiture sur une place privative au bord de chez soi et encourage donc la mutualisation. Enfin, les contraintes imposées par l'aménagement urbain dans ce quartier ont ainsi forcé les personnes désirant posséder une voiture personnelle à adhérer au projet de mutualisation du stationnement. Grâce à tous ces facteurs, la mutualisation du stationnement a obtenu un certain succès dans ce quartier.

2.2 L'Angleterre et le quartier BedZED

Le quartier BedZED est un éco quartier situé au Sud de Londres, dans la ville de Sutton. Son nom, BedZED signifie « Beddington Zero Energy Development » soit un quartier zéro émission⁴⁰. Pour cela, le quartier a instauré une politique de stationnement drastique.

Dans ce quartier, il y a environ 250 habitants ce qui est très petit par rapport au quartier Vauban et ses plus de 5 000 habitants. La construction des stationnements dans ce quartier ne repose pas sur des parkings silos mais sur du stationnement en voirie. Pour cela, environ cinquante places ont été créées dans le quartier. Ces places sont ensuite proposées à la location pour les résidents et les employés qui travaillent dans le secteur. La gestion de ces places a été délibérément banalisée afin de permettre une meilleure rotation entre les différentes catégories d'usagers, résidents et employés.

Dans un autre objectif de zéro émission, les tarifs de stationnement pour les véhicules sont catégorisés en fonction du carburant utilisé⁴¹. Ainsi, les véhicules circulant à l'essence ou au diesel payent un loyer de 132 € par an. Les véhicules roulant au GPL doivent s'acquitter d'un loyer de 66 €. Tandis que pour les véhicules électriques, le stationnement est gratuit.

Afin d'obtenir un résultat de mutualisation concluant, il faut compter sur la bonne organisation des utilisateurs afin que les employés libèrent les emplacements de stationnement en soirée et de même pour les résidents le matin, tout cela pour éviter la présence continue de véhicules ventouses.

Enfin, si l'on regarde plus précisément les politiques tarifaires des deux exemples précédents, on peut observer deux mentalités différentes. En effet, si l'on regarde de plus près le tarif de l'abonnement à l'année, on voit une très grande différence entre les deux exemples. Dans le cas du quartier BedZED, la location est à 132 € par an alors que dans le cas du quartier Vauban et de son prix d'achat de 17 500 €, cela revient à 437,5 € sur une durée de 40 ans. Ainsi, on observe une augmentation de quasiment trois fois du prix entre les deux quartiers. La contrainte du stationnement apparaît donc plus forte dans le cadre du quartier Vauban.

Lorsque l'on regarde ces deux exemples, on s'aperçoit que le succès de ces opérations de mutualisation du stationnement résulte de plusieurs facteurs, qui une fois combinés, permettent d'atteindre la mutualisation du stationnement. En France, on commence à voir les lignes bouger et les collectivités territoriales sont de plus en plus impliquées pour permettre ce processus de mutualisation. Pour cela, elles se montrent plus laxistes en matière réglementaire.

⁴⁰ SABARLY, C. (2008). *Bedzed, dernier né des éco-quartiers*. [En Ligne]. Disponible sur: http://www.leparticulier.fr/jcms/c_39466/bedzed-dernier-ne-des-eco-quartiers [Consulté le 28 Avril 2017].

⁴¹ Arene (n.d). *Repères pour créer des quartiers sobres en énergie par les transports*. [En Ligne] p.51. Disponible sur: http://mailing.arenedf.org/medias/fichiers/pro_motion_arena3.pdf [Consulté le 28 Avril 2017].

3 Les collectivités encouragent la mutualisation

Comme on l'a vu précédemment, la mutualisation du stationnement possède de nombreux freins qui ralentissent son développement. Or au travers des exemples vus antérieurement, nous avons pu voir que celle-ci ne peut devenir un succès que lorsque qu'il y a des échanges entre les différents acteurs et une vraie volonté de créer de la mutualisation. Ainsi, de plus en plus, les collectivités prennent des initiatives afin de favoriser la mise en place de ces concepts novateurs en France.

3.1 Intégration dans le PLU

Le PLU qui est un véritable document d'organisation de l'urbanisme pour une ville ou une intercommunalité intègre aujourd'hui le principe de la mutualisation des stationnements au sein de l'ensemble des pièces le constituant.

3.1.1 *Le rapport de présentation*

Le rapport de présentation qui est le premier document du PLU doit directement intégrer le principe de mutualisation. En effet, « *il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités* »⁴². Ainsi, afin de définir sa politique de stationnement, la commune ou l'intercommunalité doit dans un premier temps effectuer un diagnostic de la situation actuelle.

Si on prend pour exemple le PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, son rapport de présentation fait un diagnostic détaillé de la situation du stationnement dans la zone couverte par le PLU. On y apprend par exemple que pour Strasbourg le stationnement est « un élément d'attractivité et de développement économique des communes »⁴³. Cependant, il reste très difficile pour les collectivités territoriales d'effectuer un diagnostic précis des stationnements. En effet, le stationnement public, qu'il soit sur voirie ou en ouvrage, est aisément estimable contrairement au stationnement privé qui est principalement déterminé par les règles d'urbanisme.

Conformément à l'article L151-4 du code de l'urbanisme, on retrouve un diagnostic détaillé des capacités de stationnement pour les véhicules électriques et en auto-partage⁴⁴.

3.1.2 *Le règlement*

Concernant la mutualisation et le foisonnement du stationnement, on a pu voir précédemment que le règlement du PLU pouvait être un frein au foisonnement du stationnement au travers de l'article 12 du règlement qui fixe les normes de stationnement pour les constructions.

⁴² Code de l'urbanisme, L151-4

⁴³ Rapport de présentation du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, Tome 2, p.335

⁴⁴ Voir Annexe n°2

Ainsi, dans le règlement du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, les dispositions concernant les normes de stationnement sont clairement énoncées. On peut prendre pour exemple la construction des habitations⁴⁴. La zone couverte par le règlement est divisé en cinq zones principales pour lesquelles les normes de construction sont différentes. Ainsi, en zone I, le nombre minimum d'emplacement de stationnement à réaliser est de 0,5 place pour un logement inférieur ou égal à 2 pièces contre 0,8 pour un logement supérieur à 2 pièces. Ces mêmes normes sont très largement surévaluées lorsque l'on se situe en zone V avec 1,5 et 2 places nécessaires par logement construit. Dans le cas des habitations, seulement une norme minimum est instaurée, ce qui, comme on a pu le voir plus tôt, n'encourage pas la mutualisation. Ainsi, les normes instaurées pour le secteur tertiaire comprennent une norme minimum et une norme maximum pour les zones I et II⁴⁴. Par exemple, pour la construction de bureaux, il est demandé de réaliser un minimum de 0,25 place de stationnement sans dépasser la limite de 1,5 places par 100 m² de bureaux réalisés.

Cependant, des nuances sont à appliquer à ces normes de stationnement. En effet, le règlement du PLU apporte des précisions concernant les opérations d'aménagement d'ensemble. Il précise que « *les places de stationnement peuvent être réalisées de manière groupée à l'intérieur du périmètre* »⁴⁵. De plus, il est également précisé que « *les normes précitées peuvent être réduites si les places de stationnement correspondent à des occupations alternatives. La réduction sera déterminée sur la base du gain de places obtenu grâce au foisonnement des usages, ce gain devant être préalablement estimé et justifié par le demandeur* »⁴⁵. A travers ces deux passages tirés du règlement du PLU, il s'agit clairement d'encourager la mutualisation et le foisonnement des stationnements dans le cadre des opérations d'ensemble. La décision de procéder à la mutualisation doit cependant provenir uniquement du demandeur. Cependant, une véritable avancée est créée du fait que la collectivité encourage une diminution des normes de stationnement dans ces zones.

La décision de fixer des normes maximales pour la construction des bâtiments à destination du secteur tertiaire n'est pas anodine. En effet, la législation propose de mettre en place une norme maximale pour les stationnements des véhicules à moteur pour les bâtiments à usage autre que d'habitation s'il existe une bonne desserte par les transports publics⁴⁶. Ainsi, on comprend mieux la décision de l'Eurométropole. En effet, les normes de stationnement maximales ont été instaurées uniquement pour les zones I et II qui sont les zones les plus proches du centre-ville et qui sont donc les plus propices à posséder une bonne desserte par les transports publics. Le fait de limiter les normes de stationnement permet d'obliger les propriétaires à construire moins de place de stationnement et ainsi encourager ces mêmes personnes à intégrer un système de gestion foisonnée des emplacements de stationnement.

De même, pour certaines catégories de constructions (logements locatifs financés avec un prêt de l'Etat, établissement hébergeant des personnes âgées et résidences universitaires)⁴⁷, il ne peut pas être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement⁴⁸. Toujours dans la limitation des normes de stationnement, il ne peut être exigé plus de 0,5 place par logement s'ils sont situés à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transports public guidé ou collectif⁴⁹. Dans les mêmes conditions, pour les autres catégories de logement, il ne peut pas être exigé la réalisation de plus d'une place de stationnement par logement⁵⁰. Toutes les dispositions qui viennent d'être citées ne sont applicables que si le règlement du PLU n'impose pas une autre norme. Dans le cadre du PLU de Strasbourg, ces décisions ont été plus ou moins appliquées. En effet, concernant les logements aidés et les établissements hébergeant les personnes âgées, la norme a été fixée à 1 place

⁴⁵ Règlement du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, p.23

⁴⁶ Code de l'urbanisme, L151-32

⁴⁷ Code de l'urbanisme, L151-34

⁴⁸ Code de l'urbanisme, L151-35 1^{er} Alinéa

⁴⁹ Code de l'urbanisme, L151-35 2^{ème} Alinéa

⁵⁰ Code de l'urbanisme, L151-36

par logement et à 0,5 place dans les zones I et II qui sont potentiellement bien desservies en transports publics. Cependant, la norme concernant les résidences universitaires ne possède pas de maximum ventilé en fonction de la zone de construction mais elle est tout de même limitée à une place de stationnement, peu importe l'emplacement.

Ainsi, on s'aperçoit qu'il existe un cadre législatif qui permet de limiter la construction d'emplacements de stationnement. Cependant, ce cadre est assez fragile puisque les communes peuvent facilement contourner ces règles en en imposant d'autres dans le cadre du PLU.

3.1.3 Cas du PLU valant PDU

Les PLU qui sont élaborés à l'échelle d'une intercommunalité peuvent éventuellement tenir lieu de PDU si l'EPCI élaborateur en a les compétences. Dans ce cas, il est prévu de créer « des orientations d'aménagement et de programmation qui précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports »⁵¹. Par ce biais, les OAP doivent donc indiquer les objectifs en terme de déplacement urbain et donc de stationnement.

Dans le cadre du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, les OAP définissent clairement les évolutions attendues en terme de politique de stationnement. Les parkings mutualisés sont cités à plusieurs reprises dans les OAP. Ces citations sont énoncées à travers des exemples très concrets. Ainsi, on retrouve : « organiser la mutualisation du stationnement du Zénith au bénéfice d'autres fonctions »⁵² ou encore « aménager trois principaux secteurs de stationnement qui jalonnent la zone : le parking de Cora déjà existant, un parking mutualisé entre enseignes au centre et un parking mutualisé entre enseignes situé au Sud de la zone commerciale »⁵³. Les objectifs fixés dans les OAP du PLU montrent clairement la volonté d'engager une vraie réflexion autour de la mutualisation du stationnement pour l'Eurométropole. Cette mutualisation est axée autour de projets concrets comme autour du Zénith ou bien d'une zone commerciale. Elle montre bien également la volonté qu'a actuellement l'Eurométropole d'en finir avec les parcs de stationnement qui sont pour la plupart du temps inutilisés.

3.2 Fixation des normes planchers

Comme on a pu le voir précédemment, des normes planchers sont fixées. Les normes planchers peuvent être fixées par le PDU et il en existe deux sortes. La première est la norme minimale. Elle va donc contraindre le promoteur à construire un nombre minimum de place. Cette norme n'est donc pas forcément idéale lorsque l'on souhaite mutualiser et foisonner les stationnements puisque le promoteur est incité à construire un nombre suffisant de places pour les différents propriétaires des logements. Si on prend l'exemple du PDU de Nantes, les normes minimales de stationnement pour les bureaux sont laissées à la charge de chaque PLU.

A l'inverse, il est également possible de fixer des normes maximales en matière de réalisation des emplacements de stationnement. Cette norme maximale est donc plus propice pour engager un processus de foisonnement du stationnement. La norme maximale doit donc être calculée de la

⁵¹ Code de l'urbanisme, L151-47

⁵² Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, p.113

⁵³ Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, p.195

manière la plus juste possible afin d'éviter une saturation des emplacements des stationnements et donc un report des véhicules vers le stationnement sur la voirie qui peut-être plus ou moins légal. Si on reprend l'exemple de Nantes⁵⁴, pour les logements collectifs, il est autorisé environ une place par logement avec une réduction de 15% possible si l'on se situe près d'un transport en commun. Pour les bureaux, la norme maximale varie d'une place pour 60 m² de bureaux à une place pour 120 m² de bureaux en fonction de la localisation de ceux-ci.

3.3 Nouvelles problématiques environnementales

Afin de s'investir en faveur des nouvelles problématiques environnementales, nous avons vu que les collectivités commencent à s'engager pleinement dans la mutualisation et le foisonnement du stationnement. Cependant, avec les nouvelles pratiques de mobilité, le législateur a dû les intégrer. Parmi ces nouvelles pratiques, on peut citer les véhicules électriques et les systèmes d'auto-partage. Ainsi, il est prévu un abattement de 15% sur le nombre de stationnement à créer s'il est, dans le même espace, prévu la « mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage »⁵⁵. Cette mesure permet, dans le même style que la mutualisation, de continuer à diminuer le nombre d'emplacements de stationnement à créer et amène donc à une économie du foncier. De plus l'usage de ces véhicules permet également d'inciter les utilisateurs à abandonner la propriété d'un véhicule personnel au profit d'un véhicule partagé ce qui ressemble de très près à la même problématique de la mutualisation des stationnements avec l'abandon d'un droit de propriété au profit d'un droit d'usage.

La mise en place effective des ces concepts n'est pas la plus évidente. En effet, les montages juridiques nécessaires au bon fonctionnement de ceux-ci sont très variés selon les caractéristiques techniques ainsi que selon les volontés de chaque acteur. Chaque montage possédant ses propres avantages et inconvénients, il est important de réfléchir en amont du projet à quel montage nous allons utiliser afin de faire de la mutualisation et du foisonnement du stationnement une réussite.

Partie 2 : La mise en place effective de la mutualisation et du foisonnement du stationnement

Les montages juridiques à mettre en place concernant la mutualisation et le foisonnement des stationnements sont multiples et variés. Il existe en effet différents critères à prendre en compte afin de choisir au mieux le montage juridique. Tout d'abord, le premier critère à analyser est d'ordre technique. En effet, il faut regarder si l'on se situe avec un projet d'ensemble neuf ou si l'on se trouve plutôt dans le cadre d'un programme déjà existant. Dans ces deux cas de figure, une gestion foisonnée des places peut être envisagée contrairement à un programme non mixte où une simple mutualisation pourra être mise en place.

⁵⁴ Plan de Déplacements Urbain de Nantes, p.84

⁵⁵ Code de l'urbanisme, L151-31

1 Programme neuf

Dans le cadre d'un programme mixte et neuf, une mutualisation et surtout un foisonnement du stationnement pourront être envisagés. Pour cela, différents montages juridiques peuvent être mis en place. Ainsi, il est possible de retrouver des montages en copropriété, par le biais de la création d'une AFUL ou d'une ASL ou bien encore avec la création d'une SCI.

1.1 Copropriété

Le montage en copropriété est un des montages qui peut être envisagé pour une gestion foisonnée des places de stationnement. Cependant, au sein de ce montage, il existe différentes possibilités afin de gérer les places. Ainsi, on peut inclure les places dans les parties communes de l'immeuble, dans les parties privatives ou en faisant un mixte des deux.

1.1.1 Parties communes de l'immeuble

La première solution est d'intégrer les emplacements de stationnement dans les parties communes de l'immeuble. Cette solution est celle qui a été choisie afin de réaliser le programme « Ilink », actuellement en construction sur l'île de Nantes.

Le programme « Ilink » propose 22 300 m² de surface mêlant des logements, des bureaux et des commerces⁵⁶. La mutualisation et le foisonnement étaient, dans le cadre de cette construction, des obligations. En effet, ces mesures étaient inscrites dans le cahier des charges de la ZAC.

Ainsi, pour réaliser ce programme, il a été décidé d'utiliser un montage en copropriété. Le programme étant réalisé en deux phases distinctes, il a été nécessaire de réaliser deux copropriétés (Dock 1 et Dock 2). Le montage en copropriété a été choisi dans ce cas d'un point de vue architectural. En effet, il n'existe pas vraiment d'indépendance entre les différents bâtiments. De plus, il n'était pas prévu l'installation de joint de dilatation. Dans ce montage, les stationnements situés au sous-sol du programme ont été intégrés dans les parties communes générales de l'immeuble. Ainsi, l'ensemble des propriétaires est amené à payer ces charges.

Comme on a pu le voir à travers l'exemple du quartier Vauban, la nécessité d'un dialogue est très importante au moment de la conception du programme. En effet, la présence d'un bailleur social dans le programme pouvait amener des complications. Les loyers perçus chaque mois par le bailleur social ont ainsi été très largement diminués. En effet, les stationnements étant situés dans les parties communes générales, il n'est pas possible de percevoir des loyers sur des parties communes. Le bailleur social a ainsi dû faire des concessions financières afin que le programme se réalise.

Les emplacements de stationnement étant intégrés aux parties communes, il n'est donc pas possible de disposer d'un droit de propriété sur ces places. Ainsi, il a été mis en place un droit d'accès aux stationnements. Ce droit est inscrit dans la deuxième partie qui constitue l'acte de vente, à savoir les charges et conditions de vente. Presque tous les logements disposent ainsi d'un droit d'accès. En effet, certains petits logements n'en possèdent pas alors qu'au contraire, certains grands logements

⁵⁶ SAMOA (n.d.). *Prairie-au-Duc - Ilink*. [En Ligne]. Disponible sur: <http://www.iledenantes.com/fr/projets/273-mlink.html> [Consulté le 10 Mai 2017].

disposent de deux droits d'accès. Le dimensionnement du parking ainsi que la détermination du nombre de droits d'accès à répartir ont été réalisés par la SARECO. Pour les autres acteurs, le bailleur social est lui-même propriétaire des droits d'accès et les met ensuite au profit des différents locataires. De plus, il a été attribué des droits d'accès à chaque bureau et commerce. Les commerces et les bureaux disposent de plusieurs droits d'accès et donc de plusieurs badges pour entrer dans le sous-sol. Enfin, il n'est pas possible pour l'heure de vendre son droit d'accès à une personne extérieure à la copropriété, les places de stationnement étant comprises dans les charges générales.

Ce type de montage juridique ne requiert pas de spécificité en termes de rédaction des pièces nécessaires à la mise en place d'une copropriété. En effet, sur cette opération, le règlement de copropriété et l'EDD ne disposent d'aucune restriction concernant l'utilisation des parkings. En réalité, il aurait été possible de définir des horaires d'utilisation du parking avec, par exemple, les employés des bureaux de 9h à 18h et les résidents pour l'autre partie de la journée en semaine. De plus, il aurait pu être mis en place des sanctions en cas de non-respect de ces règles comme un véhicule envoyé à la fourrière. Egalement, il n'est pas prévu de contrôle afin de vérifier qu'un badge n'ouvre qu'une seule fois le portail d'entrée. Ainsi, à travers cette notion de liberté de stationnement, on remarque que les promoteurs ont ainsi voulu faire confiance aux futurs usagers en espérant que ces personnes fassent preuve de civisme. Toutefois, en cas de mauvaise utilisation du parking, le syndic pourra réagir et ainsi créer un règlement intérieur qui mettrait en place des règles comme celles vu plus haut.

Egalement, au vu de la configuration des lieux et du programme (deux bâtiments élevés sur une dalle et un sous-sol commun), une union de syndicats a dû être créée afin de s'occuper de tous les équipements communs dont les parkings en sous-sol. Pour cela, la SCCV a vendu des lots à construire au bailleur social. On était ensuite en présence de deux copropriétaires ce qui permet donc la création de l'union de syndicats.

Concernant l'impact financier de la mutualisation, les revenus perçus par les promoteurs et le bailleur social étaient en baisse par rapport aux opérations classiques. Cet écart vient du fait que les places de parkings n'étant pas privatives, elles ne pouvaient pas être vendues. Cependant, afin de compenser ces pertes, les prix des logements ont été augmentés légèrement.

Enfin, pour conclure sur ce montage, il faut retenir que la mutualisation du stationnement dans ce projet n'a pas été un frein à la vente, au contraire. De même, un avantage du montage en copropriété est la commercialisation des logements qui est plus simple. Celle des bureaux et des commerces est moins aisée, ces activités souhaitant une certaine indépendance structurelle. Cependant, ce montage avec les stationnements inclus dans les parties communes générales, apporte aussi des inconvénients. Tout d'abord, il demande des concessions financières aux promoteurs et aux bailleurs, lesquels ne peuvent pas espérer gagner de l'argent avec la vente des places de stationnements. De plus, la répartition des charges ne paraît pas forcément équitable par rapport à la véritable utilisation. En effet, si l'on prend pour exemple un logement et un bureau de 100 m², les deux lots auront la même quote-part des parties communes. Cependant, le logement aura un seul badge alors que le bureau en aura plusieurs pour les mêmes charges à payer. Ainsi, les charges à payer seront les mêmes à lots équivalents alors que dans le même temps, l'utilisation des places est entièrement différente.

Malgré le fait que la mutualisation n'a pas été un frein dans le cadre de ce programme, certaines personnes ne sont pas forcément prêtes à abandonner le droit de propriété sur les emplacements de stationnement.

1.1.2 Parties privatives de l'immeuble

Afin d'assurer des places de stationnement aux gens qui le souhaitent, il est également possible de créer une copropriété en intégrant toutes les places de stationnement dans des lots privatifs. Cette « privatisation » des places de stationnement n'empêche toutefois pas la mise en place de la mutualisation et du foisonnement.

Tout proche du programme « Ilink », on retrouve l'immeuble « Unik », également en construction. Aussi, dans ce nouveau projet, c'est ce système de mutualisation qui a été adopté. Ainsi, un parking de 39 places a été réalisé dans le programme avec 19 places qui sont destinées à être vendues aux propriétaires des plus grands logements. Les 20 places restantes sont ainsi destinées à être mutualisées.

Afin de mettre en place la mutualisation, ces 20 places ont été vendues à un investisseur unique qui va ensuite les louer par le biais d'un droit d'accès. Ces contrats, qui sont de droit privé, sont principalement passés avec les propriétaires des petits logements de la résidence ainsi qu'avec les différents bureaux situés également dans la résidence. L'investisseur lorsqu'il a procédé à l'achat des places de stationnement s'est engagé à proposer, pendant une durée de trois ans, les contrats en priorité aux personnes membres de la copropriété. Cela est fait dans l'objectif de ne pas ouvrir la vente aux personnes extérieures à la résidence avant que les copropriétaires présents ne louent les droits d'accès aux stationnements.

D'une manière pratique, l'accès au parking est contrôlé de plusieurs manières. Tout d'abord, on retrouve à l'entrée du parking une première barrière de contrôle installée par NGE et qui va décompter les heures passées dans le parking sans pour autant les facturer aux usagers. Ensuite, on retrouve une deuxième barrière d'accès qui permet de desservir la poche de stationnement détenue par les propriétaires des grands logements.

Pour ce qui concerne l'aspect financier, NGE transmet à l'investisseur le décompte des temps passés par véhicule. Ensuite, l'investisseur pourra alors se faire facturer le stationnement auprès des différents propriétaires des droits d'accès.

L'inconvénient principal de cette méthode de gestion des parkings mutualisés est son principe de paiement. En effet, bien que ce ne soit pas NGE qui facture directement les usagers, ceux-ci pourraient se sentir comme dans un parking public. Ainsi, si les usagers se sentiraient contraints, ils pourraient abandonner l'usage de ces places de stationnement.

1.1.3 Parties privatives et communes de l'immeuble

Il est encore possible de trouver un autre type de montage, toujours en utilisant le principe de la copropriété. Ce montage s'inspire des deux autres montages. En effet, il mêle à la fois des places de stationnement qui sont situées dans les parties communes et les autres qui sont dans des lots privatifs.

Ce système est mis en place sur un projet situé à Nantes, l'Ouche Buron. Dans ce programme, on se retrouve avec 55 places à mutualiser. Ainsi, les 55 places sont situées dans les parties communes de l'immeuble et d'autres places sont situées dans une poche de stationnement privative. Il a aussi été décidé d'octroyer 15 droits d'accès supplémentaires qui seront accordés aux bureaux situés dans l'immeuble.

Comme pour la première solution qui consistait à intégrer toutes les places de stationnement dans les parties communes, les actes de vente contiennent une contrainte de stationnement dans laquelle il est fait mention de la mutualisation. Concernant la partie des parkings mutualisés, des contrats de droit privé sont établis pour une première durée de trois ans. Au bout des trois ans, on effectue un premier bilan. Si sur l'ensemble des contractants, 50% plus un contractant sont favorables à la poursuite de la mutualisation du stationnement, elle est prolongée. On refait le même bilan au bout de quinze ans sauf que l'unanimité est requise à ce moment-là.

Ces deux derniers montages possèdent un inconvénient commun. En effet, dans les deux cas, le montage juridique doit être pensé au moment de la conception de l'immeuble. En effet, si l'on veut mutualiser les stationnements partiellement en conservant une poche de stationnements privés, il est nécessaire de le prévoir au moment de la réalisation des plans par l'architecte.

Cependant, ce qui est un inconvénient peut aussi devenir un avantage. En effet, le fait d'avoir deux espaces de stationnement distincts permet de pouvoir faire évoluer l'offre en fonction de la demande. Par exemple, on s'aperçoit qu'au bout de dix ans la zone des stationnements mutualisés est souvent remplie alors que dans le même temps des stationnements sont toujours libres dans la zone privative. Il peut être possible d'agrandir les zones ou de les diminuer pour répondre à la demande.

A travers ces trois catégories de montages, on s'aperçoit que la copropriété peut être un moyen efficace et simple de gérer une mutualisation et un foisonnement du stationnement. Cependant, il reste des défauts que la copropriété ne peut pas régler comme la répartition au plus juste des charges lorsque les emplacements de stationnement sont inclus dans les parties communes.

1.2 ASL et AFUL

Afin de mettre en place la mutualisation des stationnements, il pourrait être envisagé de créer une ASL ou une AFUL pour assurer la gestion des parkings. Ces montages juridiques sont très semblables mais comportent quelques différences.

1.2.1 Définition et distinction

Les ASL sont des associations syndicales qui regroupent un ensemble de propriétaires. Les associations syndicales sont créées dans un but précis qu'est « la construction ou l'entretien d'ouvrages ou la réalisation de travaux »⁵⁷. Les associations syndicales peuvent être de plusieurs types. En effet, elles peuvent être soit des personnes morales de droit privé comme les ASL ou les AFUL, ou bien de droit public comme les ASA ou les ASCO⁵⁸. Il existe un encadrement juridique des associations syndicales. On retrouve ainsi une réglementation dans l'ordonnance n°2004-632 du 1^{er} Juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires. Ainsi, on apprend tout d'abord que pour créer une association syndicale libre, il faut réunir l'accord de tous les propriétaires⁵⁹. C'est alors une première différence que l'on peut observer avec le régime de la copropriété qui, pour sa part, est imposé lors de l'achat d'un bien. Cependant, on retrouve un principe similaire pour les

⁵⁷ Ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} Juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires, art. 1

⁵⁸ CNEI, 2008, Note de synthèse sur les associations syndicales de propriétaires, p.2

⁵⁹ Ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} Juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires, art. 7

associations syndicales puisqu'on apprend dans l'article 7 de cette même ordonnance que « Les droits et obligations qui dérivent de la constitution d'une association syndicale de propriétaires sont attachés aux immeubles compris dans le périmètre de l'association et les suivent, en quelque main qu'ils passent, jusqu'à la dissolution de l'association ou la réduction de son périmètre »⁶⁰. Aussi, on peut en conclure que lorsqu'une vente est actée pour un bien immobilier situé dans le périmètre d'une association syndicale, le nouveau propriétaire devient immédiatement membre de cette même association et ne peut donc pas s'y soustraire sauf à revendre le bien ou à assister à une diminution du périmètre d'emprise de l'association syndicale.

Afin de créer une ASL, il est nécessaire d'effectuer une « déclaration de l'association syndicale libre [...] à la préfecture du département, [...] un extrait des statuts doit [...] être publié au Journal officiel »⁶¹.

Afin de gérer au mieux les ASL, il est nécessaire de mettre en place des organes. « Il n'existe pas dans l'ordonnance du 1^{er} Juillet 2004 et le décret du 3 mai 2006, un article précis évoquant les organes des ASL »⁶². Cependant, on peut retrouver trois organes au travers des articles de l'ordonnance.

Tout d'abord, il est évoqué à l'article 4 la présence d'un président. Sa principale mission au sein de l'ASL est de tenir « à jour l'état nominatif des propriétaires des immeubles inclus dans le périmètre de celle-ci ainsi que le plan parcellaire »⁶³. Cette mission est très importante puisque comme on a pu le voir précédemment, les membres de l'ASL le sont à cause de leur bien immobilier ainsi, il est nécessaire de tenir à jour la liste des membres en fonction des mutations de biens qui sont effectués.

Ensuite, on retrouve le syndicat qui est « composé de membres élus parmi les propriétaires membres de l'association ou leurs représentants »⁶⁴. Les représentants mentionnés précédemment sont présents lorsqu'une copropriété est présente dans le périmètre de l'ASL. Aussi, « il existe dans les Statuts de très nombreuses ASL une clause prévoyant que tous les copropriétaires d'un immeuble en copropriété inclus dans le périmètre de l'ASL sont représentés en bloc par leur syndic de copropriété »⁶⁵. Cette représentation vaut uniquement si le syndic dispose d'un mandat exprès. La principale mission du syndicat est de gérer les affaires courantes de l'ASL.

Enfin, le dernier organe de l'ASL est l'assemblée des propriétaires qui réunit l'ensemble des propriétaires. Ainsi, dans le cadre d'une copropriété, chaque copropriétaire est membre de cette assemblée. C'est l'assemblée des propriétaires qui va élire les membres du syndicat précédemment évoqué⁶⁶

En ce qui concerne les AFUL, la définition de ces associations syndicales est donnée dans le code de l'urbanisme. Ainsi, les AFUL « sont des associations syndicales régies par les dispositions de l'ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} juillet 2004 [...] pour l'exécution des travaux et opérations énumérés à l'article L. 322-2 »⁶⁷. A travers cet article, on s'aperçoit que les AFUL sont donc des associations syndicales au même titre que les ASL mais avec seulement un objet défini dans un article de loi. Parmi ces objets, celui qui va nous intéresser le plus dans le cadre de la mutualisation et du

⁶⁰ Ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} Juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires, art. 3

⁶¹ Ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} Juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires, art. 8

⁶² Dubois, 2016, Le fonctionnement de l'ASL et de l'AFUL

⁶³ Ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} Juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires, art. 4

⁶⁴ Ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} Juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires, art. 9

⁶⁵ Les assemblées des ASL, Avril 2011 modifié le 18 Février 2017 [en ligne], disponible sur : <https://www.droit-immo.com/?Les-assemblees-des-ASL> [Consulté le 22 Mai 2017]

⁶⁶ Ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} Juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires, art. 20

⁶⁷ Code de l'urbanisme, L322-1

foisonnement du stationnement est le suivant : « La construction, l'entretien et la gestion d'ouvrages d'intérêt collectif tels que voirie, aires de stationnement, et garages enterrés ou non, chauffage collectif, espaces verts plantés ou non, installations de jeux, de repos ou d'agrément »⁶⁸.

Ainsi, ces montages juridiques vont pouvoir servir afin d'intégrer la mutualisation et le foisonnement des stationnements au sein des projets immobiliers.

1.2.2 Projets

La présence des AFUL, comme nous allons pouvoir le voir, dans les montages des parcs de stationnement est de plus en plus présente. Nous allons voir au travers de deux projets concrets, comment les AFUL permettent de mutualiser et foisonner le stationnement

1.2.2.1 Parking des Machines de l'Île, Nantes

Le parking des Machines de l'Île est situé à Nantes et plus précisément sur l'Île de Nantes. Dans le cadre de la construction de ce parking, la mutualisation était une contrainte imposée. Ainsi, le portage de l'opération consistant à la création de ce parking était novateur. Pour résumer, on peut observer le graphique ci-dessous :

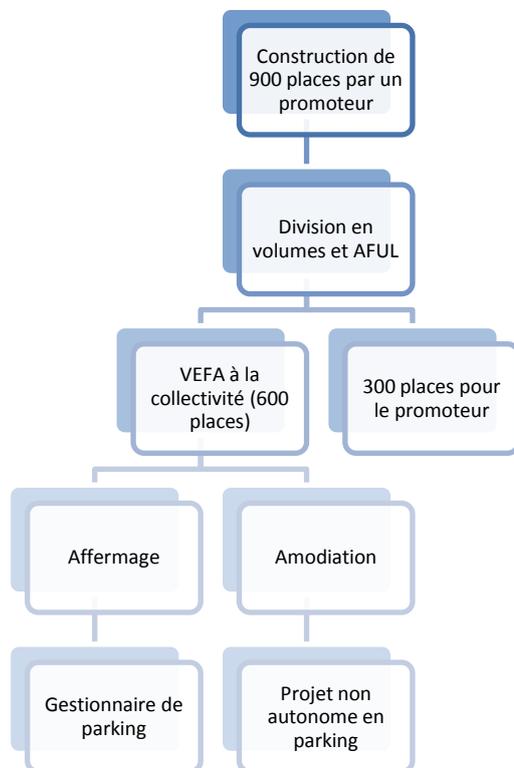


Figure 6 : Montage du parking des Machines de l'Île, Nantes

Ainsi, on s'aperçoit que le portage était tout d'abord d'origine privée⁶⁹. En effet, c'est un promoteur qui a fait le choix de construire 900 places de stationnements dans un parking silo. Sur ces 900 places, 600 ont ensuite été achetées par la métropole de Nantes. Enfin, une partie des places a été mise en affermage alors que le restant a été proposé en amodiation, montages que nous aborderons ultérieurement. C'est au moment de la vente à la collectivité qu'intervient le montage en AFUL. En effet, le montage en copropriété n'étant pas possible du fait de la présence d'une personne

⁶⁸ Code de l'urbanisme, L322-2 3°

⁶⁹ GANTELET, E. et TAITHE, P. (2011). Mieux partager l'espace grâce à la mutualisation du stationnement. Ville Rail & Transports, p.78.

publique au sein de l'ensemble immobilier, il a été nécessaire de créer une division en volume afin de séparer les différentes poches de stationnement. Il a alors été décidé de créer deux volumes distincts. Le premier concerne la partie publique du stationnement alors que la seconde concerne la partie privée et conservée par le promoteur. Afin d'organiser cela, il a été nécessaire de rédiger un Etat Descriptif de Division en Volumes ainsi que de créer une AFUL afin d'améliorer la gestion des stationnements.

Le parking appartenant au promoteur étant situé au-dessus du parking public, il a dû être consenti un grand nombre de servitudes au profit du volume de stationnement privé à l'encontre du volume de stationnement public. En effet, un second contrôle doit être effectué avant de pénétrer dans le stationnement privatif, c'est pourquoi le volume 3 (stationnement public) possède une servitude de pose de barrière sur le volume 4 (stationnement privatif) afin d'en contrôler l'accès. Egalement, on retrouve un bon nombre de servitudes pour permettre l'accès au volume 4. Ainsi, le volume 3 doit souffrir d'une servitude de passage que ce soit pour les véhicules pour accéder à la poche de stationnement privative mais aussi pour accéder aux locaux communs comme le tableau général Basse Tension. Le volume 3 possède aussi des servitudes pour les accès piétons que ce soit par les ascenseurs ou bien les escaliers.

Au-delà des simples servitudes qui permettent les différents accès nécessaires au bon fonctionnement des stationnements, il est aussi nécessaire de définir la répartition des charges pour les volumes. C'est à ce moment là qu'intervient l'AFUL. On retrouve donc à ce moment-là l'objet défini précédemment, à savoir l'entretien et la gestion d'ouvrages d'intérêt collectif. Ainsi, il est clairement défini dans les statuts de l'AFUL, l'objet de ladite association. En effet, elle a pour but de gérer les grosses réparations ou renouvellement des équipements communs comme sur les ascenseurs, le groupe électrogène ou bien encore les systèmes d'accès au parking.

Egalement, il est nécessaire de définir les voix attribuées à chaque volume dans le cadre des votes en assemblée des propriétaires. Dans le cadre de cette AFUL, il a été décidé d'attribuer un nombre de voix en proportion de la quote-part dans la répartition des charges. Le nombre de voix est ensuite évolutif. En effet, il est nécessaire de prendre en compte les mutations qui peuvent être effectuées au cours de l'année. Ainsi, le nombre de voix est établi chaque année au premier janvier par le président de l'AFUL.

Enfin, il est nécessaire de répartir les charges entre les différents volumes afin de connaître le montant à payer lors des opérations de réparation ou de renouvellement. Ainsi, afin de régler ce problème, une convention de répartition a été décidée et signée sous seing privé entre les volumes 3 et 4.

Pour conclure sur le parking des Machines de l'Île, ce montage est particulièrement intéressant grâce à son portage initial. En effet, l'acteur public n'assiste pas du tout à la construction de l'ouvrage mais peut être consulté sur la partie technique. Il intervient ensuite par l'intermédiaire de l'achat de place en VEFA. Sur le volet financier, l'opération apparaît bénéfique pour les deux parties. En effet, le promoteur s'engage sur la construction du parking mais est ensuite assuré de vendre les places à la collectivité de Nantes Métropole. De plus, il est possible ensuite au promoteur de vendre les places restantes pour des opérations privées qui sont réalisées dans le secteur. En effet, la problématique du stationnement sur l'Île de Nantes devient une question cruciale, le secteur étant en pleine mutation urbaine.

1.2.2.2 Parking Cœur de Quartier, Nanterre

Ce parking est situé au sein d'une opération d'aménagement plus large dénommée « Cœur de quartier » et qui est mené par l'EPADESA. Dans le cahier des charges imposé par la ville de Nanterre, la mutualisation et le foisonnement du stationnement ont été imposés comme des contraintes initiales auprès des promoteurs⁷⁰.

Comme dans le cadre du parking des Machines de l'Île, le parking a été construit par un promoteur privé. Le quartier est très divers au niveau des activités exercées. On y retrouve des commerces, des logements sociaux ou bien encore des résidences hôtelières. Ainsi, un parking de 455 places a été construit par le promoteur. Les places sont ensuite rachetées par les différents secteurs d'activités. Le nombre de places rachetées est celui qui est défini par les normes du PLU. Ainsi, il a été effectué une division en volume afin que chaque secteur soit propriétaire de son propre volume. Aussi, par exemple, la commune a acquis seulement 65 places alors que dans le même temps, les commerces en ont acquis 220.

Egalement, afin d'assurer la mutualisation et le foisonnement des stationnements entre les 4 volumes de parking, il a été nécessaire de mettre en place certaines servitudes dans l'Etat Descriptif de Division en Volumes⁷¹. On retrouve tout d'abord le même type de servitude que pour le parking des Machines de l'Île. Ainsi on retrouve des servitudes de sortie de secours, d'accès ou encore de passage pour les piétons mais aussi pour les automobiles. On retrouve, dans le cahier des charges et des servitudes, un nouveau type de servitude par rapport au parking nantais. En effet, il est fait mention d'une servitude réciproque de foisonnement. Cette servitude grève et est au profit des quatre mêmes volumes de stationnement. Cette servitude a pour but de « permettre une rationalisation du stationnement et des véhicules au sein du parc de stationnement et afin de permettre son ouverture au public »⁷². Grâce à cette servitude, il n'existe aucune barrière entre les différents volumes de stationnement, excepté pour le volume réservé aux logements en accession qui n'est pas compris dans l'emprise de la servitude. Dans les faits, cela veut dire que lorsque l'on rentre dans le parking, les différents propriétaires ne sont pas identifiables sur les places. Ainsi, une personne venant pour effectuer des achats dans les commerces peut très bien se stationner sur une place détenue par la résidence hôtelière. Cette servitude permet clairement de mettre en place la mutualisation et le foisonnement. En effet, sans cette servitude, les volumes seraient sûrement séparés par des contrôles d'accès. Ainsi, si par exemple en pleine nuit le parking public est plein alors que dans le même temps, le parking des commerces est vide, il n'y aurait aucune possibilité de stationner. Or avec la mise en place de cette servitude, il est désormais possible d'utiliser n'importe quelle place, peu importe la raison pour laquelle on vient et peu importe le propriétaire réel de l'emplacement de stationnement.

De plus, on peut noter une autre différence par rapport à l'exemple précédent. En effet, dans le cadre du parking de Nanterre, ce n'est pas une AFUL qui a été créée mais deux AFUL distinctes. Il a été créé une première AFUL afin de gérer les équipements collectifs qui ne sont pas en rapport avec le stationnement et donc une deuxième AFUL qui gère spécifiquement le parc de stationnement pour assurer « la gestion de la mutualisation des emplacements de stationnement »⁷³. Cela a pour avantage de ne pas impliquer les personnes qui ne sont concernées par le parking mutualisé.

⁷⁰ STIF (2015). *Réalisation d'un parking mutualisé - Ville de Nanterre*. [PDF] Disponible sur: http://www.pduif.fr/IMG/pdf/92-parking_mutualise_-_ville_de_nanterre_vf.pdf [Consulté le 23 Mai 2017].

⁷¹ Voir Annexe n°3

⁷² Voir Annexe n° 3, p.40

⁷³ Voir Annexe n° 3, p.43

Dans le cadre de l'AFUL qui gère les stationnements, on retrouve plusieurs informations intéressantes. Tout d'abord, la répartition des charges entre les cinq volumes concernés est clairement définie. Ainsi, dans les charges générales, on retrouve les postes d'entretien, de réparation et de remplacement des barrières d'accès, du matériel de sécurité et de sécurité incendie. Un tableau est ensuite inscrit afin de connaître la répartition entre les différents volumes. On retrouve le même type de forme pour la répartition des charges spéciales qui sont plus spécifiques au parking mutualisé. En effet, on y retrouve l'entretien, la réparation et le remplacement du matériel de péage ou encore les frais de personnel nécessaires au bon service du parking mutualisé.

Enfin, le parking étant payant et ouvert au public, les statuts de l'AFUL prévoient également la répartition des recettes en fonction des volumes. Pour cela, l'AFUL fait état de deux types de recettes. Dans un premier temps, il existe des recettes liées aux chèques « 30 minutes gratuites » qui sont achetés par les commerçants du secteur au profit des clients. Ainsi, il est défini que ces recettes sont exclusivement destinées à l'attention des propriétaires du volume de stationnement des commerces. Ensuite, on retrouve le second type de recette qui comprend toutes les autres sources de revenus que peut procurer un parking payant, à savoir les usagers horaires et les résidents qui payent un abonnement. Dans le cadre de ce deuxième type de recette, la répartition est effectuée entre les différents volumes de stationnement ouvert au public et dans les mêmes proportions que le paiement des charges. La définition de la répartition des recettes permet de ne pas créer un conflit entre les différents acteurs au moment du partage.

1.2.3 Analyse

Pour terminer sur les montages en AFUL et en ASL, on peut tout d'abord retenir que dans les deux cas qui ont été présentés précédemment, la présence d'un acteur publique comme la ville de Nanterre ou Nantes Métropole a été déterminante dans le choix du montage.

On peut aussi noter la présence de plusieurs avantages :

- « - de garantir à la fois le respect des droits de chaque propriétaire mais aussi le caractère public du parking
- de dissocier la propriété du plus grand nombre de places de stationnement du pouvoir de décision
- de définir les « règles du jeu » du fonctionnement du parking (modalités de gestion, participations et garanties de chaque acteur) dans les statuts de l'AFUL »⁷⁴

Pendant, on peut aussi noter quelques inconvénients. En effet, afin de permettre la mutualisation et le foisonnement, on a pu voir que cela nécessitait la mise en place de très nombreuses servitudes afin que tous les volumes puissent être utilisés dans de bonnes conditions. Egalement, lorsque l'on souhaite conserver une zone privative de stationnement, il est nécessaire de multiplier autant de fois que nécessaire les contrôle d'accès à ces zones. Cette multiplication a bien évidemment un coût supplémentaire lors de la construction mais également lors de l'appel des charges.

⁷⁴ STIF (2015). *Réalisation d'un parking mutualisé - Ville de Nanterre*. [PDF] Disponible sur: http://www.pduif.fr/IMG/pdf/92-parking_mutualise_-_ville_de_nanterre_vf.pdf [Consulté le 23 Mai 2017].

1.3 La SCI

Enfin, pour la création d'un parking mutualisé et foisonné dans un programme immobilier neuf, il peut aussi être envisagé de créer une SCI. Nous aborderons ici son principe et également son éventuelle mise en œuvre dans le cadre de la gestion d'un parking mutualisé et foisonné.

1.3.1 Principe de la SCI⁷⁵

« Une Société Civile Immobilière est une société, donc une personne morale ayant une existence juridique spécifique »⁷⁶. Il s'agit d'une société qui n'est pas autorisée à faire de commerce. Elle ne peut donc pas construire des immeubles dans l'objectif de les revendre ensuite. Pour effectuer la mission précédente, nous ne nous retrouverons plus dans le cas d'une SCI mais dans le cadre d'une SCCV.

Afin d'exister, la SCI doit être composée de membres. Ainsi, pour pouvoir créer une SCI, il faut au moins deux associés distincts. Le nombre d'associés n'est pas limité mais celui-ci peut cependant l'être si les statuts de la SCI le prévoient.

Le principe de la SCI est d'être propriétaire de biens immobiliers et d'en assurer la gestion. Pour cela, les associés ne sont donc plus propriétaires des biens immobiliers mais bien de parts sociales. L'ensemble de ces parts sociales forme le capital social. Pour obtenir des parts sociales dans une SCI, il y a deux possibilités pour un associé. En effet, il peut, dans un premier cas, acheter directement des parts sociales de la SCI avec un apport numéraire. Cependant, il peut aussi intégrer la SCI en ayant un apport en nature. Ainsi, dans ce second cas de figure, l'associé apporte un bien immobilier et non pas de l'argent. Les parts sociales sont ensuite réparties en fonction de l'apport de chacun. C'est sur la base de ses parts sociales qu'un associé pourra ainsi prétendre à toucher des bénéfices mais c'est aussi sur cette base que l'associé devra rembourser les éventuels dettes ou emprunts effectués par la SCI.

Afin de créer une SCI, il est nécessaire de rédiger les statuts de celle-ci. Cette étape est très importante puisqu'elle va définir toutes les règles de vie de la SCI. Aussi, si ces règles ne sont pas correctement définies, c'est l'avenir de la SCI qui est en jeu. Ainsi, les statuts doivent posséder des mentions obligatoires comme « l'identité de la SCI (nom et adresse du siège social), les associés et leurs identités, les apports des différents associés, le capital social ou bien encore la durée »⁷⁷. Cette partie est normalisée et toutes ces mentions sont obligatoires pour remplir les conditions de la SCI. Cependant, au-delà de ces mentions obligatoires, il existe aussi des mentions facultatives qu'il est possible de rajouter dans les statuts. En effet, plus les statuts seront précis dans la gestion de la vie de la SCI, moins il pourra y avoir de problème. On peut ainsi retrouver comme exemple de clauses supplémentaires : « les règles de nomination et de destitution du gérant, ses attributions, le nom du premier gérant, les modalités de modification des statuts ou bien encore les modalités de cession des parts sociales, et celle pour devenir associé »⁷⁸.

Afin de terminer la création de la SCI et ainsi créer définitivement la personne morale de la SCI, il est nécessaire de procéder à l'immatriculation de la SCI. Tout d'abord, une fois les statuts rédigés,

⁷⁵ GOURDIN et GUELMANE (2015). *Le guide de la SCI*. FineMedia

⁷⁶ GOURDIN et GUELMANE (2015). *Le guide de la SCI*. FineMedia, p.9.

⁷⁷ GOURDIN et GUELMANE (2015). *Le guide de la SCI*. FineMedia, p.30.

⁷⁸ GOURDIN et GUELMANE (2015). *Le guide de la SCI*. FineMedia, p.31.

un avis de constitution de la SCI doit être publié dans un journal d'annonces légales. Ensuite, la SCI doit être immatriculée au RCS. Ce n'est qu'une fois que toutes ces démarches sont accomplies que la SCI possède la personnalité morale.

Une fois que la SCI est créée, elle peut faire des emprunts auprès d'une banque. Ainsi, lorsque la SCI effectue un emprunt, les mêmes garanties que pour une personne privée peuvent être demandées, à savoir « une hypothèque sur le bien à financer ou bien une caution par un tiers »⁷⁹. De plus, comme nous avons pu l'évoquer précédemment, les associés sont responsables des dettes que peut avoir la SCI. Ainsi, plus un associé possède de parts sociales de la SCI, plus il devra payer pour rembourser les dettes de la SCI.

Au cours de la vie de la SCI, il est possible d'assister à une cession de parts sociales. C'est à ce moment-là que l'on se rend compte de l'importance de la précision dans la rédaction des statuts lors de la création de la SCI. Ainsi, lorsqu'un associé souhaite quitter la SCI et vendre ses parts, il doit se plier aux exigences des statuts. Aussi, la décision de vendre peut soit être acceptée à la majorité des associés ou bien à l'unanimité. Ainsi, on s'aperçoit que la vente des parts de SCI peut ne pas toujours être aisée dans certains cas où les statuts de la SCI ne sont pas précis. Suite à une vente de parts sociales de SCI, il est bien entendu nécessaire d'effectuer une modification des statuts. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, les statuts contenant le nom et l'identité des associés, il apparaît donc obligatoire de mettre à jour ces informations.

Concernant le volet financier, la constitution d'une SCI peut ne pas coûter très cher (environ 250 €)⁸⁰. Ce prix reste faible lorsque toutes les démarches sont effectuées en privé et sans intervenant extérieur. Cependant, la facture peut augmenter lors de la création d'une SCI avec un apport en nature où dans ce cas-là, le passage devant un notaire devient obligatoire.

Après avoir exposé les principes généraux de la SCI, nous allons maintenant pouvoir étudier la façon dont elle pourrait être mise en place afin d'assurer la gestion des parkings mutualisés et foisonnés d'un programme immobilier.

1.3.2 Application de la SCI dans un programme immobilier

Pour certains projets, le principe de la SCI pourrait être mis en place pour assurer la gestion des parkings mutualisés et foisonnés. Afin de comprendre au mieux l'application de la SCI pour la gestion d'un parking, on peut étudier la figure suivante :

⁷⁹ GOURDIN et GUELMANE (2015). *Le guide de la SCI*. FineMedia, p.45.

⁸⁰ GOURDIN et GUELMANE (2015). *Le guide de la SCI*. FineMedia, p.33.

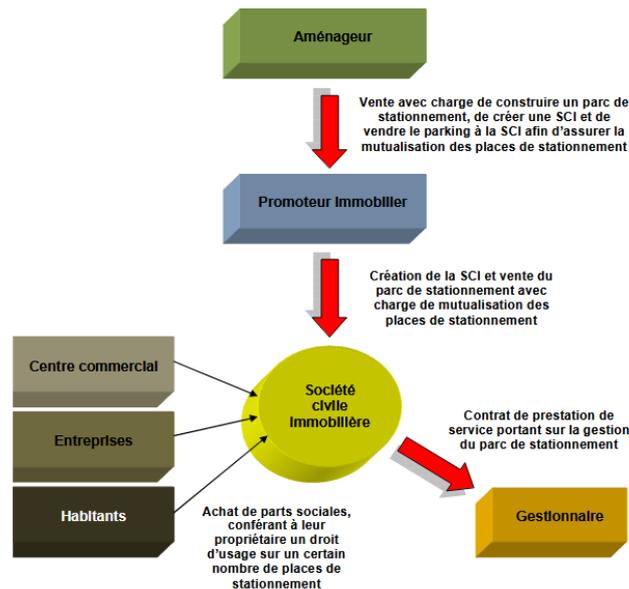


Figure 7 : Principe du montage en SCI⁸¹

Au travers de cette figure, on comprend mieux l'application de la SCI dans le mécanisme de mutualisation. Dans un premier temps, l'aménageur confie la mission de construction et de création de la SCI à un promoteur. Ensuite, il assure la construction de l'ouvrage et en devient le propriétaire.

Ensuite, la SCI doit être créée. Or, comme nous l'avons vu précédemment, il est nécessaire d'avoir au minimum deux associés pour pouvoir la créer. Aussi, dans la situation actuelle, il n'existe qu'un associé, le promoteur. On peut alors suggérer l'hypothèse où la SCI n'est créée que lorsqu'un futur utilisateur est intéressé pour acheter des parts sociales. Dans ce cas-là, la création de la SCI est possible. Le promoteur arrive donc avec un apport en nature, le parking. Les futurs propriétaires arrivent eux avec des apports numéraires. Au fur et à mesure que des nouveaux propriétaires arrivent, ils rachètent des parts sociales au promoteur, ce qui correspond à un certain nombre de droits d'accès. Ce processus de rachat s'effectue jusqu'au moment où toutes les parts sociales du promoteur ont été rachetées.

Enfin, il est possible de confier la gestion du parking à un gestionnaire de parking. Ce contrat est donc passé entre la SCI et le gestionnaire de parking directement puisque c'est bien la SCI qui est propriétaire de l'ouvrage à présent.

Cette hypothèse de montage juridique qu'est la SCI est aussi défendue par Vincent Picard⁸². En effet, il évoque le fait d'avoir un volume foncier autonome détenu par une SCI. Cette solution permettrait également d'avoir une plus grande évolutivité dans le temps afin de faire face aux changements futurs dans les pratiques de stationnement des habitants.

En effet, en associant à ce montage un système de contrôle d'accès intelligent, il est possible de réaliser une simulation des habitudes de stationnement des habitants. Ainsi, si cette simulation s'avère juste, il est possible de déterminer des créneaux horaires où des places sont disponibles.

⁸¹Source :http://www.envirobat-reunion.com/IMG/pdf_Support_atelier_debat_Stationnement_Mobilite_130214_-_pour_site_-2.pdf

⁸² PICARD, V. (2016). L'optimisation des parcs de stationnement au sein des programmes immobiliers. [Blog] *Amocité*. Disponible sur: <http://amocite.fr/loptimisation-des-parcs-de-stationnements-au-sein-des-programmes-immobiliers/> [Consulté le 22 Mai 2017].

C'est donc à ce moment-là que peut intervenir un gestionnaire de parking comme on a pu le voir plus tôt. En effet, un contrat peut être passé avec un gestionnaire afin que soient mis en location les places non-utilisées dans la journée par exemple. Les clients effectuent ainsi une réservation par internet et reçoivent ensuite un code barre sur le téléphone qui permet ainsi l'ouverture de la barrière à l'entrée du parking.

Comme on vient de le voir, le principe de la SCI pourrait être appliqué pour la gestion d'un parking mutualisé et foisonné. Cependant, il serait aussi intéressant de se renseigner sur le cas de la SCI à jouissance partagée pour assurer cette gestion.

1.3.3 Cas de la SCI à « jouissance à temps partagé »

Une autre possibilité offerte par la SCI est celle d'une « jouissance à temps partagé ». Dans ce cadre, on conserve les mêmes règles de base qui font la SCI. Cependant, lors de l'achat des parts sociales, on achète également une période d'accès⁸³. Ce type de SCI est très régulièrement utilisé dans le cadre des résidences de vacances. En effet, lors d'achat de parts sociales, les associés peuvent se faire attribuer une semaine de jouissance par année par exemple, cette semaine étant toujours la même année après année.

Ainsi, on pourrait essayer d'appliquer ce système de SCI à la gestion d'un parking mutualisé et foisonné. En effet, si par le biais de cette SCI il est possible d'obtenir un droit d'accès pour une période déterminée, cela pourrait très bien être défini par une tranche horaire dans la journée ou bien dans la semaine. Cela pourrait donc convenir dans le cadre d'une mixité bureaux/logements. En effet, les bureaux pourraient posséder les droits d'accès pour la journée tandis que dans le même temps les logements possèderaient les droits d'accès pour la soirée et la nuit. Cette distinction des horaires pourrait éventuellement être associée à des jours précis de la semaine. En effet, les bureaux étant très souvent fermés le week-end, ces créneaux horaires pourraient être attribués directement aux logements.

De plus, si un associé ne profite pas de son droit d'accès, il peut alors louer le bien durant sa période de jouissance. Cette location peut ainsi permettre à l'associé de payer les charges qui incombent à l'emplacement de stationnement comme l'entretien des systèmes d'accès au parking, l'entretien du matériel de sécurité ou bien encore le paiement des charges d'électricité si la place de parking est située dans un bâtiment.

1.3.4 Analyse

Comme pour les autres montages étudiés précédemment, la SCI possède ses propres avantages mais aussi des inconvénients.

Le principal avantage de la SCI est la dissociation de la propriété entre la SCI et les associés⁸⁴. En effet, dans le cadre de la SCI, ce n'est plus l'associé qui est le propriétaire du bien mais la SCI elle-même. Ainsi, en cas de défaut de paiement ou de dettes d'un associé, la propriété de la SCI ne peut pas être saisie.

⁸³ Ooreka (n.d.). La SCI de jouissance à temps partagé. [En ligne] Ooreka. Disponible sur: <https://sci.ooreka.fr/astuce/voir/187485/la-sci-de-jouissance-a-temps-partage> [Consulté le 24 Mai 2017].

⁸⁴ GOURDIN et GUELMANE (2015). *Le guide de la SCI*. FineMedia, p.26.

De plus, la SCI pouvant être à capital variable, le montage paraît évolutif. En effet, si le capital est variable, cela veut dire que l'on peut autoriser des droits d'accès supplémentaires durant la durée de vie de la SCI. Cette variabilité est très importante afin de pouvoir adapter le nombre de droits d'accès avec l'évolution de la mentalité des automobilistes en matière de mobilité.

Cependant, la SCI possède également des inconvénients. Le premier d'entre eux concerne la personnalité des associés. En effet, un bailleur social ne peut pas intégrer une SCI : « Les textes actuellement en vigueur en matière d'HLM ne le prévoient pas : ils ne les autorisent à participer qu'à une SCI d'accession sociale à la propriété »⁸⁵. Ils ne peuvent donc pas intégrer une SCI ayant pour objet la gestion d'un parking mutualisé. Cette contrainte est un véritable problème puisque nous sommes dans une situation actuellement où la présence des logements sociaux se renforce. Aussi, bon nombre de projets sont menés aujourd'hui avec des bailleurs sociaux. Ainsi, dans les projets où un bailleur social est concerné, il n'est pas possible d'adapter un montage en SCI dans le but de gérer les parkings mutualisés et foisonnés.

Egalement, un autre point noir de la SCI est la rédaction de ses statuts. En effet, on a pu voir précédemment que si ceux-ci n'étaient pas clairement rédigés, cela pouvait entraîner une gestion difficile de la SCI. Ainsi, si on prend l'exemple des cessions de parts, selon ce qui a été décidé d'adopter comme majorité, il devient plus ou moins aisé de céder ses parts sociales pour un associé. Cependant, afin de s'assurer d'une bonne rédaction des statuts, les associés peuvent obtenir de l'aide la part d'un notaire. Néanmoins, pour obtenir les conseils d'un notaire dans la rédaction des statuts, il sera nécessaire de déboursier une certaine somme ce qui impacte l'aspect financier de la SCI.

Enfin, un dernier inconvénient que l'on peut retrouver autour de la SCI est au niveau des emprunts que celle-ci peut effectuer. En effet, si la SCI décide d'investir pour acheter une nouvelle poche de stationnement, elle pourrait être amenée à souscrire un emprunt auprès d'une banque. Aussi, dans le cadre d'un emprunt de la SCI, tous les associés deviennent solidaires de la dette. De même, pour rembourser l'emprunt, la SCI doit dégager des revenus, ce qu'elle ne faisait pas jusqu'à présent. La SCI doit donc instaurer des loyers au niveau de ses parkings. Cependant, cette instauration des loyers apparaît comme conflictuelle. En effet, les associés vont payer des loyers afin de pouvoir utiliser les droits d'accès qu'ils ont acquis auprès de la SCI. Or, la SCI va enregistrer des bénéfices qu'elle va devoir déclarer pour les impôts. Les associés, qui payent les impôts à hauteur du nombre de parts sociales qu'ils détiennent, vont donc se retrouver avec des impôts sur des revenus qu'ils ont eux-mêmes générés.

Après avoir étudié les différents montages qui concernent les nouveaux programmes immobiliers, nous allons maintenant voir les parkings qui sont déjà en utilisation et aux solutions que l'on peut mettre en place afin d'intégrer de la mutualisation et du foisonnement au sein de ces stationnements.

2 Programme existant

Maintenant que nous avons étudié la mutualisation et le foisonnement dans les nouveaux programmes immobiliers, nous allons maintenant nous intéresser au cas des programmes déjà existants. En effet, si l'on prend l'exemple de Paris, il n'est pas toujours aisé de trouver une place sur la voirie. Or, en pleine circulation, nous sommes très loin de nous douter que de très nombreuses places privées sont inutilisées dans la journée. Ces places peuvent appartenir à des particuliers, à des

⁸⁵ Sénat, 20 Octobre 2008, article 12

sociétés ou bien encore à des bailleurs sociaux. Ainsi, avant de penser à construire de nouveaux parcs de stationnement, il faudrait tout d'abord penser à assurer un taux d'occupation convenable des places existantes. Cette partie s'attachera donc à expliquer les moyens qu'il est possible de mettre en place afin d'assurer l'utilisation au maximum des places existantes.

2.1 Mise en place de convention

Dans un premier temps, il est possible de passer des contrats qui vont permettre la location des emplacements de stationnement qui sont libres sur une partie de la journée ou bien qui ne sont pas attribués et qui ne sont officiellement jamais occupés. Dans un premier temps, nous évoquerons le cas des bailleurs sociaux puis nous parlerons des parkings compris dans les copropriétés existantes.

2.1.1 Bailleurs sociaux

La problématique des bailleurs sociaux est assez intéressante. En effet, elle oppose deux conceptions. D'un côté, on retrouve le bailleur social qui loue des logements et des stationnements et qui attend donc une certaine rentabilité de son patrimoine immobilier. De l'autre côté, on a les différents locataires qui sont éligibles à ces prestations. Pour les logements sociaux situés principalement en zone urbaine, les personnes locataires, n'ayant pas de forts revenus, préfèrent ne pas posséder de voiture et plutôt utiliser les transports en commun. Or, les bailleurs sociaux construisent toujours des résidences avec des parcs de stationnement. La législation est venue conforter la position des locataires. En effet, « la location des logements à usage locatifs construits au moyen de primes spécifiques, d'aides de l'Etat [...], ne peut être subordonnée à la location d'une aire de stationnement »⁸⁶. Ainsi, à travers cette loi, on s'aperçoit que les bailleurs sociaux ne peuvent pas obliger les locataires à louer une place de stationnement. Les bailleurs construisant toujours autant de places de stationnement, on se retrouve dans certains endroits avec de nombreuses places vacantes. Les bailleurs sociaux, afin d'assurer une certaine rentabilité, peuvent mettre à la location pour des tiers les emplacements non utilisés. Pour cela, il existe deux principales méthodes. La première consiste à louer directement les places à un tiers. La seconde méthode consiste à passer par un intermédiaire, un opérateur en stationnement. Néanmoins, cette location est précaire. En effet, « la location est consentie à titre précaire et révoquée à tout moment par le bailleur. Un locataire de ce bailleur ne peut se voir opposer un refus de location d'une aire de stationnement au motif que cette aire est louée librement à une personne ne louant pas un logement dans le parc de ce bailleur »⁸⁷

⁸⁶ Code de la Construction et de l'Habitation, L442-6-4

⁸⁷ Code de la Construction et de l'Habitation, L411-1

2.1.1.1 Traitement en direct

Afin de percevoir des revenus sur les places de stationnement, les bailleurs sociaux peuvent opter pour une location en direct avec des tiers. C'est, par exemple, le cas d'Atlantique Habitations sur la région Nantaise⁸⁸.

Ainsi, même si cela reste une minorité des places, certaines sont proposées à la location. Dans l'exemple d'Atlantique Habitations, seules des locations en longue durée sont acceptées. En effet, la gestion de location horaire demanderait une importante charge de travail.

La location des places qui intervient sur le parc de stationnement de ce bailleur doit venir de l'initiative des tiers qui sont à la recherche d'une place de parking. La location des places de parking à des tiers remporte plus de succès sur le territoire de Nantes Métropole que dans les couronnes éloignées de Nantes, les places étant occupées par des locataires sociaux dans ces secteurs.

Pour assurer ces locations, des contrats de bail « classiques » sont mis en place. Ils sont en général accordés pour une durée de un an renouvelable par tacite reconduction et ne comprennent aucune clause de restriction d'horaire pour l'utilisation de la place de stationnement. Au niveau du volet financier, les prix de la location ouverte pour les tiers sont les mêmes que pour les locataires sociaux. Il faut rajouter au prix de la location le taux de la TVA à 20%. Les prix des locations sont fixés et sont inchangés en fonction des résidences. Ainsi, pour l'exemple dans la région Nantaise, on retrouve les tarifs suivants (60€/mois pour un box, 40€/mois pour un parking en sous-sol et 10€/mois pour un parking aérien). Ces prix ne comprennent pas les charges d'entretien. En effet, il faut rajouter à ce tarif 2 ou 3 € par mois afin de payer les différents postes de charges comme l'électricité ou encore les frais d'entretien du portail ou de la barrière.

Concernant le volet technique, un badge d'accès est remis lors de la signature du bail. Comme beaucoup de cas de mutualisation et de foisonnement du stationnement, il n'est pas mis en place de système de contrôle des accès afin de s'assurer que la personne ne rentre qu'une voiture dans le parking. Comme la quasi-totalité des montages, cette méthode est donc basée sur la confiance.

2.1.1.2 Traitement par un opérateur en stationnement

Concernant le principe du traitement par un opérateur en stationnement, il met en présence trois ou quatre acteurs selon le cas⁸⁹. On retrouve dans tous les cas, l'utilisateur final. Il s'agit de la personne qui va contacter l'opérateur pour trouver une place de stationnement. Ensuite, on va retrouver l'opérateur qui va mettre en relation l'utilisateur final avec les places proposées à la location par le bailleur social. Le troisième membre est le bailleur social. On peut retrouver dans certains cas, un locataire de la résidence gérée par le bailleur social. En effet, il est possible de louer des places qui ne sont pas attribuées mais une place qui est attribuée à un locataire peut également être mise à disposition d'utilisateurs pour une location horaire. Afin de mieux comprendre le système mis en place et les relations entre les différents acteurs, on peut étudier la figure suivante :

⁸⁸ Entretien avec Atlantique Habitations le 29/05/2017

⁸⁹ Groupe SNI (n.d.). Solution Park(shar)ing, Stationnement mutualisé foisonné. [En Ligne] p.5. Disponible sur: http://www.caissedesdepots.fr/sites/default/files/medias/lab_cdc/parksharing_-_guide_mise_en_place_v4_31-10-2016_vdef_-_diff_23-11.pdf [Consulté le 25 Mai 2017].

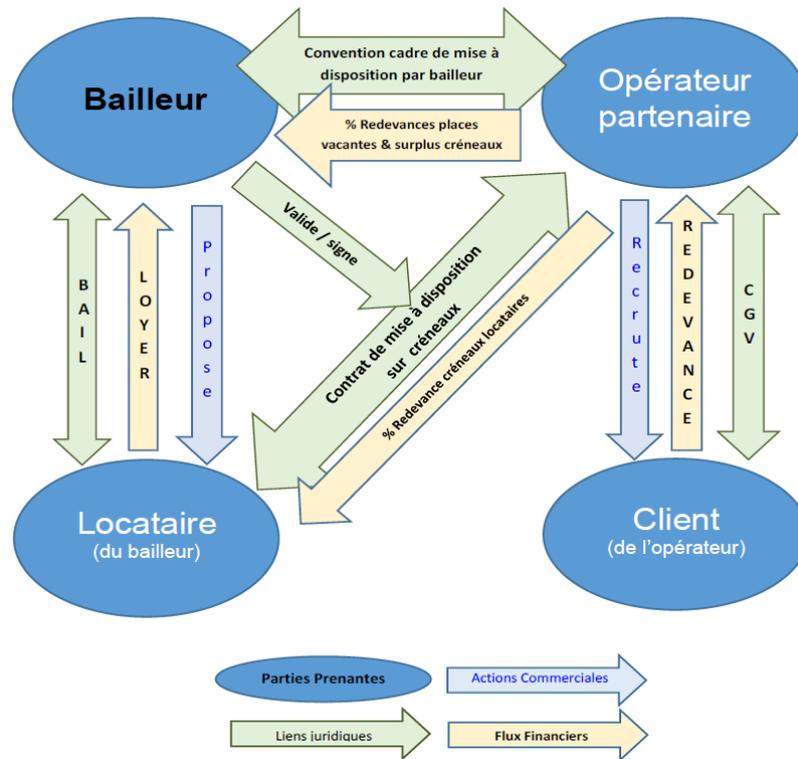


Figure 8 : Relation entre les acteurs de la mutualisation⁹⁰

Dans un premier temps, au niveau des relations juridiques, on s'aperçoit qu'il n'y a aucun contrat qui est passé entre l'utilisateur final et les autres parties hormis l'opérateur. Sinon, on retrouve un premier contrat qui est passé entre le bailleur et l'opérateur. Ce contrat définit principalement les conditions de la mise en place de la location par l'opérateur⁹¹. Egalement, on va retrouver un contrat semblable qui va être passé entre le locataire actuel d'une place et l'opérateur. Ce contrat devra faire l'objet d'une validation par le bailleur social afin de permettre la mise sur le marché de créneaux libres concernant la place de stationnement. Enfin, un dernier contrat est passé entre l'utilisateur final et l'opérateur. C'est ce contrat qui va permettre la location effective sur une longue durée ou sur un créneau horaire précis à un client extérieur.

Ensuite, concernant le volet financier du montage, on retrouve également plusieurs liens entre les différents acteurs. Ainsi, on retrouve tout d'abord une redevance payée par l'utilisateur final envers l'opérateur. Ensuite dans le cadre de places vacantes, l'opérateur reversera un pourcentage des recettes au bailleur social après avoir retiré sa marge. Enfin, dans le cas où c'est un locataire qui propose des créneaux, la situation est plus complexe. En effet, l'opérateur, de la même façon que pour le bailleur, va reverser une partie des recettes directement au locataire. Cependant, ce versement « est plafonné au montant du loyer payé au bailleur moins la rémunération de l'opérateur, le surplus étant reversé par l'opérateur au bailleur »⁹². Ainsi, on remarque que le locataire ne peut pas espérer engranger des bénéfices au travers de la location des créneaux disponibles. En effet, le surplus des recettes ira directement au bailleur social. Cependant, le

⁹⁰ Source : http://www.caissedesdepots.fr/sites/default/files/medias/lab_cdc/parksharing_-_guide_mise_en_place_v4_31-10-2016_vdef_-_diff_23-11.pdf

⁹¹ Groupe SNI (n.d.). Solution Park(shar)ing, Stationnement mutualisé foisonné. [En Ligne] p.6. Disponible sur: http://www.caissedesdepots.fr/sites/default/files/medias/lab_cdc/parksharing_-_guide_mise_en_place_v4_31-10-2016_vdef_-_diff_23-11.pdf [Consulté le 25 Mai 2017].

⁹² Groupe SNI (n.d.). Solution Park(shar)ing, Stationnement mutualisé foisonné. [En Ligne] p.5. Disponible sur: http://www.caissedesdepots.fr/sites/default/files/medias/lab_cdc/parksharing_-_guide_mise_en_place_v4_31-10-2016_vdef_-_diff_23-11.pdf [Consulté le 25 Mai 2017].

locataire s'offre quand même la possibilité d'obtenir un stationnement « gratuit » en remboursant son loyer grâce à des locations horaires de son emplacement de stationnement.

Enfin, concernant le volet technique, ce système nécessite la mise en place de logistique comme d'un boîtier installé à l'entrée du parking afin de permettre l'accès au stationnement.

La principale différence que l'on peut observer entre le montage actuel et le précédent réside au niveau des relations juridiques. En effet, dans le cas précédent, il existe un lien juridique entre le client final et le bailleur social que l'on ne retrouve pas dans ce montage. Cependant, la présence d'un intermédiaire joue forcément au niveau des recettes financières, l'intermédiaire devant nécessairement se rémunérer.

2.1.2 Copropriété existante

Après avoir vu l'exemple des résidences gérées par un bailleur social, nous allons maintenant voir le cas des copropriétés existantes. Comme pour les bailleurs sociaux, il existe de nombreuses places qui sont sous-utilisées dans les copropriétés. Il serait intéressant de trouver un système permettant de louer les places sur les créneaux non-utilisés.

Afin de profiter de ces places, de nouvelles innovations émergent. C'est le cas de l'application « Proximity », imaginée par le Cabinet Lefeuvre⁹³. Cette application encore à l'étude permettra l'organisation de tous les services que peut gérer une copropriété, conciergerie ou encore bien évidemment les parkings mutualisés.

Pour cela, il est prévu de mettre en place deux systèmes de mutualisation. En effet, on retrouve tout d'abord la méthode du « Surbooking » qui consiste à avoir toutes les places de stationnement dans les parties communes de l'immeuble. Cette solution ne peut être mise en place que dans des programmes immobiliers nouveaux. La méthode qui va nous intéresser est la méthode « Places privées » qui consiste à permettre la location des places privées sous-utilisées.

Dans le cadre de cette mise en place, un vote en assemblée générale est bien évidemment obligatoire. Le système de location peut être mis en place à l'unique condition que tous les copropriétaires soient d'accord. De plus, il est nécessaire d'obtenir l'accord des copropriétaires afin d'effectuer des travaux sur les parties communes de la copropriété. Il est nécessaire d'installer un système d'accès au niveau du portail d'entrée. Il peut également être prévu des équipements de sécurité comme de la vidéosurveillance afin d'assurer la tranquillité de l'immeuble et des copropriétaires.

Concernant les aspects techniques, comme pour les bailleurs sociaux, l'ouverture de la barrière se fera à l'aide du téléphone, soit à partir d'un QR Code soit directement à partir de la puce NFC du téléphone qui déclenchera l'ouverture de la barrière. Comme pour les bailleurs sociaux, différents contrats sont passés entre les acteurs. Un premier contrat est passé entre le propriétaire de la place et l'application. Ce contrat permet de définir les horaires de location, le reversement des recettes etc... Egalement, on retrouve un contrat entre l'utilisateur final et l'application afin de lui permettre l'usage de la place de stationnement.

Ces pratiques sont encouragées, pour l'exemple nantais, par Nantes Métropole. En effet, les automobilistes étant toujours à la recherche de places de stationnement, cette mise à la location des places privées dans les copropriétés ouvre de nouvelles possibilités aux conducteurs de se stationner facilement. Cependant, Nantes Métropole reste vigilant quant aux tarifs pratiqués pour ces locations.

⁹³ Entretien avec le cabinet Lefeuvre, 12/05/2017

D'un côté, cette technique permet de disposer d'un nombre supérieur des emplacements de stationnement. D'un autre côté, cette généralisation pourrait avoir comme effet de diminuer la fréquentation des parcs de stationnement publics de la ville et ainsi empêcher la collectivité d'engranger des bénéfices sur ses places de stationnement.

La question se pose également au niveau du respect des horaires par les différents clients. En effet, un propriétaire d'une place de stationnement qui la met en location n'aimerait pas se retrouver avec une voiture sur son emplacement hors du créneau de location. Afin de limiter le non-respect des horaires, il est mis en place deux solutions. La première consiste à appliquer un tarif prohibitif lors d'un dépassement des horaires de stationnement. Cette solution est surtout utile afin de rendre la place au véritable propriétaire de l'emplacement. Ensuite, concernant le laps de temps entre deux locations, celui-ci est basé sur un système de note des utilisateurs. En effet, à la première location, l'utilisateur a la plus mauvaise note possible. Ainsi, il sera instauré un laps de temps assez important entre la fin de location par cet utilisateur et le suivant. Ensuite, si l'utilisateur quitte son emplacement dans les temps, sa note augmente. Aussi, plus la note de l'utilisateur augmente, plus la confiance règne entre cet utilisateur et l'application et donc elle pourra remettre plus rapidement la place en location.

Ainsi, cette solution permet, pour les propriétaires d'emplacements, de pouvoir percevoir un revenu sur leurs places en les mettant en location. Il profite également aux automobilistes qui peuvent ainsi trouver des places plus rapidement et bien souvent dans un endroit sécurisé. Cependant, cette solution peut ne pas être évidente à mettre en place. En effet, nécessitant l'accord de tous les copropriétaires, certains peuvent être réticents à voir pénétrer dans le parking des « étrangers ». Aussi, il est nécessaire de leur prouver que ce système peut être installé en toute sécurité avec des moyens de vidéosurveillance ou bien des systèmes de double accès. En effet, le parking donnant, dans la quasi-totalité des copropriétés, accès au hall d'accueil et donc aux logements, il est nécessaire de verrouiller ces accès.

2.2 Affermage et amodiation

Afin de mutualiser et foisonner les stationnements, il est aussi possible de mettre en place des contrats d'affermage et d'amodiation.

2.2.1 Contrat d'affermage

Il est possible de donner plusieurs définitions au contrat d'affermage. Tout d'abord, on peut reprendre la définition donnée par la SARECO, comme pour la mutualisation et le foisonnement. Dans ce cas elle nous dit que l'affermage est un « contrat par lequel une personne publique confie à une personne privée ou publique (fermier) le droit d'exploiter à ses risques et périls un ouvrage (exécution d'un service public) qu'elle met à sa disposition, en contrepartie d'une redevance d'usage payée par le fermier et prélevée sur les recettes de l'exploitation »⁹⁴. A travers cette définition, on peut noter différents critères qui peuvent apparaître comme obligatoire lors de l'établissement d'un contrat d'affermage. Tout d'abord, le contrat est conclu entre une personne publique obligatoirement et une autre personne, privée ou publique. Ensuite, le contrat porte sur l'exploitation d'un ouvrage qui appartient à la personne publique, cela veut donc dire que c'est elle

⁹⁴ SARECO (n.d.). Glossaire du stationnement et de la mobilité. [En Ligne] SARECO. Disponible sur: <http://www.sareco.fr/fr/notre-metier/glossaire-du-stationnement> [Consulté le 26 Mai 2017].

qui en a assumé le risque financier de la construction. Enfin, le fermier va directement se rémunérer sur les usagers et va ensuite reverser une redevance à la personne publique pour l'utilisation de son ouvrage.

Une autre définition a été donnée par le ministre de l'intérieur le 30 Juin 2016 en réponse à une question écrite d'un sénateur du 10 Décembre 2015. Cette définition nous dit ceci : « contrat par lequel le délégataire s'engage à gérer un service public, à ses risques et périls, contre une rémunération versée par les usagers. Celui-ci reverse à la personne publique une redevance destinée à contribuer à l'amortissement des investissements qu'elle a réalisés »⁹⁵. On retrouve les mêmes paramètres que dans la définition précédente, à savoir la passation d'un contrat entre une personne publique et une personne publique ou privée. Cependant, on évoque ici le fait que l'affermage est une délégation de service public au même titre que la concession par exemple.

Cependant, il existe une grande différence entre la concession et le contrat d'affermage. Cette différence est rappelée par un arrêt prononcé par le conseil d'Etat : « il est constant que les ouvrages de service étaient déjà établis à la date de passation du contrat et ont été remis par le syndicat intercommunal à la Société Sablaise des Eaux, laquelle s'engageait à lui verser une redevance en contrepartie de cette remise ; qu'ainsi la situation existant à la date de la conclusion du contrat et l'objet dudit contrat correspondaient, en réalité, à ceux d'un affermage de l'exploitation d'installations déjà construites et non d'une concession chargeant le cocontractant du syndicat d'établir des ouvrages du service »⁹⁶. Au travers, de cet arrêt on évoque clairement la différence entre les contrats de délégation de service public. En effet, on y apprend que pour l'affermage, les ouvrages sont construits et sont propriété de la personne publique, comme nous avons pu le voir dans la définition précédemment. Cependant, le contrat de concession impose lui la construction ainsi que l'exploitation de l'ouvrage.

Ce type de contrat de délégation de service public a été mis en place dans le parking des Machines de l'île à Nantes que nous avons étudié précédemment. En effet, dans le volume de stationnement public acquis par Nantes Métropole, un certain nombre de places ont été confiées à un gestionnaire de parking, Effia. Ce prestataire s'occupe donc de la gestion du parking et en contrepartie verse une indemnisation à la collectivité territoriale, propriétaire du volume de parking.

2.2.2 Contrat d'amodiation

Afin d'apporter de la mutualisation dans un parking, il est possible d'évoquer le système de l'amodiation. Pour comprendre ce qu'est le principe de l'amodiation, on peut utiliser la définition du dictionnaire : « Mode d'exploitation agricole dans lequel le propriétaire de la terre concède l'entreprise à un tiers en échange de prestations en nature et, accessoirement, en argent »⁹⁷. Si l'on reprend la définition et que l'on applique au domaine du stationnement, cela revient à ce qu'un propriétaire d'une place de parking donne l'accès à sa place moyennant une rémunération.

Une définition plus complète de l'action d'amodier est donnée par la SARECO : « Transférer, contre paiement, le droit exclusif d'une concession jusqu'à l'expiration de celle-ci, et quelquefois au-delà, pour une petite partie de l'ouvrage (par exemple, une place de stationnement). Le bénéficiaire d'une amodiation est appelé amodiataire. Celui-ci paye annuellement la quote-part des charges d'exploitation correspondant à la place amodiée. Le droit de l'amodiataire est cessible, sous réserve

⁹⁵ Sénat, Débats Parlementaires, JORF du 30 Juin 2016, p.2917

⁹⁶ CE, 29 Avril 1987, Commune d'ELANCOURT, n°51022

⁹⁷ Amodiation, Dictionnaire Larousse, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/amodiation/2970?q=amodiation#2964>

des conditions contractuelles »⁹⁸. A travers cette deuxième définition, on se rend mieux compte de l'aspect financier de l'amodiation. Dans un premier temps, il faut d'abord payer l'achat du contrat d'amodiation qui correspond à la somme nécessaire pour pouvoir jouir de la place de stationnement. Ensuite, et chaque année, il est obligatoire de régler les charges nécessaires au bon fonctionnement du parc de stationnement. Ces charges peuvent comprendre des postes allant de l'entretien des systèmes de sécurité ou bien encore l'entretien des systèmes d'accès (barrières, portail, ...).

De nos jours, des sociétés se sont spécialisées dans la location des emplacements de stationnement comme Indigo, propriété de Vinci, ou bien encore Q-Park. Ces sociétés proposent aussi bien des places avec des locations horaires que des places en location longue durée avec des contrats d'amodiation. Une partie des places détenues par Nantes Métropole au parking des Machines de l'Île a ainsi été commercialisée par le biais de contrats d'amodiation.

La pratique de l'amodiation comme au parking de Nantes permet de très bien intégrer la mutualisation et le foisonnement au sein du parc de stationnement. En effet, cela permet à des propriétaires qui habitent dans les environs du parking de pouvoir disposer d'une place de stationnement à proximité. Elle évite ainsi la construction d'un parc de stationnement à chaque programme immobilier neuf dans le but de profiter des emplacements de stationnement déjà construits.

Nous avons pu voir qu'il est tout à fait possible d'intégrer la mutualisation et le foisonnement dans des parcs de stationnement existants. Cependant, contrairement aux programmes immobiliers neufs, la réticence de certains propriétaires d'ensembles immobiliers peut nuire à la bonne réalisation de ces pratiques. Ainsi, l'impact de la mentalité des propriétaires est d'autant plus à prendre en compte par rapport à un programme neuf où la mutualisation et le foisonnement sont des conditions non négociables lors de l'achat d'un bien dans un nouveau programme immobilier.

3 Programme non mixte

Dans le cadre d'une programmation non mixte des activités, nous avons vu dans la première partie que le foisonnement du stationnement n'était pas possible. En effet, seule une simple mutualisation peut être mise en place.

Ainsi, il n'existe pas de moyen juridique spécialement prévu pour organiser la gestion des emplacements de stationnement. En effet, les montages juridiques « classiques » s'appliquent. On peut ainsi retrouver un montage en copropriété avec des places privatives etc...

Aussi, dans le cadre de la construction de logement, le gain est essentiellement financier pour ce cas-là. En effet, il est possible de construire un même parking pour un ensemble de logements. Les coûts de construction peuvent alors très vite diminuer. Les équipements de gros œuvre ainsi mutualisés, il n'est plus nécessaire d'avoir plusieurs rampes d'accès, équipement qui consomme énormément de foncier. De plus, on peut aussi avoir une économie au niveau du foncier en mutualisant les stationnements selon le principe de construction adopté. En effet, si l'on choisit de faire un parking souterrain sur plusieurs niveaux, l'emprise au sol sera moindre ce qui impliquera une baisse de la charge foncière dans le bilan financier. Cependant, il sera nécessaire de comparer les prix, la construction sur plusieurs niveaux étant plus onéreuse.

⁹⁸ SARECO (n.d.). Glossaire du stationnement et de la mobilité. [En Ligne] SARECO. Disponible sur: <http://www.sareco.fr/fr/notre-metier/glossaire-du-stationnement> [Consulté le 26 Mai 2017].

Concernant les parcs de stationnements des entreprises, des initiatives peuvent être mises en place au sein d'une zone d'activités. En effet, dans une zone d'activités, chaque entreprise possède ses propres stationnements. Ainsi, il pourrait être envisagé de mettre en place des solutions de mutualisation du stationnement afin de diminuer l'impact des parkings. Pour cela, il est tout d'abord possible de mettre en place des solutions semblables à celles qui sont proposées pour les logements, à savoir des montages « classiques ». Cependant, la volonté actuelle est d'approfondir cette réflexion et de commencer la mutualisation dès les déplacements. En effet, avec la mutualisation dès les déplacements, cela permet également de diminuer le nombre de véhicules et donc le nombre de places à construire.

Pour cela, il commence à être instauré des PDIE dans les zones d'activités. Les PDIE consiste à « aborder de manière globale, intégrée et mutualisée, la problématique de tous les déplacements liés aux entreprises d'une zone d'activités. Cette démarche propose la mise en œuvre de mesures concrètes pour rationaliser les déplacements quotidiens des usagers du site, prévenir le risque routier et développer le recours aux modes de déplacement plus respectueux de l'environnement »⁹⁹. Ainsi, à travers ces programmes, les entreprises souhaitent diminuer les déplacements des employés, ou au moins limiter le nombre de véhicules stationnant du fait des employés sur la zone d'activités. Pour cela, et comme la quasi-totalité des montages présentés, il est nécessaire qu'il y ait un engagement de la part des utilisateurs, les employés dans le cas présent. Ainsi, afin de mettre en place un PDIE, il est nécessaire de suivre trois étapes¹⁰⁰. Tout d'abord, une étape de diagnostic doit être effectuée. Elle va permettre de dresser un état des lieux de la situation actuelle. Pour cela, il est nécessaire d'étudier les habitudes de déplacement des employés par exemple. Ensuite, l'étape la plus importante du processus est celle de la concertation ainsi que de la discussion autour des mesures et initiatives qui pourraient être mises en place dans le secteur. Enfin, la dernière étape est celle de la mise en œuvre et du suivi de PDIE. Ainsi, il sera réalisé des évaluations afin de permettre d'apporter des corrections pour ajuster le plan afin qu'il soit le plus efficace possible.

Les PDIE, en encourageant la pratique du covoiturage, de l'auto-partage ou encore l'utilisation des transports en commun, permettent de diminuer l'utilisation de la voiture personnelle. Ainsi, ils accompagnent la réussite d'un objectif principal de la mutualisation des stationnements, à savoir l'économie du foncier.

Après avoir étudié les différents montages possibles afin de favoriser l'intégration de la mutualisation et du foisonnement du stationnement, il est maintenant temps de faire une synthèse de ces montages afin de pouvoir en comparer les différents aspects.

⁹⁹ ADEME (2015). Plan de Déplacements Inter-Entreprises, Se mobiliser, Tous ensemble. [En Ligne] p.3. Disponible sur: http://www.paysdelaloire.ademe.fr/sites/default/files/files/ADEME%20en%20Pays%20de%20la%20Loire/Domaines%20d'intervention/Transports/T%C3%A9l%C3%A9chargements/2015-pdie_web.pdf [Consulté le 27 Mai 2017].

¹⁰⁰ ADEME (2015). Plan de Déplacements Inter-Entreprises, Se mobiliser, Tous ensemble. [En Ligne] p.5. Disponible sur: http://www.paysdelaloire.ademe.fr/sites/default/files/files/ADEME%20en%20Pays%20de%20la%20Loire/Domaines%20d'intervention/Transports/T%C3%A9l%C3%A9chargements/2015-pdie_web.pdf [Consulté le 27 Mai 2017].

4 Synthèse des différents montages

A la suite de cette étude, on peut maintenant essayer de hiérarchiser les différents montages évoqués. Pour cela, on peut réaliser la figure suivante :

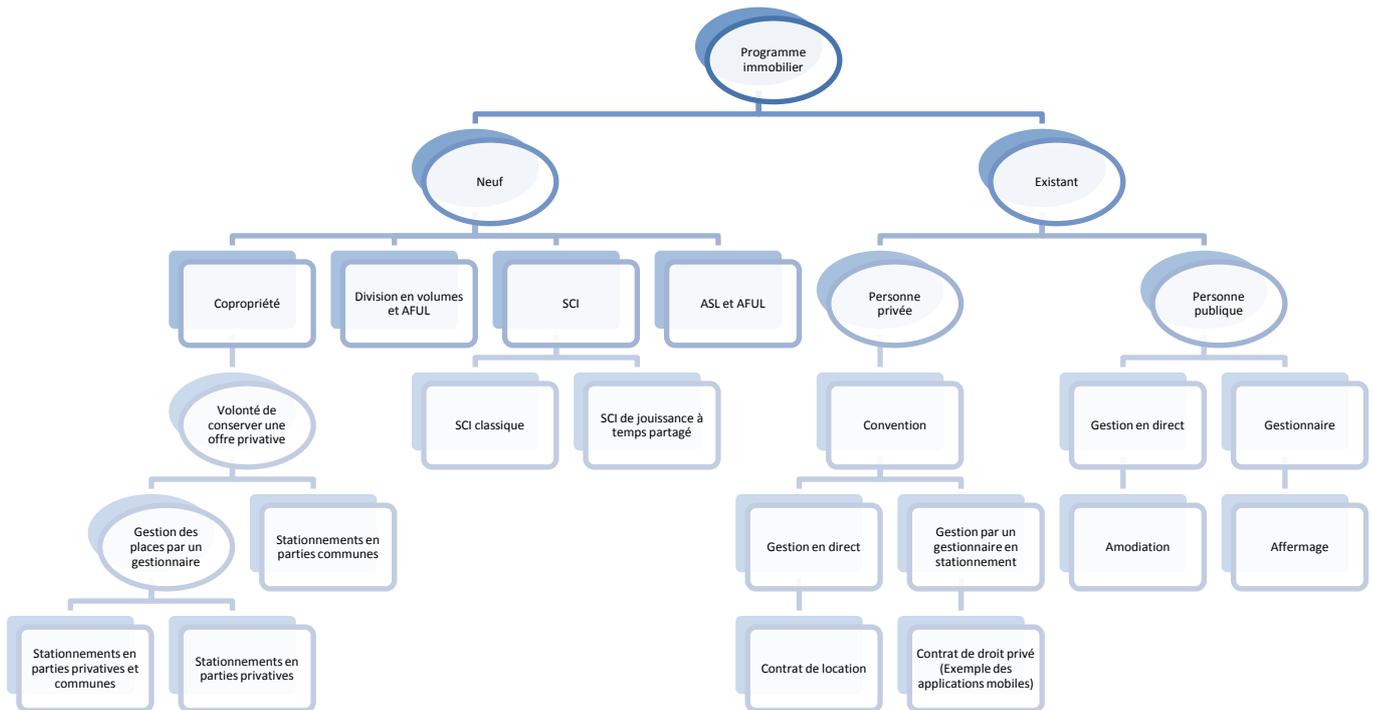


Figure 9 : Diagramme de synthèse

Ainsi, à travers cette figure, on peut tout d’abord remarquer la richesse des montages qu’il est possible de mettre en place afin de permettre la mutualisation et le foisonnement du stationnement. Il n’existe pas un montage type à mettre en place pour assurer la réussite de ces concepts.

Afin de choisir le montage le plus adapté pour chaque projet, il faut tout d’abord étudier les contraintes techniques du bâtiment. En effet, le montage ne sera pas le même que l’on se situe dans un ensemble immobilier neuf ou bien existant. Tout d’abord, concernant les ensembles immobiliers existants, on s’aperçoit qu’il existe plusieurs moyens de mutualiser et foisonner les stationnements. Le choix s’effectue tout d’abord par rapport à la personnalité du propriétaire, privée ou publique. Ensuite, pour chacun des deux cas, le choix dépend si la gestion doit être effectuée en direct ou bien si un gestionnaire de stationnement est contacté pour gérer les emplacements. En observant les cas concrets, la gestion en direct est le plus souvent utilisée lors des locations de longue durée. En effet, la mise en place des locations horaires demande, en général, un investissement plus lourd au niveau du temps. Ainsi, les différents propriétaires préfèrent donc confier la gestion de la location des parkings à des partenaires extérieurs. La mise en place de ces solutions, et principalement celle des locations horaires, est une très bonne démarche pour la vie des automobilistes. En effet, la quasi-

totalité des gestionnaires proposant les locations via internet ou des applications sur les smartphones, la visibilité des places disponibles en location est donc très importante et permet donc d'apporter une véritable solution dans les zones urbaines où la construction de nouveaux parkings mutualisés n'est pas la plus évidente.

Concernant les programmes neufs, la décision pour choisir le montage dépend de plusieurs facteurs. Tout d'abord, on peut s'intéresser aux personnes impliquées dans le projet. En effet, si une personne publique est présente, on retrouvera bien souvent une division en volumes. Il sera donc créé une AFUL afin de gérer les équipements communs de l'ouvrage. Le montage avec une AFUL peut également être utilisé lors d'un projet où il n'y a pas de personne publique mais uniquement des personnes privées. Ainsi, dans ce cas, il est intéressant de comparer les avantages et les inconvénients de chaque montage :

Montages		Avantages	Inconvénients
Copropriété	Parties communes	Vente des logements aisés	Vente des bureaux et commerces plus difficile Concessions financières des promoteurs Répartition des charges non équilibrée
	Parties privatives	Mixité du type de stationnement (mutualisé/privé) Evolutivité de l'offre	Méthode de paiement du stationnement Montage doit être pensé à la conception du bâtiment
	Parties communes et privatives	Mixité du type de stationnement (mutualisé/privé) Evolutivité de l'offre	Montage doit être pensé à la conception du bâtiment
AFUL / ASL		Définition des règles simples dans les statuts Répartition des voix plus facile à mettre en œuvre Instauration de servitude réciproque de foisonnement	Mise en place de nombreuses servitudes Coûts supplémentaires pour les accès
SCI		Dissociation propriété associé/SCI Montage évolutif	Personnalité des associés Rédaction des statuts Emprunt de la SCI

Tableau 1 : Avantages et inconvénients des montages pour les programmes neufs

Aussi, avant d'appliquer un montage, il est nécessaire de comparer les montages entre eux afin d'utiliser le système le plus adéquat en fonction de la situation. Ainsi, le montage en SCI apparaît comme le moins intéressant à mettre en place. En effet, il possède de nombreux inconvénients qui ne sont pas compensables avec ses propres avantages. Par exemple, la rédaction des statuts d'une SCI est complexe et est un inconvénient alors que dans le même temps, les statuts de l'AFUL sont, pour leur cas, des avantages. En effet, dans la SCI, les statuts s'attachent à régler les problèmes de gestion du bien mais aussi par rapport à la vie des associés. Or si des éléments viennent à manquer, la gestion peut devenir très complexe. Dans le cas des AFUL, les statuts définissent les règles de gestion pour le bien indépendamment des propriétaires en présence et cela simplifie leur rédaction.

Les montages en copropriété ou avec la formation d'une association syndicale semblent donc pour l'heure les montages les plus aptes à mettre en place la mutualisation et le foisonnement du stationnement dans les nouveaux programmes. Afin de choisir entre les deux montages, on va tout d'abord regarder deux critères. Tout d'abord celui des acteurs en présence. En effet, comme vu précédemment, la présence d'un acteur public impose une division en volumes et la création d'une AFUL. Il faut ensuite regarder au niveau de l'architecture du bâtiment. En effet, il doit y avoir une indépendance possible entre les différents futurs volumes pour pouvoir envisager la création d'une AFUL lors d'une division en volumes. Il est également possible de laisser la gestion des stationnements à une ASL sans pour autant réaliser de division en volumes.

Dans ce cas la gestion par une ASL, plutôt qu'un montage en copropriété, pourrait plutôt être envisagée dans le cadre d'un projet avec des bâtiments multiples contrairement à un bâtiment unique. Dans ce cadre, l'ASL serait donc propriétaire de l'espace commun qu'est le parking mutualisé. La répartition des voix pour les votes et des charges, inconvénient majeur du montage en parties commune de la copropriété, pourrait être optimisée en fonction du nombre de droit d'accès. Cette répartition serait ainsi plus équitable et plus en accord avec la réalité des usages. Ainsi, le montage en copropriété apparaît donc plus intéressant lors de la présence d'une poche privative de stationnement.

Conclusion

Les concepts de mutualisation et de foisonnement de stationnement apparaissent aujourd'hui comme novateurs dans notre société et permettent d'apporter une véritable solution aux enjeux actuels, comme la problématique du stationnement ou environnementale.

Le succès de ces concepts est dû à plusieurs facteurs. Tout d'abord, il faut qu'il y ait de la complémentarité, à la fois dans les usages mais aussi chez les différents usagers. Ensuite, le dimensionnement de l'offre doit être parfait. En effet, un sous-dimensionnement entraînerait un échec de la mutualisation avec un envahissement de l'espace public par les véhicules ne trouvant pas de place de stationnement. De même, un surdimensionnement introduirait des places inoccupées et donc une surconsommation du foncier.

Novateurs en France, ces concepts sont pourtant intégrés à de nombreux projets, principalement des éco-quartiers, partout en Europe avec les exemples que nous avons pu voir précédemment. La réussite de ces projets s'est principalement reflétée grâce à l'investissement des différents acteurs (institutionnels, propriétaires, ...).

En France, les lignes commencent à bouger. Les collectivités intègrent de plus en plus ces principes dans les documents de programmation comme le PDU et le PLU. Dans les grandes villes, la mutualisation et le foisonnement sont amenés à devenir de plus en plus des conditions pour la réalisation des projets d'ensemble. En effet, les cahiers des charges des grandes opérations immobilières imposent de plus en plus de proposer des solutions afin de mutualiser les stationnements.

La mutualisation et le foisonnement du stationnement sont donc des solutions qui permettent d'atteindre les objectifs et problématiques soulevés. Cependant, le contexte juridique actuel français apparaît trop strict pour permettre une intégration parfaite de la mutualisation et du foisonnement du stationnement dans les projets actuels. Un changement profond de mentalité, que ce soit au niveau des particuliers ou bien du législateur, doit donc intervenir pour pouvoir adapter au mieux ces concepts dans les projets.

Concernant la mise en place de ces concepts, il n'existe pas une solution unique permettant de régler tous les détails de l'opération. En effet, il existe de nombreuses solutions juridiques possibles. Ces montages pouvant ensuite être combinés cela multiplie d'autant plus les solutions possibles. En effet, on peut par exemple retrouver des montages en copropriété et confier la gestion des stationnements et des équipements nécessaires à une ASL.

Bien que presque toutes les solutions puissent être combinées, certaines sont plus adaptées à certains contextes. Les montages présentés dans le cas des programmes neufs ne sont pas les plus adaptables pour les programmes existants. En effet, il est plus difficile d'adapter ces montages pour assurer la mutualisation et le foisonnement d'un nombre limité d'emplacement de stationnement. A contrario, les solutions proposées dans les programmes existants peuvent également être utilisées dans les programmes neufs afin d'assurer la mutualisation d'un nombre limité de places de parking. Cette solution peut être envisagée par les promoteurs afin de s'assurer un bénéfice sur l'opération immobilière.

La multiplicité des montages est un des avantages fort de la mutualisation et du foisonnement des stationnements. En effet, elle permet de pouvoir répondre à un nombre important de projets en fonction des contraintes qui sont imposées par l'architecture du projet mais aussi en fonction de la volonté des acteurs en présence. Très souvent, les promoteurs imposent la mutualisation et le foisonnement des stationnements mais cela ne doit cependant pas impacter la rentabilité du projet.

Aussi, afin d'assurer la réussite de ces concepts, il est nécessaire d'emporter l'adhésion de tous les acteurs, que ce soit du promoteur qui va décider du projet et qui va vouloir assurer la rentabilité financière de celui-ci jusqu'à l'utilisateur final qui va accepter l'idée de partager une place de parking et non d'avoir un réel droit de propriété sur celui-ci. En effet, si on reprend l'exemple du projet Ilink à Nantes, la réussite de ce projet résulte des concessions faites par les différents acteurs à l'origine du projet. Le promoteur a ainsi assumé le fait de ne pas tirer de profit sur la vente des places de stationnement, de même que le bailleur social qui se prive des loyers habituels qui sont perçus sur les parkings.

De nos jours, les concepts de la mutualisation et du foisonnement du stationnement sont aussi encouragés avec le développement des nouvelles technologies qui les rendent de plus en plus efficaces et permettent de les faire connaître à un plus large public grâce au développement des applications disponibles sur les Smartphones.

Dans le cadre de la poursuite de recherche, il pourrait être intéressant de se renseigner sur les systèmes de doublement de places dans les parkings existants. En effet, la conception des parkings est amenée à évoluer dans les années à venir. Ainsi, il est habituel aujourd'hui d'amener le plus possible de l'automatisation dans les parkings. Aujourd'hui, les systèmes de paiement sont automatisés. La gestion des places de stationnement peut aussi être confiée à un automate¹⁰¹. Ces systèmes proposent à l'utilisateur de stationner la voiture dans un box provisoire. Ensuite, un automate vient prendre la voiture et l'emmène ensuite dans une case du parking. Lorsque l'utilisateur est de retour, l'automate récupère la voiture et la dépose dans un box de sortie. Cette solution permet d'obtenir des résultats similaires à la mutualisation et au foisonnement des stationnements. En effet, ce système, ne possédant aucune voie de circulation et uniquement des rails pour l'automate, permet une économie très importante du foncier pour un nombre de places de stationnement équivalent.

Il est également possible d'envisager la superposition des emplacements de stationnement dans les bâtiments existants et ayant une hauteur sous plafond suffisante¹⁰². Ces systèmes permettent d'optimiser au mieux l'espace sous plafond disponible dans les sous-sols. Le nombre de places de stationnement est ainsi multiplié dans les bâtiments existants. Il serait donc intéressant de réfléchir à un système juridique à mettre en place afin de gérer ces systèmes de mutualisation dans la situation où différentes personnes sont propriétaires des emplacements superposés.

Certains freins restent encore bien présents et viennent à l'encontre d'une réussite de la mutualisation et du foisonnement du stationnement. Tout d'abord, le cadre juridique français doit être revu afin de s'adapter à ces nouveaux concepts. En effet, à l'heure actuelle, il présente de nombreuses contraintes qui empêchent la mise en place plus récurrente de la mutualisation et du foisonnement. Ainsi, les lois, comme celle portant sur la localisation des places de stationnement à réaliser, réduisent les chances de pouvoir mettre en place ces concepts sur des projets de petite ampleur. Il n'existe à ce jour aucune notion juridique se rapportant à la mutualisation ou au foisonnement des stationnements. Ainsi, chaque acteur peut faire sa propre définition de ces concepts et celles-ci peuvent ainsi diverger. De plus, il n'existe aucune obligation légale à imposer la mutualisation et le foisonnement du stationnement. Ils sont donc mis en place uniquement sur la bonne volonté des concepteurs des projets, aidés quelque fois dans certaines villes où les documents d'urbanisme affirment la volonté d'imposer la mutualisation et le foisonnement du stationnement.

¹⁰¹ Skyline Parking. *Skyline Parking › Parking en ville à usage multiple*. [En Ligne] Disponible sur: <https://skyline-parking.fr/aps-applications/mixed-use-urban-parking/> [Consulté le 6 Juin. 2017].

¹⁰² Batiproduits.com. (n.d.). *Systèmes mécanisés pour stationnements automobiles - Produits du BTP*. [En Ligne] Disponible sur: <http://www.batiproduits.com/liste/produits/systemes-mecanises-pour-stationnements-a-o16183.html> [Consulté le 6 Juin. 2017].

Le frein moral est aussi également très présent. Les propriétaires des logements ne sont ainsi pas forcément favorables à ne pas disposer d'un droit de propriété sur une place de stationnement. Cependant, les mentalités sont amenées à changer. En effet, les problématiques environnementales sont de plus en plus prises en compte par la société et l'utilisation et l'usage que l'on a de l'automobile sont amenés à changer. Dans les zones urbaines, le développement des moyens de transports propres (marche, vélo, transport en commun) permet de diminuer le nombre de trajets effectué en voiture.

A l'issue de cette réflexion, on peut dire que le succès de la mutualisation et du foisonnement n'est pas acquis. Pour cela, de nombreuses concessions seront à faire par tous les acteurs. On assiste depuis quelques années à une volonté d'entrer dans ce processus de mutualisation et de foisonnement du stationnement pour répondre à la problématique du stationnement en France. La multiplicité des montages juridiques est un des principaux atouts. En effet, chaque projet peut se doter d'un mécanisme juridique différent permettant une gestion différente que ce soit dans la distribution des droits d'usage ou de propriété mais également sur la gestion financière des éventuels revenus. Il est indéniable que ces concepts vont s'imposer dans les années à venir comme étant une des solutions possibles à la maîtrise du stationnement et à celle de l'étalement urbain. Ces concepts étant nouveaux en France, une étude approfondie des résultats obtenus dans les programmes qui les ont appliqués sera nécessaire afin de trancher sur la réussite ou non de la mutualisation et du foisonnement du stationnement.

Bibliographie

1 Ressources numériques

- ADEME (2015). Plan de Déplacements Inter-Entreprises, Se mobiliser, Tous ensemble. [En Ligne]. Disponible sur: http://www.paysdelaloire.ademe.fr/sites/default/files/files/ADEME%20en%20Pays%20de%20la%20Loire/Domaines%20d'intervention/Transports/T%C3%A9l%C3%A9chargements/2015-pdie_web.pdf [Consulté le 27 Mai 2017].
- Arene (n.d.). *Repères pour créer des quartiers sobres en énergie par les transports*. [En Ligne]. Disponible sur: http://mailing.areneidf.org/medias/fichiers/pro_motion_arene3.pdf [Consulté le 28 Avril 2017].
- AURAN (n.d.). Evaluation du PDU 2000-2010. [En Ligne]. Disponible sur: http://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/fichier_1272879524780.pdf [Consulté le 22 Avril 2017].
- AURAN (2016). Mobilo'scope. [En Ligne]. Disponible sur: http://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/mobiloscope_vf_.pdf [Consulté le 24 Avril 2017].
- Batiproducts.com. (n.d.). *Systèmes mécanisés pour stationnements automobiles - Produits du BTP*. [En Ligne] Disponible sur: <http://www.batiproducts.com/liste/produits/systemes-mecanises-pour-stationnements-a-o16183.html> [Consulté le 6 Juin. 2017].
- Bibas, T. and Mertz, L. (n.d.). Investir dans un garage ou dans un parking. [En Ligne] Pap.fr. Disponible sur: <http://www.pap.fr/argent/investissement-locatif/investir-dans-un-garage-ou-dans-un-parking/a2518> [Consulté le 14 Juin 2017].
- Evo-Park (n.d.). Guide comparatif des types de parking. [En Ligne] Evo-Park. Disponible sur: <https://www.evo-park.com/guide-comparatif-types-parking/> [Consulté le 18 Avril 2017].
- GART (n.d.). La réforme du stationnement payant sur voirie. [En Ligne] Disponible sur: http://www.amf.asso.fr/upload/fichiers/documents/AMF_24135TELECHARGER_LA_REFORME_DU_STATIONNEMENT_JOURNEE_D_INFORMATION.pdf [Consulté le 18 Avril 2017].
- Groupe SNI (n.d.). Solution Park(shar)ing, Stationnement mutualisé foisonné. [En Ligne]. Disponible sur: http://www.caissedesdepots.fr/sites/default/files/medias/lab_cdc/parksharing_-_guide_mise_en_place_v4_31-10-2016_vdef_-_diff_23-11.pdf [Consulté le 25 Mai 2017].
- LATRONICO, B. (n.d.). Le stationnement à travers les âges. [En Ligne] Disponible sur: <http://eduscol.education.fr/sti/sites/eduscol.education.fr.sti/files/ressources/pedagogiques/3900/3900-historique.pdf> [Consulté le 18 Avril 2017]
- Les assemblées des ASL, Avril 2011 modifié le 18 Février 2017 [En Ligne], Disponible sur : <https://www.droit-immo.com/?Les-assemblees-des-ASL> [Consulté le 22 Mai 2017]

- Liman, U. (n.d.). *Eco quartier Vauban*. [En Ligne] Disponible sur: http://www.espacepieton.org/wa_files/VAUBAN.pdf [Consulté le 27 Avril 2017].
- MERLE, N., Certu (2013). Historique des politiques de stationnement. [En Ligne]. Disponible sur: http://www.cnfpt.fr/sites/default/files/intervention_merle_rstt_mobilite_dans_les_territoires_08.02.13.pdf [Consulté le 18 Avril 2017].
- Ooreka (n.d.). La SCI de jouissance à temps partagé. [En ligne] Ooreka. Disponible sur: <https://sci.ooreka.fr/astuce/voir/187485/la-sci-de-jouissance-a-temps-partage> [Consulté le 24 Mai 2017].
- PICARD, V. (2016). L'optimisation des parcs de stationnement au sein des programmes immobiliers. [En Ligne] *Amocité*. Disponible sur: <http://amocite.fr/loptimisation-des-parcs-de-stationnements-au-sein-des-programmes-immobiliers/> [Consulté le 22 Mai 2017].
- SABARLY, C. (2008). *Bedzed, dernier né des éco-quartiers*. [En Ligne]. Disponible sur: http://www.leparticulier.fr/jcms/c_39466/bedzed-dernier-ne-des-eco-quartiers [Consulté le 28 Avril 2017].
- SAMOA (n.d.). *Prairie-au-Duc - ilink*. [En Ligne]. Disponible sur: <http://www.iledenantes.com/fr/projets/273-ilink.html> [Consulté le 10 Mai 2017].
- SARECO (n.d.). Glossaire du stationnement et de la mobilité. [En Ligne] SARECO. Disponible sur: <http://www.sareco.fr/fr/notre-metier/glossaire-du-stationnement> [Consulté le 26 Mai 2017].
- Skyline Parking. *Skyline Parking › Parking en ville à usage multiple*. [En Ligne] Disponible sur: <https://skyline-parking.fr/aps-applications/mixed-use-urban-parking/> [Consulté le 6 Juin. 2017].
- STIF (2015). *Réalisation d'un parking mutualisé - Ville de Nanterre*. [PDF] Disponible sur: http://www.pduif.fr/IMG/pdf/92-parking_mutualise_-_ville_de_nanterre_vf.pdf [Consulté le 23 Mai 2017].
- Shared parking - Fact sheet. (n.d.). [En Ligne] p.1. Disponible sur: <https://www.alexandriava.gov/uploadedFiles/planning/info/SharedParkingFactSheet.pdf> [Consulté le 29 Mai 2017].

2 Ouvrages

- Certu (2013). Panorama du stationnement public.
- Certu (2010). Stationnement - Eléments juridiques - La mutualisation du stationnement.
- CNEI, 2008, Note de synthèse sur les associations syndicales de propriétaires.
- Dubois, 2016, Le fonctionnement de l'ASL et de l'AFUL
- Euroméditerranée (n.d.). *Favoriser les déplacements et les transports les moins polluants*.
- GANTELET, E. et TAITHE, P. (2011). Mieux partager l'espace grâce à la mutualisation du stationnement. Ville Rail & Transports.
- GOURDIN et GUELMANE (2015). *Le guide de la SCI*. FineMedia
- PLU de l'Eurométropole de Strasbourg

- TAITHE, P. (2009). La mutualisation du stationnement : amorces et limites juridiques. TEC, (202), pp.58-59.

3 Projet de Fin d'Etudes

- DESTEME E, ECHEVET L. Le stationnement mutualisé. Tours, 2013, 118p.

4 Textes législatifs

4.1 Ordonnance

- Ordonnance n° 2004-632 du 1^{er} Juillet 2004 relative aux associations syndicales de propriétaires.

4.2 Décret

- Décret du 21 Août 1928, publié au JORF le 25 Août 1928
- Décret n°60-226 du 29 Février 1960, publié au JORF le 13 Mars 1960

4.3 Loi

- Loi n°82-1153 du 30 Décembre 1982 sur l'orientation des transports intérieurs, publié au JORF le 31 Décembre 1982, p.4008
- Loi n°96-1236 du 30 Décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, art.14, publié au JORF n°0001 du 1 Janvier 1997, p.11.
- Loi n°2000-1208 du 13 Décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, art.98, publié au JORF n°289 du 14 Décembre 2000, p.19777.
- Loi n°2014-58 du 27 Janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, art.63, publié au JORF n°0023 du 28 Janvier 2014, p.1562

4.4 Circulaire

- Circulaire n°2001-56 du 27 Juillet 2001 relative à la réforme des contributions d'urbanisme issue de la loi n°2000-1208 du 13 Décembre 2000, non publié au JORF

4.5 Code

- Code de l'Urbanisme
- Code de la Construction et de l'Habitation

4.6 Jurisprudence

- CE, 29 Avril 1987, Commune d'ELANCOURT, n°51022
- CE, 30 Juin 1993, SCI du 21-23, Rue du Bouquet-de-Longchamp, n°130372 130373
- CAA Paris, 2^{ème} Ch, 12 Juillet 1994, n°94PA00031
- CAA Paris, 4^{ème} Ch, 19 Juin 1996, n°94PA01439
- CAA Paris, 1^{ère} Ch, 15 Octobre 1998, Ville Paris : BJDU 1/1999, p.62

- CE, 29 Décembre 1999, Ville de Rennes, n°194188
- CE, 8 Décembre 2000, Ville de Paris, n°202766

5 Rencontres avec des professionnels

- Rendez-vous avec M. TABURET, Notaire, le 02/05/2017
- Rendez-vous avec M. LEFEUVRE, Syndic, le 12/05/2017
- Rendez vous téléphonique avec Mme DOUILLARD, Service location Atlantique Habitations, le 29/05/2017

Annexes

ANNEXE 1 : PRESENTATION DU QUARTIER VAUBAN	59
ANNEXE 2 : EXTRAIT DU PLU DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	60
ANNEXE 3 : MODIFICATIF D'ETAT DESCRIPTIF DE DIVISION EN VOLUMES DE L'OPERATION CŒUR DE QUARTIER, NANTERRE.....	61

Annexe 1 : Présentation du quartier Vauban

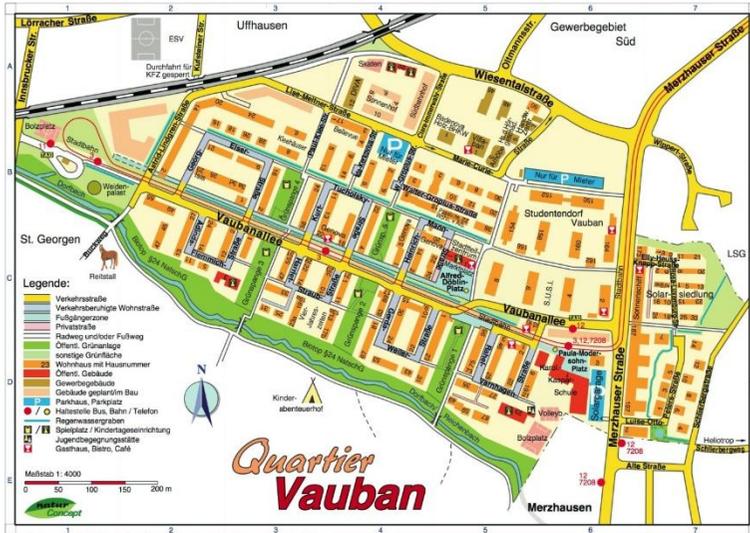


Figure 13 : Plan du quartier Vauban (Source : <https://urb3.files.wordpress.com/2013/03/vauban11.jpg>)



Figure 12 : Parking silo mutualisé (Source : http://www.vauban.de/fr/com_admintools/fotos/maerz-mai-2011/maerz-mai-2011/img-0085)



Figure 11 : Allée en U (Source : R. Douillard)



Figure 10 : Station de tramway au coeur du quartier Vauban (Source : R. Douillard)

Annexe 2 : Extrait du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg

Capacité de stationnement des véhicules hybrides et électrique et de vélos dans les parkings en ouvrage de l'EMS

	Vélo	Véhicules hybrides et électriques
Austerlitz	180	2
Bateliers	0	2
Gare courte durée	850	0
Gutenberg	0	2
Halles P1, P2, P3	40	2
Kléber	0	3
Brogie	100	2
Printemps	En travaux	En travaux
Gare - Ste Aurélie	463	2
Petite France	0	2
Tanneurs	160	0
Gare Wodli	105	2
Saint Nicolas	40	2
Total	1938	21

Figure 14 : Diagnostic de stationnement pour les vélos et les véhicules hybrides et électriques (Source : Rapport de présentation du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, Tome 2, p.337)

1.1. Habitation

	Nombre de places par logement		
	Logement inférieur ou égal à 2 pièces	Logement supérieur à 2 pièces	
	Minimum		Maximum
Zone I	0,5	0,8	Non réglementé
Zone II	1	1	Non réglementé
Zone III	1	1,5	Non réglementé
Zone IV	1,2	1,8	Non réglementé
Zone V	1,5	2	Non réglementé

Figure 16 : Normes obligatoires pour la construction des stationnements des logements (Source : Règlement du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, p.21)

1.4. Bureaux

	Nombre de places par tranche entamée de 100 m ²	
	Minimum	Maximum
Zone I	0,25	1,5
Zone II	0,5	2
Zone III	1	Non réglementé
Zone IV	1	Non réglementé
Zone V	2	Non réglementé

Figure 15 : Normes obligatoires pour la construction des stationnements des bureaux (Source : Règlement du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, p.22)

Annexe 3 : Modificatif d'Etat Descriptif de Division en Volumes de l'opération Cœur de Quartier, Nanterre



2013 D N° 250 Date: 09/01/2013
 EDDM Volume: 2013 P N° 169
 (pour l'établissement d'un acte de publicité foncière) Droits: 125,00 EUR

BUREAU DES HYPOTHÈQUES	DE FONCTION	AN	Droits: 125,00 EUR
	CSI : 30,00 EUR	VOL.	
TAXES :			
SALAIRES :			
TOTAL			

52397205
 JFF/ESB)
L'AN DEUX MILLE DOUZE, LE DIX HUIT DECEMBRE
A PARIS 8ème arrondissement, à l'Office Notarial Cheuvreux & associés, ci-après nommé,
Maître Jean-Félix FERRUS-SICURANI, Notaire de la Société Civile Professionnelle «Cheuvreux et associés, notaires, associés d'une société civile professionnelle titulaire d'un office notarial» dont le siège est situé à PARIS 8ème arrondissement, 77 Boulevard Malesherbes,

A REÇU le présent acte contenant Modificatif à l'Etat Descriptif de Division en Volumes et Cahier des Charges et Servitudes de l'ensemble immobilier "Cœur de Quartier Lot 2" qui sera ci-après désigné :

A la requête de :
 La Société dénommée **SAS NANTERRE QUARTIER DE L'UNIVERSITE**, Société par actions simplifiée au capital de 40.000,00 Euros, dont le siège est à PARIS 8ème ARRONDISSEMENT (75008), 8 avenue Delcassé, identifiée au SIREN sous le numéro 485049290 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS.

Représentée par :
 1/ Monsieur Nicolas JOLAS, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par Monsieur Gilles BOISSONNET, aux termes d'une procuration sous seing privé en date à PARIS du 13 décembre 2012, dont l'original a été déposé au rang des minutes du notaire soussigné en date de ce jour et dont une copie est demeurée ci-jointe et annexée aux présentes après mention.

Ledit Monsieur Gilles BOISSONNET, agissant en qualité de gérant de la société ALTAREA FRANCE, société en nom collectif, ayant son siège à PARIS (8ème) 8 Avenue Delcassé, identifiée au SIREN sous le numéro 324 814 219 RCS PARIS, fonction à laquelle il a été nommé aux termes d'une délibération des associés en date du 30 Juin 2010, dont une copie certifiée conforme a été déposée au rang des minutes du notaire soussigné en date de ce jour.

Ladite société ALTAREA FRANCE agissant elle-même en qualité de présidente de la SAS NANTERRE QUARTIER DE L'UNIVERSITE, fonction à laquelle elle a été nommée aux termes d'une délibération des actionnaires en date du 7 novembre 2007, a été déposée au rang des minutes du notaire soussigné en date de ce jour.

9400010 - Janvier 2008 - 8 93903 11 07
 P.2008 - NANTERRE - NOTARIAT

● ● ● ● → *LB 16.*

2

2/ Monsieur Laurent BLANC, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par Monsieur Michel GOSTOLI, aux termes d'une procuration sous seing privé en date à VELIZY-VILLACOUBLAY du 12 décembre 2012, dont l'original a été déposé au rang des minutes du notaire soussigné en date de ce jour et dont une copie est demeurée ci-jointe et annexée aux présentes après mention.

Ledit Monsieur Michel GOSTOLI, agissant en qualité de Président de la société EIFFAGE CONSTRUCTION SAS, société par actions simplifiée ayant son siège social à VELIZY-VILLACOUBLAY (78140) - 11 Place de l'Europe, identifiée sous le numéro 552 000 762 RCS Versailles,
 La société EIFFAGE CONSTRUCTION, agissant elle-même en qualité de présidente de la société EIFFAGE IMMOBILIER, société par action simplifiée au capital de 75.000 €, dont le siège social est à VELIZY VILLACOUBLAY (78140) - 11 Place de l'Europe, identifiée sous le numéro 314 527 649 RCS Versailles,

La société sus-dénommée EIFFAGE IMMOBILIER, agissant elle-même en qualité de Directeur Général Délégué de la SAS NANTERRE QUARTIER DE L'UNIVERSITE, fonction à laquelle elle a été nommée aux termes d'une délibération des actionnaires en date du 4 novembre 2005, dont une copie certifiée conforme a été déposée au rang des minutes du notaire soussigné en date de ce jour.
 (Annexe n°1. POUVOIRS DU REQUÉRANT)

LEQUEL a établi ainsi qu'il suit le Modificatif à l'Etat Descriptif de Division en Volumes et Cahier des Charges et Servitudes de l'ensemble immobilier ci-après désigné, procédant notamment à la subdivision du Volume 1 en dix-sept Volumes numérotés de 4 à 20.

PREAMBULE

I - DESIGNATION DE L'ENSEMBLE IMMOBILIER

Le présent acte s'applique à un ensemble immobilier sis à NANTERRE (Hauts-de-Seine - 92000), Boulevard des Provinces Françaises, dans le périmètre de la zone d'aménagement concertée SEINE ARCHE, sous-secteur 1.6 (dite Gare Nanterre-Université), Ilot Est, Lot 2, cadastré :

Section	Numéro	Contenance	Surfaces
AF	653	Boulevard des Provinces Françaises	0ha 17a 99ca
AF	655	3 rue François Hanriot	0ha 73a 41ca
AF	660	Boulevard des Provinces Françaises	0ha 02a 34ca
AF	661	2 rue François Hanriot	0ha 00a 63ca

II - ETAT DESCRIPTIF DE DIVISION EN VOLUMES

Aux termes d'un acte reçu le 11 décembre 2012 par Maître Julien MIARA, Notaire à PARIS, contenant notamment Etat Descriptif de Division en Volumes du Lot 2, en cours de publication au premier bureau des hypothèques de NANTERRE, l'ensemble immobilier désigné ci-dessus a été divisé en 3 volumes Immobiliers ;

La Société requérante ayant obtenu les autorisations administratives nécessaires à l'édification de l'ensemble immobilier « Cœur de Quartier », il convient de procéder à la subdivision du Volume 1 pour créer les volumes constituant les assiettes des constructions à édifier.

III - ORIGINE DE PROPRIÉTÉ

Le Requérant est propriétaire du Volume 1, objet des présentes :

→ *LB 16.*

Pour l'avoir acquis de l'Etablissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial dénommée « ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA DEFENSE SEINE ARCHE, sigle EPADESA », dont le siège social est à NANTERRE Cedex (92024) 55, Place Nelson Mandela – Immeuble Via Verde, identifiée au SIREN sous le numéro 527 946 537 RCS NANTERRE,

Aux termes d'un acte reçu par Maître Julien MIARA, Notaire à PARIS en date du 11 décembre 2012,

Moyennant un prix payé comptant et quittancé à l'acte.

Audit acte, les parties ont fait les déclarations d'usage et sur l'immeuble qu'il était libre de toute inscription.

Une copie authentique est en cours de publication au premier bureau des Hypothèques de NANTERRE.

Une note sur l'origine de propriété antérieure est demeurée ci-jointe et annexée aux présentes après mention.

(Annexe n°2. NOTE SUR L'ORIGINE DE PROPRIETE ANTERIEURE)

CELA EXPOSE, il est passé à l'acte objet des présentes.

PREMIERE PARTIE

SUBDIVISION DU VOLUME 2

1. RAPPEL DE LA DEFINITION DES VOLUMES IMMOBILIERS

Il est rappelé qu'aux termes de l'Etat Descriptif de Division en Volumes et Cahier des Charges du 11 décembre 2012, il a été indiqué ce qui suit en ce qui concerne la définition des limites de propriété et la propriété des ouvrages.

1.1. DEFINITIONS DES LIMITES DE PROPRIETE

VOLUME NUMERO UN (1)

Un volume immobilier sur plusieurs niveaux à usage mixte (habitation, commercial et professionnel).

Il se compose d'un volume total résultant de la somme des différentes fractions superposées, communiquant entre elles, dont chacune est définie comme suit et localisée, pour leur surface et leur emprise de base.

- > Une fraction (a) de forme irrégulière et de base 9418 m² environ;

S'étendant horizontalement sur la totalité de l'assiette du volume 2 à l'exception du volume 3 à l'Est,

En-dessous du niveau variant entre les cotes 38.35 et 39.35 NGF environ, pour la délimitation haute, étant précisé que la fraction comprend la dalle du plancher haut du 1^{er} sous-sol et sa couche d'étanchéité, à l'aplomb du vide technique,;

LS P 88

VP 56 Vol 1

VP 56

Et sans limitation de profondeur.

- > Une fraction (b) de forme irrégulière et de base 8480 m² environ ;

Délimitée horizontalement à l'Est et au Sud au nu extérieur des murs de structure par le volume 3 et la limite du volume 2, et au Nord et à l'Ouest par la cavité sous voie nouvelle réservée au passage des réseaux, au nu extérieur de la paroi verticale de l'ensemble immobilier.

Comprise entre le niveau variant entre les cotes 38.35 et 39.35 NGF environ, pour la délimitation basse, et pour la délimitation haute, entre le niveau variant entre les cotes 38.95, 39.95 et 40.42 NGF environ, étant précisé que la fraction comprend la dalle du plancher haut du 1^{er} sous-sol et sa couche d'étanchéité, au-delà du vide technique sous voie nouvelle,;

- > Une fraction (c) de forme irrégulière et de base 84 m² environ ;

S'étendant horizontalement sur la largeur du muret de structure en bordure de la voie nouvelle à la périphérie Nord et Ouest de l'assiette du volume 2.

Comprise entre le niveau variant entre les cotes 38.35 et 39.35 NGF environ, pour la délimitation basse, et le niveau 41.05 NGF environ, correspondant au-dessus du muret en bordure de la voie nouvelle pour la délimitation haute.

- > Une fraction (d) de forme irrégulière et de base 7511 m² environ ;

Délimitée horizontalement à l'Est et au Sud au nu extérieur des murs de façade par le volume 3 et la limite du volume 2, et au Nord et à l'Ouest par la voie nouvelle, au nu extérieur des murs de façade de l'ensemble immobilier.

Comprise entre le niveau 40.42 NGF environ, correspondant au dessus de la dalle du plancher haut du 1^{er} sous-sol, couche d'étanchéité comprise, au-delà de la voie nouvelle, pour la délimitation basse, et le niveau 46.94 NGF environ, correspondant à la sous-face de la dalle de plancher bas du 1^{er} étage pour la délimitation haute.

- > Une fraction (e) de forme irrégulière et de base 7584 m² environ ;

Délimitée horizontalement à l'Est et au Sud au nu extérieur des murs de façade par la limite du volume 2, et au Nord et à l'Ouest par la voie nouvelle, au nu extérieur des murs de façade de l'ensemble immobilier, balcons non compris ;

Comprise entre le niveau 46.94 NGF environ, pour la délimitation basse, et le niveau 49.92 NGF environ, correspondant à la sous-face de la dalle de plancher bas du 2^{ème} étage, pour la délimitation haute.

- > Une fraction (f) de forme irrégulière et de base 7414 m² environ,

Délimitée horizontalement à l'Est et au Sud au nu extérieur des murs de façade par la limite du volume 2, et au Nord et à l'Ouest par la voie nouvelle, au nu extérieur des murs de façade de l'ensemble immobilier ;

Comprise entre le niveau 49.92 NGF environ, pour la délimitation basse, et le niveau 70.00 NGF environ, correspondant à une hauteur de 2.00m au-dessus des édicules sur toiture de l'ensemble immobilier, pour la délimitation haute.

VP 56

Et le droit de réaliser à l'intérieur de ce volume des locaux à usage principal d'habitation, de commerces, de parking en infrastructure et d'espaces verts.

VOLUME NUMERO DEUX (2)

Il se compose d'un volume total résultant de la somme des différentes fractions superposées, communiquant entre elles, dont chacune est définie comme suit et localisée, pour leur surface et leur emprise de base.

- > Une fraction (a) de forme irrégulière et de base 854 m² environ;
 Délimitée horizontalement dans l'emprise de la cavité sous voie nouvelle, au Nord et à l'Ouest par le muret en bordure de voie nouvelle, et ailleurs par le volume 1 du présent état descriptif, au nu extérieur de la paroi verticale de l'ensemble immobilier;
 Comprise, pour la délimitation basse, entre le niveau variant entre les cotes 38.35 et 39.35 NGF environ, étant précisé que la fraction ne comprend, ni la dalle du plancher haut du 1^{er} sous-sol, ni sa couche d'étanchéité, à l'aplomb du vide technique, et, pour la délimitation haute, entre le niveau variant entre les cotes 38.95 et 39.95 NGF environ
- > Une fraction (b) de forme irrégulière et de base 1823 m² environ;
 Délimitée horizontalement dans l'emprise de la voie nouvelle, au Nord et à l'Ouest par le muret en bordure de la voie nouvelle, et ailleurs par le volume 1 du présent état descriptif ;
 Comprise, pour la délimitation basse, entre le niveau variant entre les cotes 38.95 et 39.95 NGF environ, et le niveau 41.05 NGF environ, correspondant au-dessus du muret en bordure de la voie nouvelle, et pour la délimitation haute, au niveau 46.94 NGF environ, correspondant à l'altimétrie de la sous-face de la dalle de plancher bas du 1^{er} étage,.
- > Une fraction (c) de forme irrégulière et de base 1834 m² environ,
 Délimitée horizontalement dans l'emprise de la voie nouvelle après déduction des débords de structure de bâtiment autre que balcon, au Nord et à l'Ouest par la limite du volume 2, et ailleurs par le volume 1 du présent état descriptif ;
 Comprise entre le niveau 46.94 NGF environ, pour la délimitation basse, et le niveau 49.92 NGF environ, correspondant à l'altimétrie de la sous-face de la dalle de plancher bas du 2^{ème} étage, pour la délimitation haute.
- > Une fraction (d) de forme irrégulière et de base 1823 m² environ,
 Délimitée horizontalement dans l'emprise de la voie nouvelle après déduction des débords de structure de bâtiment autre que balcon, au Nord et à l'Ouest par la limite du Lot 2, et ailleurs par le volume 1 du présent état descriptif ;
 Comprise entre le niveau 49.92 NGF environ, pour la délimitation basse, et le niveau 70.00 NGF environ, correspondant à une hauteur de 2.00m au-dessus des édicules sur toiture de l'ensemble immobilier, pour la délimitation haute.
- > Une fraction (e) de forme irrégulière et de base 9437 m² environ;

→ el LB NG.

S'étendant horizontalement sur la totalité de l'assiette foncière de l'Ensemble Immobilier,

Au-dessus du niveau 70.00 NGF environ, pour la délimitation basse,

Et sans limitation de hauteur.

Un volume à usage de voie nouvelle et de sursoi.

VOLUME NUMERO TROIS (3)

Ce volume, de forme irrégulière et de base de 19 m² environ,

Est délimité horizontalement à l'Ouest par le nu extérieur du mur de façade du bâtiment compris dans le volume 1 et ailleurs par la limite du volume 2, Pour la délimitation haute : en-dessous du niveau variant entre les cotes 49.92 NGF environ, étant précisé que la fraction ne comprend pas la dalle de plancher bas du 2^{ème} étage;
 Et sans limitation de profondeur.

Un volume à usage d'espace public et de tréfonds.

Les limites sont définies sur les plans de détails annexés à l'Etat Descriptif de Division en Volumes en date du 11 décembre 2012, établis au vu du plan de bornage du Lot 2 établi par Techniques-Topo le 6 novembre 2012 « A915.dwg » et des plans et coupes du projet, phase PC, du 27 octobre 2011, établis par l'agence d'architecture Jean-Paul Viguière et Associés.

Pour la planimétrie, les volumes ont été calculés et dessinés à partir du système de référence NTF - Lambert I Nord (réalisation EPAD).
 Pour l'altimétrie, les niveaux ont été calculés à partir du système en vigueur à savoir le Nivellement Général de la France, IGN 69 (système normal).

Les surfaces indiquées dans les tableaux de l'Etat Descriptif de Division en Volumes en date du 11 décembre 2012, sont calculées à la base des volumes ou des fractions de volume.

Elles servent à décrire les volumes et ne correspondent pas à des surfaces hors œuvres ou utiles.

1.2. PROPRIÉTÉ DES OUVRAGES

1°/ Dalles

a) La dalle séparative entre deux volumes bâtis, y compris le cas échéant son étanchéité et sa protection d'étanchéité, est la propriété du volume du dessous, à l'exception du revêtement de la partie supérieure de la dalle, laquelle appartiendra au volume du dessus sauf s'il en est autrement indiqué aux termes de la définition du ou des volume(s) en cause.

Il est précisé que le propriétaire du volume du dessous pourra fixer dans les dalles du dessus les éléments nécessaires à l'équipement de ses locaux à condition de ne pas porter atteinte à la solidité de ces dalles.

b) Dans l'hypothèse où un volume bâti supporte un volume non bâti, le volume du dessous aura la propriété de la totalité de la dalle supérieure, son étanchéité et sa

→ el LB NG.

protection d'étanchéité, seul le revêtement de la partie supérieure de cette dalle appartiendra au volume du dessus, sauf s'il en est autrement décidé et précisé aux termes de la définition du ou des volume(s) en cause.

c) Dans les hypothèses visées aux a) et b) ci-dessus, le propriétaire de la dalle du dessous devra assurer l'entretien, les réparations et la réfection de ses dalles à l'exception de ceux de ces frais attachés au revêtement supérieur de la dalle qui incomberont alors au propriétaire du volume supérieur.

2°/ Structures porteuses

Les structures porteuses se trouvant à l'intérieur d'un volume appartiendront au propriétaire de ce volume.

3°/ Murs séparatifs

Les murs et cloisons séparant deux volumes construits seront mitoyens et les frais d'entretien et de réparation de ces murs seront supportés par moitié chacun, par les propriétaires de ces volumes, à l'exception des frais d'entretien et de réparation, de la couche pelliculaire se trouvant à l'intérieur de leurs volumes respectifs, lesquels frais incomberont au propriétaire intéressé.

Les murs et cloisons séparant un volume construit d'un volume non construit appartiendront au propriétaire du volume construit, lequel devra en assurer l'entretien et les réparations à ses frais exclusifs.

Ne sont pas considérés comme murs séparatifs au sens ci-dessus les murs séparés entre eux par un joint de dilatation.

2. SUBDIVISION DU VOLUME 1

Le Volume 1 de la division en volumes ci-dessus relatée est subdivisé en dix-sept Volumes numérotés de 4 à 20, savoir :

Volume numéro 4 :
(Logements en accession)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal d'habitation, figuré sous la teinte verte sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 5 :
(Logements sociaux)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal d'habitation, figuré sous la teinte rose sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 6 :
(Logements sociaux)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal d'habitation, figuré sous la teinte mauve sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 7 :
(Résidence de tourisme)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal d'habitation, figuré sous la teinte saumon sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 8 :
(Résidence de tourisme)

→ 1/ 13 15

Un volume comprenant un local technique, figuré sous la teinte saumon entourée de bleu sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 9 :
(Résidence étudiante sociale et foyer jeunes actifs)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal d'habitation, figuré sous la teinte violette sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 10 :
(Résidence étudiante sociale et foyer jeunes actifs)
Un volume comprenant un emplacement vélos, figuré sous la teinte violette entourée de bleu sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 11 :
(Résidence étudiante privée)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal d'habitation, figuré sous la teinte rose sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 12 :
(Parking commerces)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal de parking, figuré sous la teinte jaune sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 13 :
(Parking résidence logement social)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal de parking, figuré sous la teinte violette entourée de rouge sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 14 :
(Parking résidence de tourisme)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal de parking, figuré sous la teinte orange entourée de rouge sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 15 :
(Parking ville)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage principal de parking, figuré sous la teinte bleue entourée de rouge sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 16 :
(AFUL générale)
Un volume comprenant des locaux, figuré sous la teinte bleue sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 17 :
(Commerces)
Un volume comprenant un ensemble de locaux à usage commercial, figuré sous la teinte turquoise sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 18 :
(Résidence étudiante privée)
Un volume comprenant un local eau, figuré sous la teinte rose entourée de rouge sur les plans ci-annexés.

Volume numéro 19 :
(Résidence étudiante sociale et foyer jeunes actifs)
Un volume comprenant un local eau, figuré sous la teinte violette entourée de rouge sur les plans ci-annexés.

→ 1/ 13 15

Volume numéro 20 :
(AFUL générale)

Un volume comprenant un ensemble de locaux, figuré sous la teinte turquoise entourée de bleu sur les plans ci-annexés.

Corrélativement, le Volume 1 est supprimé.

2.1. RAPPEL DE LA DESCRIPTION DU VOLUME 1

VOLUME NUMERO UN (1)

Un volume immobilier sur plusieurs niveaux à usage mixte (habitation, commercial et professionnel).

Il se compose d'un volume total résultant de la somme des différentes fractions superposées, communiquant entre elles, dont chacune est définie comme suit et localisée, pour leur surface et leur emprise de base.

- Une fraction (a) de forme irrégulière et de base 9418 m² environ ;
S'étendant horizontalement sur la totalité de l'assiette du volume 2 à l'exception du volume 3 à l'Est,
En-dessous du niveau variant entre les cotes 38.35 et 39.35 NGF environ, pour la délimitation haute, étant précisé que la fraction comprend la dalle du plancher haut du 1^{er} sous-sol et sa couche d'étanchéité, à l'aplomb du vide technique ;
Et sans limitation de profondeur.
- Une fraction (b) de forme irrégulière et de base 8480 m² environ ;
Délimitée horizontalement à l'Est et au Sud au nu extérieur des murs de structure par le volume 3 et la limite du volume 2, et au Nord et à l'Ouest par la cavité sous voie nouvelle réservée au passage des réseaux, au nu extérieur de la paroi verticale de l'ensemble immobilier.
Comprise entre le niveau variant entre les cotes 38.35 et 39.35 NGF environ, pour la délimitation basse, et pour la délimitation haute, entre le niveau variant entre les cotes 38.95, 39.95 et 40.42 NGF environ, étant précisé que la fraction comprend la dalle du plancher haut du 1^{er} sous-sol et sa couche d'étanchéité, au-delà du vide technique sous voie nouvelle.
- Une fraction (c) de forme irrégulière et de base 84 m² environ ;
S'étendant horizontalement sur la largeur du muret de structure en bordure de la voie nouvelle à la périphérie Nord et Ouest de l'assiette du volume 2.
Comprise entre le niveau variant entre les cotes 38.35 et 39.35 NGF environ, pour la délimitation basse, et le niveau 41.05 NGF environ, correspondant au-dessus du muret en bordure de la voie nouvelle pour la délimitation haute.
- Une fraction (d) de forme irrégulière et de base 7511 m² environ ;

→  LB n°.

Délimitée horizontalement à l'Est et au Sud au nu extérieur des murs de façade par le volume 3 et la limite du volume 2, et au Nord et à l'Ouest par la voie nouvelle, au nu extérieur des murs de façade de l'ensemble immobilier.

Comprise entre le niveau 40.42 NGF environ, correspondant au dessus de la dalle du plancher haut du 1^{er} sous-sol, couche d'étanchéité comprise, au-delà de la voie nouvelle, pour la délimitation basse, et le niveau 46.94 NGF environ, correspondant à la sous-face de la dalle de plancher bas du 1^{er} étage pour la délimitation haute.

- Une fraction (e) de forme irrégulière et de base 7584 m² environ ;

Délimitée horizontalement à l'Est et au Sud au nu extérieur des murs de façade par le volume 3 et la limite du volume 2, et au Nord et à l'Ouest par la voie nouvelle, au nu extérieur des murs de façade de l'ensemble immobilier, balcons non compris ;

Comprise entre le niveau 46.94 NGF environ, pour la délimitation basse, et le niveau 49.92 NGF environ, correspondant à la sous-face de la dalle de plancher bas du 2^{ème} étage, pour la délimitation haute.

- Une fraction (f) de forme irrégulière et de base 7414 m² environ,

Délimitée horizontalement à l'Est et au Sud au nu extérieur des murs de façade par la limite du volume 2, et au Nord et à l'Ouest par la voie nouvelle, au nu extérieur des murs de façade de l'ensemble immobilier ;

Comprise entre le niveau 49.92 NGF environ, pour la délimitation basse, et le niveau 70.00 NGF environ, correspondant à une hauteur de 2.00m au-dessus des édifices sur toiture de l'ensemble immobilier, pour la délimitation haute.

Et le droit de réaliser à l'intérieur de ce volume des locaux à usage principal d'habitation, de commerces, de parking en infrastructure et d'espaces verts.

Tel que figuré sous teinte rose aux plans annexés à la division primaire.

2.2. PRINCIPES DE DIVISIONS DES DIX SEPT VOLUMES CREEES PAR SUBDIVISION DU VOLUME 1

Les constructions édifiées dans les Volumes 4 à 20 ci-dessous définies seront soit superposées, soit contiguës, soit superposées et contiguës.

Sous réserve des indications autres qui résulteraient de la définition de chaque volume telle que donnée dans l'état descriptif de division, le principe est :

- que les limites des volumes ci-dessous décrits sont, en tout état de cause et après réalisation des constructions, dans les plans verticaux au minimum jusqu'au nu ou parement extérieur des murs, ceux-ci étant inclus. Toutefois, s'il s'agit des murs séparant deux volumes distincts également bâtis, la limite ira jusqu'à leur axe médian.
- que chacun des volumes décrits ci-après, quand il supporte lui-même un volume bâti, a pour limite supérieure le dessus de la dalle brute du ou des volumes qu'il supporte.
- Cette dalle et ses parties de béton brut, notamment les poutres, lui étant rattachées.
- que chacun des volumes décrits ci-après, quand il supporte lui-même un volume non bâti, a pour limite supérieure le dessus de la dalle y compris l'étanchéité et sa

→  LB n°.

- protection. Les revêtements superficiels (au dessus de la dalle ou au dessus de la chape de protection de l'étanchéité) appartiendront au volume supérieur.
- que les cotes N.G.F. utilisées pour la définition des volumes sont définies par rapport au nivellement général de la France.
- Aucun propriétaire de volume ne pourrait s'en prévaloir dans le cas où, à la réalisation, il apparaîtrait quelques centimètres de différences dus notamment aux pentes nécessaires à l'écoulement des eaux et à la tolérance réglementaire en pareil cas.
- que les surfaces énoncées aux présentes ont été calculées sur plan projet et sont par suite approchées.

2.3. DESCRIPTION DES ONZE VOLUMES CREEES PAR SUBDIVISION DU VOLUME 2

Volume numéro 4 :

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 17 volumes partiels (de 4-a à 4-q) dont chacun est défini comme suit :

- Base (4-a) de 3579 m² environ localisée sous la teinte verte sur le plan n°2 dressé par le Cabinet TARTACEDE-BOLLAERT, Géomètres-Experts DPLG Associés, 29 rue de la Fontaine au Roi - 75011 PARIS d'après les plans fournis par JEAN-PAUL VIGUIER ET ASSOCIES, 16 rue du champ de l'Alouette - 75013 PARIS et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (4-b) de 18 m² environ localisée sous la teinte verte sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 38,95 m NGF à 39,95 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).
- Base (4-c) de 1 m² environ localisée sous la teinte verte sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 39,60 m NGF env. (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (4-d) de 61 m² environ localisée sous la teinte verte sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 39,87 m NGF env. (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (4-e) de 20 m² environ localisée sous la teinte verte sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 40,30 m NGF env. (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (4-f) de 3 m² environ localisée sous la teinte verte sur les plans n°3, 4, 5, 6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 70,00 m NGF.
- Base (4-g) de 21 m² environ localisée sous la teinte verte sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 40,30 m NGF.
- Base (4-h) de 17 m² environ localisée sous la teinte verte sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 39,70 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (4-i) de 11 m² environ localisée sous la teinte verte sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au


 LB MS.

présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 39,97 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (4-j) de 170 m² environ localisée sous la teinte verte sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
 - Base (4-k) de 47 m² environ localisée sous la teinte verte sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,32 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 47,25 m NGF.
 - Base (4-l) de 150 m² environ localisée sous la teinte verte sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF.
 - Base (4-m) de 51 m² environ localisée sous la teinte verte sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 46,94 m NGF (sous-face de la dalle) et 70,00 m NGF.
 - Base (4-n) de 501 m² environ localisée sous la teinte verte sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 45,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.
 - Base (4-o) de 405 m² environ localisée sous la teinte verte sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 70,00 m NGF.
 - Base (4-p) de 526 m² environ localisée sous la teinte verte sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 45,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.
 - Base (4-q) de 714 m² environ localisée sous la teinte verte sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 70,00 m NGF.
- A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornements architecturaux et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.
- Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :
- a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.
 - b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.
- La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment un immeuble de logements en accession et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume numéro 5 :


 LB MS.

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

13

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 6 volumes partiels (de 5-a à 5-f) dont chacun est défini comme suit :

- Base (5-a) de 86 m² environ localisée sous la teinte rose sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (5-b) de 16 m² environ localisée sous la teinte rose sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 39,95 m NGF env. .

- Base (5-c) de 40 m² environ localisée sous la teinte rose sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,97 m NGF env. (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 47,25 m NGF.

- Base (5-d) de 151 m² environ localisée sous la teinte rose sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,95 m NGF env. (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF.

- Base (5-e) de 541 m² environ localisée sous la teinte rose sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 45,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.

- Base (5-f) de 704 m² environ localisée sous la teinte rose sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 70,00 m NGF.

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornementsations architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment un immeuble de logements sociaux et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume numéro 6 :

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 12 volumes partiels (de 6-a à 6-l) dont chacun est défini comme suit :

- Base (6-a) de 122 m² environ localisée sous la teinte violette sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

LB MS

14

- Base (6-b) de 21 m² environ localisée sous la teinte violette sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (6-c) de 78 m² environ localisée sous la teinte violette sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF à 37,17 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (6-d) de 1 m² environ localisée sous la teinte violette sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (6-e) de 53 m² environ localisée sous la teinte violette sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 40,30 m NGF.

- Base (6-f) de 1 m² environ localisée sous la teinte violette sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 40,30 m NGF.

- Base (6-g) de 1 m² environ localisée sous la teinte violette sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 40,30 m NGF.

- Base (6-h) de 42 m² environ localisée sous la teinte violette sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,32 m NGF env. (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 47,25 m NGF.

- Base (6-i) de 143 m² environ localisée sous la teinte violette sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF.

- Base (6-j) de 1 m² environ localisée sous la teinte violette sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF.

- Base (6-k) de 277 m² environ localisée sous la teinte violette sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 45,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.

- Base (6-l) de 417 m² environ localisée sous la teinte violette sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 70,00 m NGF.

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornementsations architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

LB MS

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

15

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment un immeuble de logements sociaux et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume numéro 7 :

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 21 volumes partiels (de 7-a à 7-u) dont chacun est défini comme suit :

- Base (7-a) de 2 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-b) de 2 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 38,93 m NGF env. (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-c) de 2 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 38,93 m NGF env. à 40,30 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-d) de 30 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 38,95 m NGF à 39,95 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (7-e) de 5 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF.

- Base (7-f) de 31 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-g) de 126 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,35 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF.

- Base (7-h) de 202 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF.

- Base (7-i) de 58 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (7-j) de 2 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et

→ el LB NG.

16

annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-k) de 7 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,42 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-l) de 7 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF à 41,94 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-m) de 2 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°5 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 42,31 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-n) de 2 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°5 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 42,31 m NGF à 43,95 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-o) de 5 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°5 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 43,95 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-p) de 12 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°5 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 41,21 m NGF à 43,95 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (7-q) de 3 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 46,94 m NGF (sous-face de la dalle) et 70,00 m NGF.

- Base (7-r) de 809 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 45,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.

- Base (7-s) de 305 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 70,00 m NGF.

- Base (7-t) de 42 m² environ localisée sous la teinte Orange sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 70,00 m NGF.

- Base (7-u) de 19 m² environ localisée sous la teinte Orange sur le plan n°7 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 49,92 m NGF (sous-face de la dalle) et 70,00 m NGF.

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornementations architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

→ el LB NG.

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

17

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment une résidence de tourisme et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume numéro 8 :

L'immeuble considéré est constitué par le volume total défini comme suit :

- Base (8-a) de 24 m² environ localisée sous la teinte orange entourée d'un contour bleu sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

A ce volume global s'ajoutent la propriété des ornements architecturaux et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites du volume global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment un local technique et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume numéro 9 :

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 7 volumes partiels (de 9-a à 9-g) dont chacun est défini comme suit :

- Base (9-a) de 23 m² environ localisée sous la teinte violet clair sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (9-b) de 155 m² environ localisée sous la teinte violet clair sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (9-c) de 5 m² environ localisée sous la teinte violet clair sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et

→ 

18

annexés au présent descriptif entre les cotes 40,02 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (9-d) de 9 m² environ localisée sous la teinte violet clair sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 46,94 m NGF (sous-face de la dalle) et 70,00 m NGF.

- Base (9-e) de 10 m² environ localisée sous la teinte violet clair sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 46,94 m NGF (sous-face de la dalle) et 70,00 m NGF.

- Base (9-f) de 635 m² environ localisée sous la teinte violet clair sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 45,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.

- Base (9-g) de 520 m² environ localisée sous la teinte violet clair sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 70,00 m NGF.

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornements architecturaux et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment une résidence étudiante sociale et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume numéro 10 :

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des deux volumes partiels (de 10-a à 10-b) dont chacun est défini comme suit :

- Base (10-a) de 5 m² environ localisée sous la teinte violet claire entourée d'un contour bleu sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,15 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (10-b) de 5 m² environ localisée sous la teinte violet claire entourée d'un contour bleu sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornements architecturaux et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

→ 

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

19

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment des emplacements pour vélos et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume n°11

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 12 volumes partiels (de 11-a à 11-l) dont chacun est défini comme suit :

- Base (11-a) de 5 m² environ localisée sous la teinte rouge sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,15 m NGF.

- Base (11-b) de 5 m² environ localisée sous la teinte rouge sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (11-c) de 214 m² environ localisée sous la teinte rouge sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,15 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (11-d) de 4 m² environ localisée sous la teinte rouge sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,27 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (11-e) de 56 m² environ localisée sous la teinte rouge sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,15 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 47,45 m NGF.

- Base (11-f) de 92 m² environ localisée sous la teinte rouge sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,15 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (11-g) de 29 m² environ localisée sous la teinte rouge sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,47 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (11-h) de 26 m² environ localisée sous la teinte rouge sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,47 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (11-i) de 4 m² environ localisée sous la teinte rouge sur le plan n°5 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au

 LS NG.

20

présent descriptif entre les cotes 43,40 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (11-j) de 584 m² environ localisée sous la teinte rouge sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.

- Base (11-k) de 457 m² environ localisée sous la teinte rouge sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises) et 70,00 m NGF.

- Base (11-l) de 12 m² environ localisée sous la teinte rouge sur le plan n°7 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 49,92 m NGF (sous-face de la dalle) et 70,00 m NGF.

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornements architecturaux et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment une résidence étudiante privée et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume n° 12

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 55 volumes partiels (de 12-a à 12-c2) dont chacun est défini comme suit :

- Base (12-a) de 35 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF.

- Base (12-b) de 35 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF.

- Base (12-c) de 160 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF.

- Base (12-d) de 68 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (12-e) de 22 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF.

 LS NG.

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

23

- Base (12-e1) de 80 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,00 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-f1) de 71 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,10 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-g1) de 47 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,32 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).
- Base (12-h1) de 42 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,32 m NGF env. (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).
- Base (12-i1) de 181 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF à 37,17 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-j1) de 8 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-k1) de 40 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,35 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-l1) de 4230 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-m1) de 4 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°4 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 40,15 m NGF et 43,40 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-n1) de 12 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°4 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF et 41,21 m NGF à 43,95 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-o1) de 5 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°4 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 43,95 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-p1) de 2 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°4 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 38,93 m NGF à 40,30 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 42,31 m NGF à 43,95 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-q1) de 2 m² environ localisée sous la teinte jaune sur le plan n°4 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au

→ el LB H.

24

- présent descriptif entre les cotes 38,93 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 42,31 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-r1) de 13 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,15 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).
- Base (12-s1) de 20 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,15 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-t1) de 2 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,15 m NGF et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-u1) de 3 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4, 5, 6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF et 70,00 m NGF.
- Base (12-v1) de 4 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4, 5, 6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,95 m NGF env. et 70,00 m NGF.
- Base (12-w1) de 22 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,70 m NGF et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).
- Base (12-x1) de 70 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).
- Base (12-y1) de 2 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4, 5, 6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF et 70,00 m NGF.
- Base (12-z1) de 15 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,47 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-a2) de 17 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-b2) de 26 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 38,93 m NGF à 39,87 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).
- Base (12-c2) de 2 m² environ localisée sous la teinte jaune sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornementsations architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

→ el LB H.

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

25

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment des parkings et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume n° 13

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 4 volumes partiels (de 13-a à 13-d) dont chacun est défini comme suit :

- Base (13-a) de 1 m2 environ localisée sous la teinte violette entourée d'un contour rouge sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF à 37,17 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (13-b) de 1122 m2 environ localisée sous la teinte violette entourée d'un contour rouge sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (13-c) de 3 m2 environ localisée sous la teinte violette entourée d'un contour rouge sur les plans n°3, 4, 5, 6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 70,00 m NGF.

- Base (13-d) de 4 m2 environ localisée sous la teinte violette entourée d'un contour rouge sur les plans n°3, 4, 5, 6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 70,00 m NGF.

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornements architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment des parkings et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

→ 1 LB H.S.

26

Volume n° 14

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 2 volumes partiels (de 14-a à 14-b) dont chacun est défini comme suit :

- Base (14-a) de 961 m2 environ localisée sous la teinte orange entourée d'un contour rouge sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (14-b) de 26 m2 environ localisée sous la teinte orange entourée d'un contour rouge sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 34,94 m NGF à 35,87 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative).

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornements architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment des parkings et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume n° 15

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 6 volumes partiels (de 15-a à 15-f) dont chacun est défini comme suit :

- Base (15-a) de 1506 m2 environ localisée sous la teinte bleue entourée d'un contour rouge sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (15-b) de 103 m2 environ localisée sous la teinte bleue entourée d'un contour rouge sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF à 37,17 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (15-c) de 74 m2 environ localisée sous la teinte bleue entourée d'un contour rouge sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 37,17 m NGF à 39,36 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (15-d) de 26 m2 environ localisée sous la teinte bleue entourée d'un contour rouge sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 34,94 m NGF à 35,87 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 38,93 m NGF à 39,87 m NGF suivant la pente (demi-épaisseur de la dalle séparative).

→ 1 LB H.S.

- Base (15-e) de 173 m² environ localisée sous la teinte bleue entourée d'un contour rouge sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,35 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (15-f) de 131 m² environ localisée sous la teinte bleue entourée d'un contour rouge sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornementsations architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment des parkings et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume n° 16

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 18 volumes partiels (de 16-a à 16-r) dont chacun est défini comme suit :

- Base (16-a) de 9419 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°1 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre le tréfonds et la cote 30,00 m NGF.

- Base (16-b) de 225 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF.

- Base (16-c) de 75 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (16-d) de 190 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF.

- Base (16-e) de 201 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF.

- Base (16-f) de 234 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

→ | LB HS.

- Base (16-g) de 30 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF.

- Base (16-h) de 109 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (16-i) de 218 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 38,35 m NGF à 39,35 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (16-j) de 186 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 38,35 m NGF à 39,35 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (16-k) de 195 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 38,35 m NGF à 39,35 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (16-l) de 212 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 38,35 m NGF à 39,35 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (16-m) de 46 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 38,35 m NGF à 39,35 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (16-n) de 4 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,15 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (16-o) de 10 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (16-p) de 20 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,35 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (16-q) de 32 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,47 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (16-r) de 84 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée sur le plan n°4 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 38,35 m NGF à 39,35 m NGF et 41,05 m NGF (dessus du muret en bordure de voie nouvelle).

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornementsations architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

→ | LB HS.

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

29

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini du tréfonds jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

Étant précisé qu'au sein de ce volume viendra s'insérer la totalité du tréfonds du terrain d'assiette, sans limitation de profondeur.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume n° 17

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 43 volumes partiels (de 17-a à 17-ql) dont chacun est défini comme suit :

- Base (17-a) de 257 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF.

- Base (17-b) de 74 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur le plan n°2 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 30,00 m NGF et 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-c) de 14 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 38,95 m NGF à 39,95 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-d) de 1 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 39,60 m NGF env. (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-e) de 17 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,15 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-f) de 24 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-g) de 60 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF et 40,30 m NGF.

- Base (17-h) de 279 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

 LB 15.

30

- Base (17-i) de 7 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 39,42 m NGF env. (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-j) de 4 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4, 5, 6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,95 m NGF env. (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.

- Base (17-k) de 2 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4, 5, 6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF env. et 70,00 m NGF.

- Base (17-l) de 808 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-m) de 230 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,35 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-n) de 139 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,97 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-o) de 32 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-p) de 34 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,70 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-q) de 107 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,60 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-r) de 1 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-s) de 42 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,95 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-t) de 309 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-u) de 42 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

 LB 15.

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

31

- Base (17-v) de 287 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-w) de 90 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

- Base (17-x) de 54 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,60 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-y) de 139 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,70 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-z) de 1 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,97 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-a1) de 6 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,97 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-b1) de 24 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 39,95 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-c1) de 80 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,00 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-d1) de 71 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,10 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-e1) de 73 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,35 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-f1) de 84 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-g1) de 2662 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes

→ el LB RG.

32

précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (17-h1) de 7 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,25 m NGF et 70,00 m NGF.

- Base (17-i1) de 7 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,25 m NGF et 70,00 m NGF.

- Base (17-j1) de 1 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,25 m NGF et 70,00 m NGF.

- Base (17-k1) de 1 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,25 m NGF et 70,00 m NGF.

- Base (17-l1) de 8 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,25 m NGF et 70,00 m NGF.

- Base (17-m1) de 4 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,25 m NGF et 70,00 m NGF.

- Base (17-n1) de 1 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,25 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 70,00 m NGF.

- Base (17-o1) de 5 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF et 70,00 m NGF.

- Base (17-p1) de 5 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF et 70,00 m NGF.

- Base (17-q1) de 8 m² environ localisée sous la teinte bleu claire sur les plans n°6 et 7 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 47,45 m NGF et 70,00 m NGF.

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornements architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment des commerces et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

→ el LB RG.

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

33

Volume n° 18

L'immeuble considéré est constitué par le volume total résultant de la somme des 2 volumes partiels (de 18-a à 18-b) dont chacun est défini comme suit :

- Base (18-a) de 9 m² environ localisée sous la teinte rouge entourée d'un contour rouge sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 38,95 m NGF à 39,95 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

- Base (18-b) de 1 m² environ localisée sous la teinte rouge entourée d'un contour rouge sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative).

A ces volumes partiels et global s'ajoutent la propriété des ornementations architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites des volumes partiels et global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment un local eau et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume n° 19

L'immeuble considéré est constitué par le volume total défini comme suit :

- Base (19-a) de 7 m² environ localisée sous la teinte violet clair entourée d'un contour rouge sur le plan n°3 dressé par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexé au présent descriptif entre les cotes 35,87 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 38,95 m NGF à 39,95 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

A ce volume global s'ajoutent la propriété des ornementations architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites du volume global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

→ 

34

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment un local eau et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

Volume n° 20

L'immeuble considéré est constitué par le volume total défini comme suit :

- Base (20-a) de 28 m² environ localisée sous la teinte bleu foncée entourée d'un contour bleu sur les plans n°4 et 5 dressés par les sus désignés d'après les plans fournis par les architectes précités et annexés au présent descriptif entre les cotes 40,30 m NGF (demi-épaisseur de la dalle séparative) et 47,45 m NGF (dessus de la dalle, protection et étanchéité comprises).

A ce volume global s'ajoutent la propriété des ornementations architecturales et éléments de construction qui pourront éventuellement être établis en saillie conformément aux plans du permis de construire.

Il est enfin précisé que les limites du volume global ci-dessus décrits sont en tout état de cause et après réalisation des constructions dont il sera parlé ci-dessous :

a) - Dans les plans horizontaux : du niveau le plus bas du volume inclus défini par la cote NGF jusqu'au niveau le plus haut du volume inclus défini par la cote NGF.

b) - Dans les plans verticaux : jusqu'au parement extérieur des murs sous réserve que lorsqu'il existe des constructions attenantes, la limite du volume sera définie par l'axe des murs séparatifs.

La propriété du volume global décrit ci-dessus emporte le droit de réaliser à l'intérieur dudit volume toutes constructions et notamment un local transformateur et comportera la propriété des dites constructions après leur réalisation et le droit de procéder ultérieurement à toute subdivision de la dite propriété.

2.4. PLANS

Sont demeurés joints et annexés aux présentes après mention, les plans et coupes ci-après, avec leur légende, établis par le Cabinet TARTACEDE-BOLLAERT, sis 29 rue de la Fontaine au Roi à PARIS (11^{ème} arrondissement), savoir :

- Tréfonds,
- Premier sous-sol,
- Deuxième sous-sol
- Rez-de-chaussée
- Entresol,
- Premier étage,
- Étages.

(Annexe n° 3 PLANS)

2.5. TABLEAU RECAPITULATIF DE DIVISION

Les modifications apportées à la division en volumes résultant de l'acte reçu le 11 décembre 2012 par Maître Julien MIARA, notaire à PARIS, sont mentionnées dans le tableau ci-après.

→ 

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

35

Vol.	Niveaux	Désignation sommaire	Description du volume		Obs.
			Altitude inf. NGF	Altitude sup. NGF	
1	Tréfonds à étages	Usage mixte (habitation – commerce – professionnel) Et tréfonds	Sans limitation	70,00	Supprimé Subdivisé en les volumes 4 à 20
4	2 ^{ème} sous-sol à étages	Logements en accession	30,00	70,00	Issu de la division du vol.1
5	2 ^{ème} sous-sol à étages	Logements sociaux	30,00	70,00	Issu de la division du vol.1
6	2 ^{ème} sous-sol à étages	Logements sociaux	30,00	70,00	Issu de la division du vol.1
7	Espace aérien	Résidence de tourisme	35,87	70,00	Issu de la division du vol.1
8	2 ^{ème} sous-sol	Local technique	30,00	35,87	Issu de la division du vol.1
9	Rez-de-chaussée à étages	Résidence étudiante sociale	40,30	70,00	Issu de la division du vol.1
10	1 ^{er} sous-sol	Emplacements vélos	35,87	40,30	Issu de la division du vol.1
11	1 ^{er} sous-sol à étages	Résidence étudiante privée	35,87	70,00	Issu de la division du vol.1
12	2 ^{ème} sous-sol à étages	Parkings	30,00	70,00	Issu de la division du vol.1
13	2 ^{ème} sous-sol à étages	Parkings	30,00	70,00	Issu de la division du vol.1
14	2 ^{ème} sous-sol	Parkings	30,00	35,87	Issu de la division du vol.1
15	2 ^{ème} sous-sol à 1 ^{er} sous-sol	Parkings	30,00	40,30	Issu de la division du vol.1
16	Tréfonds à entresol	AFUL	Tréfonds	47,25	Issu de la division du vol.1
17	1 ^{er} sous-sol à étages	Commerces	39,42	70,00	Issu de la division du vol.1
18	1 ^{er} sous-sol	Local eau	28,50	32,00	Issu de la division du vol.1
19	1 ^{er} sous-sol	Local eau	35,87	40,30	Issu de la division du vol.1
20	Rez-de-chaussée à entresol	AFUL	40,30	47,45	Issu de la division du vol.1

→ el 43 n°.

36

DEUXIEME PARTIE

MODIFICATIONS DU CAHIER DES CHARGES ET SERVITUDES

SUIITE A LA SUBDIVISION DU VOLUME 1

- Aux termes de l'acte reçu le 11 décembre 2012 par Maître Julien MIARA, notaire à PARIS, ayant procédé à la division en volumes de l'ensemble immobilier désigné en tête des présentes, il a été stipulé ce qui suit littéralement rapporté concernant les charges et servitudes générales imposées aux propriétaires des différents volumes dépendant de l'ensemble immobilier.

Etant ici précisé que les dispositions dudit acte non modifié par les présentes restent applicables.

Ces dispositions s'appliquent de facto aux Volumes 4 à 20 issus de la subdivision du Volume 1.

« 1°) Principe général

En raison de la superposition et de l'imbrication des différents ouvrages, constructions, équipements composant l'Ensemble Immobilier et afin d'en permettre une utilisation rationnelle, les différents propriétaires de ces ouvrages, constructions, équipements devront souffrir et respecter les servitudes et charges ci-après. Au regard des obligations réelles qui découleront de ces servitudes, chacun des volumes de l'Ensemble Immobilier sera considéré à l'égard des autres comme fonds dominant et servant et réciproquement.

Par le seul fait de l'acquisition de ces volumes, leurs propriétaires seront réputés, accepter et consentir les servitudes en cause, sans indemnité quelconque.

2°) Servitudes générales d'appui

L'Ensemble Immobilier étant composé des divers ouvrages superposés et imbriqués, les ouvrages qui supportent de quelque manière que ce soit d'autres ouvrages appartenant à d'autres propriétaires, sont grevés de toutes les servitudes d'appui.

En outre, les charges maximales pour lesquelles les structures porteuses ont été réalisées devront être constamment respectées lors de la construction ou toute modification des ouvrages compris dans chaque volume.

3°) Servitudes d'accrochage

Lorsque la dalle constituant le plafond d'un local n'appartient pas au propriétaire de ce local mais au propriétaire d'un « volume » supérieur, cette dalle sera grevée d'une servitude d'accrochage pour des équipements divers (canalisations, faux plafonds, éléments de décoration) entraînant des charges compatibles avec les structures porteuses. Le propriétaire du local aura ainsi le droit de pratiquer de petits percements, travaux et ouvrages susceptibles de n'apporter aucune détérioration aux structures porteuses, à fortiori de ne pas porter atteinte à la stabilité de celle-ci.

4°) Canalisations, gaines et réseaux divers

Les différents ouvrages appartenant à des propriétaires distincts sont grevés de servitudes réciproques pour le passage, l'entretien, la réfection et le remplacement de

→ el 43 n°.

toutes canalisations, gaines et réseaux divers qu'ils soient publics ou privés nécessaires à l'alimentation et l'évacuation technique de toutes les parties de l'ensemble immobilier. Ces servitudes devront être exercées de manière à gêner le moins possible l'utilisation et l'usage normal des ouvrages grevés.

Dans la mesure où ils ne demeureront pas la propriété des services publics ou de la société concessionnaire, les canalisations gaines et réseaux divers affectés à l'usage d'un volume seront la propriété de ce volume à partir des canalisations générales. Lorsque ces canalisations, gaines et réseaux seront sur une partie de leur parcours, communs à deux ou plusieurs volumes, ils seront indivis entre ces volumes.

5°) Servitudes d'écoulement des eaux

Sauf disposition contraire prévue par les servitudes particulières notamment, chaque volume supérieur bénéficiera, à l'encontre du volume inférieur, de toutes les servitudes d'écoulement d'eau de pluie, de nettoyage et de ruissellement.

Les équipements nécessaires à l'exercice de cette servitude, tels que tuyauteries, caniveaux, canalisations, etc., seront entretenus et remplacés par le propriétaire de chaque volume supérieur qui, à cet effet, profitera de toutes servitudes nécessaires (accès, passage, etc.) sur les volumes inférieurs.

7°) Entretien - Réparations - Reconstruction

A - Obligation générale d'entretien et de réparation

Chaque propriétaire devra assurer l'entretien et la réparation de ses locaux et ouvrages de façon telle qu'ils n'affectent à aucun moment la solidité de l'ensemble immobilier et la sécurité de ses occupants et qu'ils n'entravent pas l'utilisation normale des autres parties de l'immeuble.

Dans le cadre de cette obligation d'entretien et de réparation, chaque propriétaire bénéficiera de tous droits d'accès aux volumes des autres propriétaires, notamment pour l'entretien et la réfection éventuelle des ouvrages d'étanchéité lui appartenant, mais à charge pour lui de procéder à toute remise en état qui s'imposerait suite à son intervention.

B - Travaux - Modifications - Reconstruction

Chaque propriétaire pourra réaliser sur ses ouvrages ou locaux tous travaux quelconques à la condition expresse qu'ils n'affectent en rien la solidité de l'ensemble Immobilier et l'usage des éléments de celui-ci appartenant à d'autres propriétaires.

Lorsque les travaux envisagés sont susceptibles d'affecter la solidité de l'ensemble Immobilier, ils ne pourront être entrepris qu'avec l'accord préalable et écrit de tous les autres propriétaires concernés. Il pourra être exigé que les travaux soient réalisés sous le contrôle de l'architecte de l'ensemble immobilier dont les honoraires seront à la charge de l'auteur des travaux en cause.

Lorsque les travaux envisagés affectent l'usage d'éléments de l'ensemble Immobilier appartenant à d'autres propriétaires, ils ne pourront être entrepris qu'avec l'accord préalable et écrit de ces propriétaires.

Si les travaux envisagés affectent à la fois la solidité de l'ensemble immobilier et l'usage des éléments de celui-ci appartenant à d'autres propriétaires, les dispositions figurant aux deux alinéas qui précèdent seront applicables cumulativement.

En cas de destruction involontaire des ouvrages de l'ensemble Immobilier et si leur

→  LB 15.

reconstruction est décidée, les nouveaux ouvrages devront obligatoirement présenter des caractéristiques techniques au moins équivalentes à celles des ouvrages détruits.

Toutefois, si un ou plusieurs propriétaires décident de ne pas reconstruire, ils devront indemniser les autres propriétaires du préjudice qui en résultera pour eux. Cette indemnisation aura lieu dans les conditions fixées soit à l'amiable soit par voie d'expertise. Dans ce dernier cas, si les parties ne sont pas d'accord sur le choix d'un expert, ce dernier sera nommé par voie judiciaire à la demande de la partie la plus diligente. Ils devront également consentir les servitudes de fondations nécessaires à la reconstruction des autres volumes similaires à ceux actuellement existant.

L'ensemble des travaux d'améliorations, de modification ou de reconstruction des ouvrages de l'Ensemble Immobilier devront obligatoirement être exécutés en respectant :

- * les limites du ou des « volumes » dont dépendent ces ouvrages, telles qu'elles sont définies ci-dessus,
- * les autorisations administratives éventuellement nécessaires et les règles de sécurité en vigueur,
- * et les conventions diverses conclues par chaque propriétaire lors de son acquisition. »

Etant ici précisé en ce qui concerne le droit de reconstruire s'appliquant aux lots issus de la subdivision du volume 1. que ce droit se répartit au prorata des surfaces existantes avant le sinistre d'après les surfaces autorisées par les différentes autorisations administratives de construire obtenues et qu'en cas de carence d'un des propriétaires à reconstruire les autres auront le droit d'implanter dans son volume l'ensemble des constructions nécessaires à la coexistence des volumes par application des servitudes générales de l'état description de division en volumes sans que ce propriétaire ne puisse s'y opposer.

Précision étant ici également faite que ce qui a été stipulé ci-dessus au paragraphe « 3°) Servitudes d'accrochage » peuvent concerner les flocages éventuels en ce qui concerne les volumes issus de la subdivision du volume 1.

- En revanche, la suppression du Volume 1 et son remplacement par les Volumes 4 à 20 nécessitent de repositionner certaines servitudes particulières et de créer de nouvelles servitudes entre les volumes créés.

3. SERVITUDES GENERALES RECIPROQUES

D'une façon générale, les propriétaires des différents volumes devront respecter toutes les servitudes qui grevent, peuvent ou pourront grever l'ensemble immobilier, qu'elles soient d'origine conventionnelle ou légale, civile ou administrative.

Les bâtiments ou ouvrages édifiés dans les volumes seront grevés et profiteront de toutes les servitudes nécessaires à leur coexistence, solidité, entretien, usage, vue, réparations et remplacements.

Ces servitudes comprennent, sans que cette énumération soit limitative :

a) Servitude de conception :
Les bâtiments ou ouvrages édifiés dans les volumes seront grevés et profiteront d'une servitude réelle et perpétuelle d'appui, d'accrochage et d'ancrage.

b) Servitude de fonctionnement :
Chaque volume devra supporter le passage des canalisations, conduits, prises d'air, tuyauteries et réseaux divers, (les conduits d'évacuation des eaux de ruissellement, fluides, chauffage, électricité, Télécom, ventilations, etc.), nécessaires au

→  LB 15.

fonctionnement de l'immeuble, ainsi que l'existence et l'utilisation des éléments d'équipement de ceux-ci (trappes de visites, tampons de dégorgeement, etc.)

c) Servitude d'entretien :

Chaque volume devra supporter l'exécution des réparations, travaux et opérations d'entretien nécessaires ou utiles aux éléments d'équipement passant dans son volume. Les propriétaires sont tenus de livrer accès à leurs locaux aux architectes, entrepreneurs, ouvriers chargés de surveiller, conduire ou exécuter ces réparations ou travaux et supporter l'établissement d'échafaudages en conséquence, notamment pour le nettoyage des façades, la réparation ou le branchement, l'entretien ou la réfection des toitures et terrasses ainsi que des éléments d'équipement qui pourront y être implantés.

Pour la mise en œuvre de ce qui précède, chaque propriétaire de volumes devra être préalablement informé par tout moyen dans le délai d'un (1) mois avant le commencement de tous travaux.

Toutefois, chaque propriétaire pourra opposer un refus auxdits travaux dès lors que ceux-ci peuvent porter atteinte à la sécurité des biens ou entraver l'exploitation commerciale desdits biens.

Les propriétaires de chaque volume sont tenus de maintenir ces éléments d'équipement en bon état et d'en assurer l'entretien.

Les travaux d'entretien devront faire l'objet d'une information réciproque avant chaque intervention.

d) Servitudes de vues :

Les propriétaires de chaque volume devront supporter les vues directes ou obliques, quand bien même les ouvertures seraient placées à des distances des limites séparatives inférieures aux distances réglementaires.

4. SERVITUDES PARTICULIÈRES CONCERNANT LES LOTS CRÉÉS

4.1. REPORT DE SERVITUDES SUITE A LA SUBDIVISION DU VOLUME 17

Servitude d'évacuation des eaux de drainage de la nappe

Fonds dominant : Volume 27

Fonds Servant : Volumes 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17.

Soit l'ensemble des volumes situé en infrastructure de l'opération de construction.

Les volumes 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17 (fonds servant) est grevé d'une servitude d'évacuation des eaux de drainage de la nappe sous voie nouvelle au dessus de la couche d'étanchéité au profit du volume 2 (fonds dominant).

4.2. CRÉATION DE NOUVELLES SERVITUDES ENTRE LES NOUVEAUX VOLUMES

Le Requérant précise que pour la localisation des servitudes ci-après (à l'exception de celle relative au foisonnement) il y a lieu de se reporter aux plans du géomètre ci-après annexés.

4.2.1. Servitude réciproque de foisonnement

Fonds servants : Volume 12, 13, 14 et 15

Fonds dominants : Volume 12, 13, 14 et 15

Les volumes 12, 13, 14 et 15 sont grevés d'une servitude de stationnement en foisonnement au profit des volumes 12, 13, 14 et 15.

→ cf UB MS.

Cette servitude est constituée afin de permettre une rationalisation du stationnement et des véhicules au sein du parc de stationnement et afin de permettre son ouverture au public, telles que ces conditions de foisonnement sont définies dans les statuts de l'AFUL PARKING CŒUR DE QUARTIER LOT 2.

4.2.2. Servitude de sortie de secours

Fonds servants : Volume 12

Fonds dominants : Volumes 7, 13, 14 et 15

Le Volume 12 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite de sortie de secours au profit des Volumes 4, 13, 14 et 15.

Cette servitude s'exerce :

- Du deuxième sous-sol,
- Au premier sous-sol,
- Jusqu'au rez-de-chaussée.

4.2.3. Servitudes d'accès technicien

Fonds servant : Volume 12.

Fonds dominant : Volume 16.

Le Volume 12 est grevé de servitudes de passage réelles, perpétuelles et gratuites de tout technicien pour l'accès aux vides de construction, bassins de rétention au profit du Volume 16. Ces servitudes s'exercent au premier sous-sol et au rez-de-chaussée.

Fonds servant : Volume 12.

Fonds dominant : Volume 17.

Le Volume 12 est grevé de servitudes de passage réelles, perpétuelles et gratuites de tout technicien pour l'accès au local TGBT, accès moyenne surface, local technique, bassin de rétention pour sprinklage, local pompes, local technique ascenseurs commerces profit du Volume 17. Ces servitudes s'exercent au premier sous-sol et au rez-de-chaussée.

Fonds servant : Volume 12.

Fonds dominant : Volume 4.

Le Volume 12 est grevé de servitudes de passage réelles, perpétuelles et gratuites de tout technicien pour l'accès au local chauffage, stockage eau chaude sanitaire, local Télécom, VH, au profit du Volume 4. Ces servitudes s'exercent au premier sous-sol.

Fonds servant : Volume 4.

Fonds dominant : Volume 17.

Le Volume 4 est grevé de servitudes de passage réelles, perpétuelles et gratuites de tout technicien pour l'accès au local eau, boutiques, au profit du Volume 17. Ces servitudes s'exercent au premier sous-sol.

Fonds servant : Volume 12.

Fonds dominant : Volumes 7, 18 et 19.

Le Volume 12 est grevé de servitudes de passage réelles, perpétuelles et gratuites de tout technicien pour l'accès au local eau Résidence étudiante, local eau Logement social, local eau et stockage eau chaude sanitaire de la Résidence de tourisme au profit du Volume 7, 18 et 19. Ces servitudes s'exercent au premier sous-sol et au rez-de-chaussée.

→ cf UB MS.

Fonds servant : Volume 12.
Fonds dominant : Volumes 4 et 17.
Le Volume 12 est grevé de servitudes de passage réelles, perpétuelles et gratuites de tout technicien pour l'accès au local eau logements et local eau boutiques au profit du Volume 4 et 17. Ces servitudes s'exercent au premier sous-sol et au rez-de-chaussée.

Fonds servant : Volume 7.
Fonds dominant : Volumes 18 et 19.
Le Volume 7 est grevé de servitudes de passage réelles, perpétuelles et gratuites de tout technicien pour l'accès au local eau Résidence étudiante privée et local eau Résidence étudiante sociale au profit du Volume 18 et 19. Ces servitudes s'exercent au premier sous-sol et au rez-de-chaussée.

Fonds servant : Volume 5.
Fonds dominant : Volume 17.
Le Volume 4 est grevé d'une servitude d'accès et de passage réelle, perpétuelle et gratuite pour piétons au profit du Volume 17 pour permettre le nettoyage et l'entretien de la verrière au rez-de-jardin. Cette servitude s'exerce au rez-de-chaussée et au premier étage.

Fonds servant : Volume 4.
Fonds dominant : Volumes 4, 9 et 11.
Le Volume 4 est grevé de servitudes de passage réelles, perpétuelles et gratuites de tout technicien pour l'entretien du jardin au profit du Volume 4, 9 et 11. Ces servitudes s'exercent au rez-de-chaussée et au 1^{er} étage.

Fonds servant : Volume 5.
Fonds dominant : Volumes 6 et 7.
Le Volume 5 est grevé de servitudes de passage réelles, perpétuelles et gratuites de tout technicien pour l'entretien du jardin au profit du Volume 6 et 7. Ces servitudes s'exercent au rez-de-chaussée et au 1^{er} étage.

6. **4.2.4. Servitudes d'accès technicien aux toitures**

Fonds servant : Volume 4.
Fonds dominant : Volumes 12 et 17.
Le Volume 4 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès au profit de tout technicien au profit des Volumes 12 et 17 pour accès aux toitures. Cette servitude s'exerce du rez-de-chaussée au dernier par les ascenseurs et les escaliers desservant ces locaux.

Fonds servant : Volume 5.
Fonds dominant : Volumes 12 et 17.
Le Volume 5 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite d'accès au profit de tout technicien au profit des Volumes 12 et 17 pour accès aux toitures. Cette servitude s'exerce du rez-de-chaussée au dernier par les ascenseurs et les escaliers desservant ces locaux.

Fonds servant : Volume 6.
Fonds dominant : Volumes 12 et 17.
Le Volume 6 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite d'accès au profit de tout technicien au profit des Volumes 12 et 17 pour accès aux toitures. Cette servitude s'exerce du rez-de-chaussée au dernier par les ascenseurs et les escaliers desservant ces locaux.

Fonds servant : Volume 7.



Fonds dominant : Volumes 12 et 17.
Le Volume 7 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès au profit de tout technicien au profit des Volumes 12 et 17 pour accès aux toitures. Cette servitude s'exerce du rez-de-chaussée au dernier par les ascenseurs et les escaliers desservant ces locaux.

Fonds servant : Volume 9.
Fonds dominant : Volumes 12 et 17.
Le Volume 9 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès au profit de tout technicien au profit des Volumes 12 et 17 pour accès aux toitures. Cette servitude s'exerce du rez-de-chaussée au dernier par les ascenseurs et les escaliers desservant ces locaux.

Fonds servant : Volume 11.
Fonds dominant : Volumes 12 et 17.
Le Volume 11 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès au profit de tout technicien au profit des Volumes 12 et 17 pour accès aux toitures. Cette servitude s'exerce du rez-de-chaussée au dernier par les ascenseurs et les escaliers desservant ces locaux.

4.2.5. Servitudes de passage piétons

Fonds servant : Volume 14.
Fonds dominant : Volumes 12 et 17.
Le Volume 14 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons au profit des Volumes 12 et 17 pour accès au local d'exploitation parking et local technique GSA, bassin de rétention sprinkler, local eau. Cette servitude s'exerce au deuxième sous-sol.

Fonds servant : Volume 13.
Fonds dominant : Volume 17.
Le Volume 13 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons au profit du Volume 17 pour accès aux locaux techniques, ascenseur commerces, accès ascenseur grande surface alimentaire. Cette servitude s'exerce au deuxième sous-sol.

Fonds servant : Volume 6.
Fonds dominant : Volume 8.
Le Volume 6 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons au profit du Volume 8 pour accès au local technique. Cette servitude s'exerce au deuxième sous-sol.

Fonds servant : Volume 12.
Fonds dominant : Volume 8.
Le Volume 12 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons au profit du Volume 8 pour accès au local technique. Cette servitude s'exerce au deuxième sous-sol.

Fonds servant : Volume 12.
Fonds dominant : Volumes 13, 14 et 15.
Le Volume 12 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons au profit des Volumes 13, 14 et 15 pour accès A la sortie de secours du parking.

- Cette servitude s'exerce:
- Du deuxième sous-sol,
 - Au premier sous-sol,
 - Jusqu'au rez-de-chaussée.



Fonds servant : Volume 13.
 Fonds dominant : Volume 8.
 Le Volume 13 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons au profit du Volume 8 pour accès au local technique. Cette servitude s'exerce au deuxième sous-sol.

4.2.6. Servitudes de passage piétons et véhicules

Fonds servant : Volume 15.
 Fonds dominant : Volumes 4, 13 et 14.
 Le Volume 15 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons et véhicules au profit des Volumes 4, 13 et 14. Cette servitude s'exerce au deuxième sous-sol et au premier sous-sol.

Fonds servant : Volume 14.
 Fonds dominant : Volumes 4, 13 et 15.
 Le Volume 14 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons et véhicules au profit des Volumes 4, 13 et 15. Cette servitude s'exerce au deuxième sous-sol.

Fonds servant : Volume 13.
 Fonds dominant : Volumes 4, 14 et 15.
 Le Volume 13 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons et véhicules au profit des Volumes 4, 14 et 15. Cette servitude s'exerce au deuxième sous-sol.

Fonds servant : Volume 12.
 Fonds dominant : Volumes 4, 13, 14 et 15.
 Le Volume 12 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour piétons et véhicules au profit des Volumes 4, 13, 14 et 15. Cette servitude s'exerce au premier sous-sol et au rez-de-chaussée.

4.2.7. Servitude de passage pour vélo

Fonds servant : Volume 12.
 Fonds dominant : Volumes 10 et 11.
 Le Volume 12 est grevé d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite, d'accès pour vélos au profit des Volumes 10 et 11 par la rampe et les circulations de parking. Cette servitude s'exerce au premier sous-sol et au rez-de-chaussée.

5. CRÉATION DE DEUX ASSOCIATIONS FONCIÈRES URBAINES LIBRES

Deux Associations Foncières Urbaines Libres seront créées pour la gestion, la surveillance, l'entretien, le remplacement et éventuellement le déplacement des équipements et ouvrages communs à tous les volumes ou à plusieurs d'entre eux.

Ainsi :
 [1] La propriété et/ou la gestion des éléments d'équipement collectif, hors équipements se rapportant au parc de stationnement de l'Ensemble Immobilier, seront remises à une association foncière urbaine libre dénommée "ASSOCIATION FONCIÈRE URBAINE LIBRE CŒUR DE QUARTIER LOT 2".

[2] Et la gestion du parc de stationnement sera remis à une association foncière urbaine libre dénommée "ASSOCIATION FONCIÈRE URBAINE LIBRE PARKING CŒUR DE QUARTIER LOT 2" et notamment la gestion de la mutualisation des emplacements de stationnement afin de permettre son ouverture au public.

Handwritten notes and signatures: a large arrow pointing right, followed by initials "ep" and "CB MS".

Elles auront également pour objet d'assurer tous les services d'intérêt collectif ainsi que de décider et d'exécuter tous travaux nécessaires au bon fonctionnement des équipements et services d'intérêt collectif.

Dans chaque acte de mutation d'un bien compris dans l'assiette ci-dessus rappelée, il sera constaté l'adhésion du ou des cessionnaires aux AFUL et il leur sera fait obligation de respecter le Cahier des Charges et de régler les charges établies par ces associations dont la répartition sera faite ci-après.

6. CHARGES ET OBLIGATIONS GREVANT LE TERRAIN D'ASSIETTE DE LA VOLUMETRIE

Il a été constitué aux termes de l'acte reçu par Maître Julien MIARA, Notaire susvisé, le 8 juillet 2011 contenant vente par la R.A.T.P. à l'ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA DEFENSE SEINE ARCHE, diverses charges et / ou obligations dont la teneur est littéralement rapportée ci-après :

Pour une meilleure compréhension du texte qui va suivre, le terme « Vendeur » désigne la RATP, le terme « Acquéreur » désigne l'EPADESA et le terme « Construction » désigne tout constructeur ou acquéreur des biens immobiliers vendus (en ce compris les Biens Immobiliers) par la RATP à l'EPADESA, Aménageur.

20.6 Dispositions particulières relatives à la proximité d'une infrastructure de transport terrestre

1.1. Informations à porter à connaissance de tout acquéreur
 Les dispositions ci-après devront être rappelées intégralement dans tout acte portant transfert de propriété, tout acte de transfert de droit réel, tout état descriptif de division volumétrique et tout règlement de copropriété ayant pour objet tout ou partie des Biens Immobiliers Vendus ou tout ou partie des ouvrages qui y seront édifiés.

« L'acquéreur reconnaît avoir été complètement et parfaitement informé du fait que les Biens Immobiliers Vendus sont situés à proximité d'une infrastructure de transport terrestre régie notamment par les articles R.571.32 et suivants du Titre Septième "Prévention des nuisances sonores" du Code de l'environnement.

Cette infrastructure en service, constituée des voies ferroviaires du RER A qui sont en exploitation 24h sur 24h et 7 jours sur 7 (exploitation d'un service de transport de voyageurs et opérations de maintenance sur les infrastructures hors période d'exploitation (la nuit notamment)), génère des émissions acoustiques et vibratoires diurnes et nocturnes.

Ces dispositions devront être intégralement reprises dans tout acte de transfert de propriété, tout acte de transfert de droit réel, tout état descriptif de division volumétrique et tout règlement de copropriété ayant pour objet tout ou partie des Biens Immobiliers Vendus ou tout ou partie des ouvrages qui y seront édifiés.

L'acquéreur, et chaque ayant-cause successif, garantit la RATP de tout manquement à cette obligation de reproduction dont il serait l'auteur, et de tous recours qui en seraient la conséquence. »

Handwritten notes and signatures: a large arrow pointing right, followed by initials "ep" and "CB MS".

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

45

L'Acquéreur aux présentes déclare prendre les engagements ci-dessus et garantir le Vendeur de tout manquement à cette obligation de reproduction dont il serait l'auteur et de tous recours qui en seraient la conséquence.

1.2 Etat initial des Biens Immobiliers Vendus au jour de la vente par la RATP à l'EPADESA

Il est précisé par le Vendeur ce qui suit :

1. Le tronçon aérien compris entre Nanterre – Université et Rueil – Malmaison comprenant notamment les Biens Immobiliers Vendus est, aux termes de l'arrêté préfectoral n°2000-246 du 18/09/2000 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit pour la commune de Nanterre, classé, sur le plan acoustique, en catégorie 3, soit :
 - un niveau sonore diurne (6h00-22h00) devant être compris entre 70 et 76dB(A) pour un secteur de 100m de part et d'autre de l'infrastructure,
 - un niveau sonore nocturne (22h00-6h00) devant être compris entre 65 et 71dB(A) pour un secteur de 100m de part et d'autre de l'infrastructure.

Etant ici précisé que cette information figure également dans le PLU de la Commune de NANTERRE sous le titre « Servitudes d'utilité publique ». L'arrêté préfectoral sus-visé forme annexe.

Annexe n° 22. Arrêté préfectoral n° 2000-246 du 18 septembre 2000

2. La cartographie des tronçons aériens compris entre Nanterre – Université et Rueil – Malmaison comprenant notamment les Biens Immobiliers Vendus, a été établie en application des dispositions de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et aux dispositions de l'arrêté du 04 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit. Cette cartographie a été approuvée par arrêté préfectoral DRIEA IDF 2011-2-007 du 03/02/2011 portant approbation de la carte de bruit relative aux infrastructures ferroviaires de la Régie Autonome des Transports Parisiens dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains sur le territoire du département des Hauts-de-Seine.

L'arrêté du 04 avril 2006, l'arrêté comportant la cartographie du bruit, ainsi que la directive sus visés, forment annexe au présent acte.

Annexe n° 23. Arrêté préfectoral du 4 avril 2006

Annexe n° 24. Arrêté préfectoral DRIEA IDF 2011-02-007 du 3 février 2011

Annexe n° 25. Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002

Cette cartographie a pour objet la représentation du bruit généré par la ligne RER A de la RATP et son impact sonore en façade des bâtiments existants. Cette cartographie ne montre aucun dépassement des valeurs limites admissibles (73dB(A) pour l'indicateur L_{den} et 65dB(A) pour l'indicateur L_n) en façade des bâtiments existants sur le secteur concerné.

3. Le recensement des Points Noirs du Bruit (PNB), selon les prescriptions de la circulaire du 12 juin 2001 "relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres - réorption des PNB des transports terrestres" de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 précitée, n'a pas mis en évidence sur le secteur incriminé de PNB.

Il est rappelé qu'un Point Noir du Bruit répond à des critères acoustiques et d'antériorité tels que définis dans la circulaire du 12 juin 2001 sus-visée.

Etant ici précisé que les informations des points 2 et 3 portent sur la situation acoustique :

 LB NF .

46

- des seuls bâtiments existants à ce jour sur le site, la situation acoustique de toute construction nouvelle ne pouvant être définie que par une analyse spécifique, qui intégrera notamment la distance de la construction projetée vis-à-vis des sources de bruit.
- au regard des conséquences acoustiques de la seule présence de l'exploitation de la ligne ferroviaire RER A.

4. Une campagne de mesures acoustiques, en l'état de la configuration des Biens Immobiliers Vendus, a été réalisée le 22 mars 2011 par AVLS sur une partie desdits Biens Immobiliers Vendus (volumes 4, 5 et 6 de l'EDDV 1 et parcelles cadastrées section AF numéros 519, AF 634p et AF 649p). Cette étude "Rapport de mesures acoustiques en date du 6 juillet 2011" forme annexe.

Annexe n° 26. Rapport AVLS du 6 juillet 2011 – Rapport de mesures acoustiques

Un état initial des niveaux de pressions acoustiques en l'état de la configuration des Biens Immobiliers Vendus a été réalisé sur une partie desdits Biens Immobiliers (volumes 4, 5 et 6 de l'EDDV 1 et parcelles cadastrées section AF numéros 519, AF 634p et AF 649p) par le bureau d'étude AVLS sur la base de mesures réalisées in situ le 31 mai 2011 avant toute construction nouvelle. Ces mesures prennent en considération l'ensemble des sources de bruit présentes sur le site (voies ferroviaires RATP, SNCF, voies routières) et ont été réalisées directement en bordure des voies RER A. Cet état initial présente des valeurs, en deux points mesurés à respectivement 5,5 mètres du rail le plus proche et 10,5 mètres du rail le plus proche, de 72 et 75,5 dB(A) pour l'indicateur L_{den} , et de 64,5 et 62,5 dB(A) pour l'indicateur L_n . Cet état initial "Rapport de niveaux de pression acoustique en date du 24 juin 2011" forme Annexe.

Annexe n° 27. Rapport AVLS du 24 juin 2011 – Mesures de niveaux de pression acoustique

Un état initial de niveaux de vibrations en l'état de la configuration des Biens Immobiliers Vendus a été réalisé sur une partie desdits Biens Immobiliers (volumes 4, 5 et 6 de l'EDDV 1 et parcelles AF 519, AF 634p et AF 649p) par le bureau d'étude AVLS sur la base de mesures réalisées in situ le 22 mars 2011 avant toute construction nouvelle. Cet état initial correspond aux seules pages 1 à 16 du document intitulé « Rapport de mesures vibratoires en date du 6 juillet 2011 », lequel rapport est intégralement annexé.

Annexe n° 29. Rapport AVLS en date du 6 juillet 2011- Rapport de mesures vibratoires

1.3 Evolution

L'Acquéreur, dans son rôle d'aménageur, envisage de vendre les Biens Immobiliers Vendus à des opérateurs immobiliers (ci-après les Constructeurs) en vue de la réalisation par lesdits Constructeurs, de programmes immobiliers à usage de logements (logements familiaux, résidences étudiantes et de tourisme), de commerces et de bureaux.

Il est essentiel pour le Vendeur, tout à la fois, de pouvoir poursuivre régulièrement l'exploitation de l'infrastructure de transport ferroviaire nonobstant l'implantation de ces programmes immobiliers et que soient mises en œuvre, dans le périmètre des Biens Immobiliers Vendus, par les Constructeurs et tous ayants-causes Constructeurs successifs, l'ensemble des mesures nécessaires pour que les nuisances sonores et vibratoires affectant les propriétaires et occupants de ces programmes immobiliers soient limitées

 LB NF .

à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal de ces programmes.

L'Acquéreur précise qu'à la demande du Constructeur intervenant sur les lots 1 et 2 (volumes 4, 5 et 6 de l'EDDV n°1 et parcelles AF 519, AF 634 p et AF 649p) constituant une partie des Biens Immobiliers Vendus, la Société AVLS a réalisé, le 6 juillet 2011 sur le dit périmètre, et pour chacun des deux lots précités uniquement, une étude de préconisation acoustique et vibratoire qui spécifie les objectifs et préconisations préventives à mettre en œuvre.

Annexe n° 30. Rapports de préconisations acoustiques et vibratoires relatifs aux lots 1 et 2

Il appartiendra à l'Acquéreur et à ses ayants-cause de valider leurs propres études.

1.4 Engagements et Garantie

L'Acquéreur s'oblige à reproduire dans tous actes de propriété et tous actes portant transfert de droits réels au profit des Constructeurs les engagements suivants :

« Le Constructeur s'oblige à titre irrévocable :

- à mettre en œuvre, pour la réalisation des programmes immobiliers projetés, l'ensemble des mesures nécessaires ou utiles pour assurer l'isolation acoustique et vibratoire des bâtiments conformément à la destination de chacun d'eux, telles que ces mesures seront préconisées par un bureau d'études spécialisé de réputation nationale, la RATP n'entendant pas être inquiétée compte tenu de la situation des Biens Immobiliers Vendus.
- A déposer au rang des minutes de son notaire, dans le mois de l'achèvement de chacun des bâtiments composant les programmes immobiliers projetés :
- l'attestation établie par un contrôleur technique indépendant, certifiant que ces mesures d'isolation acoustique et vibratoire ont été réalisées conformément à la destination de l'immeuble.
- l'attestation de prise en compte de la réglementation acoustique visée à l'article L.111-11-1 du Code de la construction et de l'habitation
- les volets acoustiques et vibratoires du procès-verbal de réception des travaux qui devront contenir à minima les informations suivantes :
 - l'isolement acoustique standardisé pondéré contre les bruits de l'environnement extérieur,
 - les niveaux de bruit ambiant, contribution ferroviaire seule, et résiduel, en dB(A), mesurés à 2 mètres en façade,
 - les niveaux de vitesse vibratoire, en dB (réf. 5*10⁻⁸ en m/s), sur des murs ou poteaux porteurs, en fondation (si présence de rupture anti-vibratoire : mesure avant et après la rupture) et dans les étages (appartement témoin, différents étages, pièces donnant sur l'infrastructure) et les signatures spectrales, en m/s et en tiers d'octave, associées,
 - le niveau de bruit solide, à l'intérieur, produit par la source ferroviaire, en dB et en dB(A), mesuré en simultané avec les points de vibration et les signatures spectrales, en dB et en tiers d'octave associées,
 - le niveau de bruit résiduel, à l'intérieur, hors source ferroviaire, en dB et en dB(A), mesuré en simultané avec les points de vibration et les signatures spectrales, en dB et en tiers d'octave associées.

Une notification sera faite de ce dépôt à la RATP, laquelle pourra toujours en demander délivrance à ses frais au notaire dépositaire.

el LS 15.

Le Constructeur garantit la RATP de tous recours dont le non respect de ces engagements serait l'objet ou la cause et des conséquences de toute nature des dits recours.

Dans l'hypothèse où le Constructeur ne réaliserait pas lui-même le programme immobilier projeté, il devra s'engager à faire reprendre lesdits engagements et garantie par ses ayants-cause Constructeurs. Il en sera de même pour tous ayants-cause Constructeurs successifs réalisant des programmes immobiliers dans le périmètre des Biens Immobiliers Vendus par la RATP.»

L'Acquéreur garantit le Vendeur de tous recours et des conséquences de toute nature de tous recours dont le non respect de cet engagement de reproduction serait l'objet ou la cause.»

Le Requéreur déclare avoir parfaite connaissance des dispositions ci-dessus rappelées. Enfin, le Requéreur reconnaît avoir été complètement et parfaitement informé du fait que les Biens sont situés à proximité d'une infrastructure de transport terrestre régie notamment par les articles R. 571.32 et suivants du Titre Septième "Prévention des nuisances sonores" du Code de l'environnement.

Cette infrastructure en service, constituée des voies ferroviaires du RER A qui sont en exploitation 24h sur 24h et 7 jours sur 7 (exploitation d'un service de transport de voyageurs et opérations de maintenance sur les infrastructures hors période d'exploitation (la nuit notamment)), génère des émissions acoustiques et vibratoires diurnes et nocturnes.

Ces dispositions devront être intégralement reprises dans tout acte de transfert de propriété, tout acte de transfert de droit réel, tout état descriptif de division volumétrique et tout règlement de copropriété ayant pour objet tout ou partie volumes ou tout ou partie des ouvrages qui y seront édifiés.

Le Requéreur, et chaque ayant-cause successif, garantit la RATP de tout manquement à cette obligation de reproduction dont il serait l'auteur, et de tous recours qui en seraient la conséquence.

7. CHARGES

Les questions et les dépenses intéressant deux ou plusieurs volumes seront gérées, chacune pour ce qui la concerne, par les AFUL ci-dessus mentionnées.

Les charges liées au fonctionnement de l'ensemble immobilier et leurs modalités de répartition sont ci-après énumérées.

7.1. CHARGES GENERALES

7.1.1. En ce qui concerne l'AFUL CŒUR DE QUARTIER LOT 2

a) Définition des charges

Elles comprennent notamment, la présente énumération étant purement énonciative et non limitative :

- les impôts, contributions et taxes sous quelque dénomination que ce soit auxquels sera assujéti l'ensemble immobilier à l'exception de ceux pour lesquels l'Administration aurait émis un rôle distinct,
- toutes dépenses afférentes à tous réseaux, locaux techniques et ouvrages d'intérêt commun à tout ou partie des volumes immobiliers,
- la rémunération du Président de l'Association,
- les frais de fonctionnement de l'Association,

el LS 15.

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

49

- et généralement toute dépense d'intérêt général faite dans le cadre de l'ensemble immobilier et ne faisant pas l'objet d'une répartition particulière ci-après.

b) Répartition des charges

Les charges générées seront réparties entre tous les membres de l'Association dans les proportions ci-après, lesquelles ont été déterminées d'après la surface développée hors œuvre des constructions réalisées dans les volumes avec application d'un coefficient moyen tenant compte de la consistance et de la situation des constructions.

Vol.	Infrastructure : Nombre de places	Infrastructure : SHOB pondérée par le nombre de places **	Superstructure: e: SHON*	Clé de répartition : (SHON + SHOB pondérée x 0,2)	Quote-part
2	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-
4	98	3736	6142	6889	2458
5	-	-	2714	2714	968
6	-	-	1403	1403	501
7	-	-	3212	3212	1146
8	-	-	-	-	-
9	-	-	2569	2569	917
10	-	-	-	-	-
11	-	-	3086	3086	1101
12	220	8386	161	1838	656
13	35	1334	-	267	95

> ef US 15.

50

Vol.	Infrastructure : Nombre de places	Infrastructure : SHOB pondérée par le nombre	Superstructure: e: SHON*	Clé de répartition : (SHON + SHOB + SHON x 0,2)	Quote-part
14	37	1410	-	282	101
15	65	2478	-	496	177
16	-	-	-	-	-
17	-	-	5271	5271	1880
18	-	-	-	-	-
19	-	-	-	-	-
20	-	-	-	-	-
	455	17344	24558	28027	10000

*Les SHON indiquées ont été calculées par le Cabinet TARTACEDE-BOLLAERT en novembre 2012 d'après les plans du 27 juillet 2012

**Le calcul SHOB totale des sous-sols a été transmise par le requérant et le Cabinet TARTACEDE-BOLLAERT lui a retranché la SHON des sous-sols afin d'obtenir la SHOB des parkings

Observation étant ici faite que les volumes n°2-3-8-10-16-18-19-20 ne participent pas aux charges de l'AFUL

Ces quotes-parts correspondent au nombre de voix dont dispose chaque propriétaire au sein de l'assemblée générale de l'Association.

7.1.2. En ce qui concerne l'AFUL PARKING CŒUR DE QUARTIER LOT 2

Les charges communes à tous les propriétaires de places de parking sont les suivantes, sans que cette liste soit limitative :

- Les rémunérations du gestionnaire, du syndic et de l'éventuel mandataire extérieur visé à l'Article 10.1 des présentes, sur les postes ci-après selon leurs implications.
- Le gardiennage nocturne,
- L'entretien, la réparation et le remplacement des équipements de sécurité (télésurveillance, vidéosurveillance, contrôle d'accès, GTC, ...),
- L'entretien, la réparation et le remplacement des équipements de sécurité incendie (détection, extincteurs, Désenfumage, GTC ...),
- L'entretien, la réparation et le remplacement des barrières levantes, porte d'accès principal au parking,

> ef US 15.

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

51

- L'entretien de la rampe et des accès,

Sont formellement exclues des charges générale de l'association les dépenses entraînées par le fait ou la faute soit de l'un des membres de l'association, soit d'une personne ou d'un bien dont l'un de ceux-ci est légalement responsable. Ces charges seront imputables directement au membre responsable.

Elles sont réparties :

Numéro du volume	Nature	Quote part
13	Logements sociaux	4,20%
12	Commerces	59,00%
14	Résidence de tourisme	4,60%
15	Parking (ville de nanterre)	20,30%
4	Logements en accession	11,90%

7.2. CHARGES SPECIALES

Il est rappelé que certains des biens et volumes gérés et/ou appartenant aux AFUL ne concernent que certains volumes.

Les dépenses afférentes à ces biens seront supportées par les seuls propriétaires de ces volumes en fonction de l'utilité qu'ils en ont.

7.2.1. En ce qui concerne l'AFUL CŒUR DE QUARTIER LOT 2

Charges relatives à l'entretien des jardins du 1^{er} étage, la répartition est la suivante :

Volumes	Désignation	Clé répartition SHON (m ²)	de	Quote part
4	Immeuble d'habitation (accession)	6142		3211
5	Immeuble d'habitation (social)	2714		1419
6	Immeuble d'habitation (social)	1403		734
7	Immeuble d'habitation (Résidence de tourisme)	3212		1679
9	Immeuble d'habitation (Résidence étudiants - social)	2569		1343
11	Immeuble d'habitation (Résidence étudiants accession)	3086		1614
Totaux		19126		10000

7.2.2. En ce qui concerne l'AFUL PARKING CŒUR DE QUARTIER LOT 2

a) Les charges dédiées aux propriétaires de places de parking mutualisées et aux aires de circulations sont les suivantes, sans que cette liste soit limitative :

- Les rémunérations du gestionnaire, du syndic et de l'éventuel mandataire extérieur, sur les postes ci-après selon leurs implications.
- Les travaux de second œuvre (remise en peinture ...),
- Les consommations d'électricité et autres fluides,
- Les coûts de nettoyage et de maintenance,
- Les frais d'entretien et de réparations,
- Les achats de fournitures diverses,

→ e) LB r15.

52

- L'entretien, la réparation et le remplacement des télécommunications, sonorisations éventuelles,
- Les assurances,
- Les autres charges de gestion courante (ampoules, communication ...),

Elles sont réparties :

Numéro du volume	Nature	Quote part
13	Logements sociaux	4,80%
12	Commerces	67,00%
14	Résidence de tourisme	5,20%
15	Parking (ville de nanterre)	23,00%

b) Les charges dédiées aux propriétaires de places situées dans les volumes 12 et 15 sont les suivantes :

- L'entretien, la réparation et le remplacement du matériel de péage (caisse automatiques, bornes de comptage, système de gestion ...) hors barrières et portes faisant l'objet des charges générales,
- Les frais de personnel dédié à l'entretien et à la maintenance des équipements précités.

Elles sont réparties :

Numéro du volume	Nature	Quote part
12	Commerces	77,20%
15	Parking (ville de nanterre)	22,80%

Recettes

L'exploitation du Parc de stationnement va entraîner la perception de deux types de recettes et seront réparties dans les conditions suivantes :

a) Les recettes liées au chèque « 30 minutes gratuites » achetés par les commerçants au gestionnaire du Parc de stationnement et distribués à leur clientèle sont perçues dans leur intégralité par le volume 12 (commerces) dans la limite de 190 chèques utilisés simultanément dans le parking.

b) les recettes suivantes :

- Le stationnement horaire (payé à la durée) : clientèle des commerces stationnant plus que la période de gratuité, usagers horaires extérieurs,
- Les abonnements : usagers abonnés extérieurs

Elles sont réparties au prorata de la contribution aux charges ainsi qu'il est dit ci-dessus, savoir :

Numéro du volume	Nature	Quote part
13	Logements sociaux	4,80%
12	Commerces	67,00%
14	Résidence de tourisme	5,20%
15	Parking (ville de nanterre)	23,00%

8. OBLIGATION DE PARTICIPER AUX DEPENSES D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN DES RESEAUX ET OUVRAGES COMMUNS

Tout propriétaire de bien ou droits immobiliers dans l'ensemble immobilier s'oblige à régler, chaque année, aux AFUL ou aux organismes de gestion qui pourraient leur être substitués, sa quote-part des dépenses d'utilisation et d'entretien des ouvrages

→ e) LB r15.

communs et de fonctionnement des AFUL dans les conditions fixées à l'article «Charges», ci-avant, le tout conformément aux dispositions des statuts des AFUL concernant le recouvrement des charges.

9. OBLIGATION D'ASSURANCE

Chacun des propriétaires de volume devra assurer contre l'incendie (valeur de reconstruction à neuf), les parties d'immeubles lui appartenant et pouvoir en justifier à tout moment à toute demande des propriétaires du ou des autres volumes.

Chaque propriétaire de volume sera censé avoir renoncé dans sa police d'assurances incendie à tout recours en cas de sinistre, contre chacun des propriétaires de l'ensemble immobilier (cette clause de renonciation permet d'exonérer chaque propriétaire de volume, de la souscription à une police d'assurances couvrant le risque incendie, de l'intégralité de l'ensemble immobilier objet des présentes).

L'assurance que chaque propriétaire contractera devra tenir compte de cette renonciation réciproque à recours.

Pour garantir à l'ensemble des propriétaires que les indemnités allouées par les assurances en cas de sinistre seront bien utilisées à la remise en état des lieux, et notamment des éléments de structure, le bénéficiaire du contrat d'assurances que chaque propriétaire de volume aura contracté se trouvera, du seul fait de son acquisition, nanti au profit des autres propriétaires.

Chaque propriétaire doit assurer séparément auprès de compagnies notoirement solvables :

- 1) l'immeuble lui appartenant au minimum contre les risques d'incendie, d'explosions, dégâts des eaux avec clause de valeur à neuf (sans vétusté).
- 2) la responsabilité civile à l'égard des voisins et des tiers à la suite d'incendie, d'explosions et dégâts des eaux.
- 3) sa responsabilité civile à l'égard des tiers et des occupants à la suite d'accidents corporels, matériels et immatériels (sans limitation de sommes en ce qui concerne les dommages corporels), étant précisé que chaque propriétaire est considéré comme tiers par rapport aux propriétaires des autres volumes.
- 4) en cas de sinistre, chaque propriétaire s'engage expressément, sauf cas de force majeure à faire les déclarations de sinistre nécessaires auprès de ses assureurs dans les délais et à utiliser par priorité les indemnités versées par leurs assureurs pour la reconstruction à l'identique de l'ouvrage assuré.

La police souscrite devra constater la délégation d'indemnités éventuelles au profit des autres propriétaires de l'immeuble.

L'acquisition d'un volume par un acquéreur emportera pour lui adhésion impérative à la présente clause.

Elle pourra également, en cas de défaillance d'un propriétaire à l'obligation visée au paragraphe ci-dessus, souscrire pour le compte du propriétaire, toute police couvrant les risques ci-dessus à ses frais.

10. CARACTERE DES REGLES POSEES PAR LE PRESENT CAHIER DES CHARGES

Les règles posées dans le présent cahier des charges sont des règles d'intérêt privé. Leur respect est assuré par les AFUL.
Tout propriétaire peut également en demander directement l'application à l'encontre du propriétaire défaillant ou du locataire.

→ el LB 15.

En cas de transgression et de différent, le Tribunal de Grande Instance du lieu de l'immeuble est compétent pour connaître de toute action en exécution forcée et allouer tous dommages-intérêts.

Les règles posées par le présent cahier des charges peuvent être modifiées, par voie de décision de l'assemblée générale des AFUL, suivant ce qui est précisé dans les statuts.

11. PUBLICITE FONCIERE

Le présent modificatif à l'état descriptif de division en volumes sera publié au premier Bureau des Hypothèques de NANTERRE.

Il en sera de même de toutes modifications pouvant être apportées par la suite au présent règlement.

Pour le calcul du salaire du Conservateur, la valeur de l'ensemble des servitudes constituées aux présentes est estimée à 10.000 euros.

12. POUVOIRS POUR PUBLICITE FONCIERE

Pour l'accomplissement des formalités de publicité foncière, la requérante donne tous pouvoirs nécessaires à tout clerc habilité et assermenté de la Société Civile Professionnelle dénommée en tête des présentes, à l'effet de faire dresser et signer tous actes complémentaires ou rectificatifs pour parvenir à sa publication et notamment pour mettre le présent acte en concordance avec les documents hypothécaires et cadastraux.

13. ATTRIBUTION DE JURIDICTION

Pour l'exécution des présents statuts, il est fait attribution de juridiction au Tribunal de Grande Instance dans le ressort duquel se trouve l'ensemble immobilier.

14. FRAIS

Les frais d'établissement du présent acte et ceux qui en seront la suite ou la conséquence seront réglés ce jour par la requérante.

15. ELECTION DE DOMICILE

La requérante fait élection de domicile en son siège sus-indiqué.

16. CARACTERE AUTHENTIQUE DES ANNEXES

Toutes les annexes sus-relatées sont revêtues d'une mention d'annexe signée par le Notaire. Elles ont le caractère authentique comme faisant partie intégrante de la minute.

17. MENTION LEGALE D'INFORMATION

Conformément à l'article 32 de la loi n°78-17 «Informatique et Libertés» du 6 janvier 1978 modifiée, l'office notarial dispose d'un traitement informatique pour l'accomplissement des activités notariales, notamment de formalités d'actes. A cette fin, l'Office est amené à enregistrer des données concernant les parties et à les

→ el LB 15.

transmettre à certaines administrations, notamment à la conservation des hypothèques aux fins de publicité foncière des actes de vente et à des fins foncières, comptables et fiscales. Chaque partie peut exercer ses droits d'accès et de rectification aux données la concernant auprès de l'Office Notarial : SCP Cheuvreux et associés, notaires associés à PARIS 8ème arrondissement, 77 boulevard Malesherbes. Téléphone : 01.44.90.14.14 Télécopie : 01.44.90.14.15 Courriel : contact@cheuvreux-associes.fr. Pour les seuls actes relatifs aux mutations Immobilières, certaines données sur le bien et son prix, sauf opposition de la part d'une partie auprès de l'Office, seront transcrites dans une base de données Immobilières à des fins statistiques.

DONT ACTE sur CINQUANTE-CINQ (55) pages

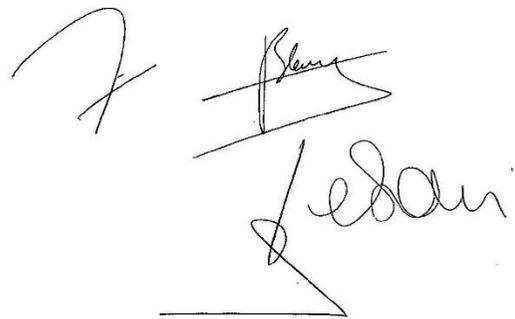
Comprenant

- renvoi approuvé : *Non*
- barre tirée dans des blancs : *Non*
- blanc bâtonné : *Non*
- ligne entière rayée : *Non*
- chiffre rayé nul : *Non*
- mot nul : *Non*

Paraphes

HS. LS et

Après lecture faite, les signatures ont été recueillies les jour, mois et an susdits par Madame Emilie BONNAMAS-BERTUCAT, Clerc de Notaire, habilité à cet effet et assermenté par actes déposés au rang des minutes de l'Office Notarial dénommé en tête des présentes, qui a signé avec les parties.
Le présent acte a été signé par le Notaire.



LS

52397206
(EBO)

MENTION IN-FINE pour les besoins de la publicité foncière

JE SOUSSIGNE, Maître Murielle GAMET, Notaire de la Société Civile Professionnelle «Cheuvreux et associés», notaires, associés d'une société civile professionnelle titulaire d'un office notarial dont le siège est situé à PARIS 8ème arrondissement, 77 Boulevard Malesherbes,

CERTIFIE ET ATTESTE ;

Qu'il y a lieu d'apporter la rectification suivante :

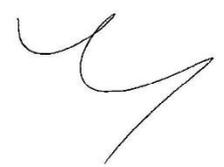
Page 3 Paragraphe « PREMIERE PARTIE »

Au lieu de SUBDIVISION DU VOLUME 2

LIRE :

(SUBDIVISION DU VOLUME 1)

FAIT A PARIS 8ème arrondissement,
LE DEUX JANVIER DEUX MILLE TREIZE



5+

Maître Murielle GAMET, Notaire à PARIS, certifie la présente copie établie sur *cinquante (50)* pages conforme à la minute et à la copie authentique destinée à recevoir la mention de publication et approuve : *aucun*

- renvoi approuvé :
- barre tirée dans des blancs :
- blanc bâtonné :
- ligne entière rayée :
- chiffre rayé nul :
- mot nul :

Il certifie en outre que l'identité complète des parties dénommées dans le présent document telle qu'elle est indiquée en tête des présentes, à la suite de leur nom lui a été régulièrement justifiée.

Il se concerne la société
sus-visée et est un exemplaire
de son extrait modèle K Bis sus-visé.



Table des illustrations

FIGURE 1 : MISES EN CHANTIER ANNUELLES DE PARKING EN FRANCE	8
FIGURE 2 : PRINCIPE DE MUTUALISATION ET FOISONNEMENT	12
FIGURE 3 : UTILISATION DE LA VOITURE SELON LA DISTANCE LOGEMENT/STATIONNEMENT	14
FIGURE 4 : DIFFERENTS TYPES D'USAGERS	15
FIGURE 5 : DIMENSIONNEMENT DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT.....	16
FIGURE 6 : MONTAGE DU PARKING DES MACHINES DE L'ÎLE, NANTES.....	31
FIGURE 7 : PRINCIPE DU MONTAGE EN SCI.....	37
FIGURE 8 : RELATION ENTRE LES ACTEURS DE LA MUTUALISATION	42
FIGURE 9 : DIAGRAMME DE SYNTHÈSE.....	48
FIGURE 10 : STATION DE TRAMWAY AU COEUR DU QUARTIER VAUBAN	59
FIGURE 11 : ALLEE EN U	59
FIGURE 12 : PARKING SILO MUTUALISÉ	59
FIGURE 13 : PLAN DU QUARTIER VAUBAN	59
FIGURE 14 : DIAGNOSTIC DE STATIONNEMENT POUR LES VELOS ET LES VEHICULES HYBRIDES ET ELECTRIQUES	60
FIGURE 15 : NORMES OBLIGATOIRES POUR LA CONSTRUCTION DES STATIONNEMENTS DES BUREAUX	60
FIGURE 16 : NORMES OBLIGATOIRES POUR LA CONSTRUCTION DES STATIONNEMENTS DES LOGEMENTS	60
TABLEAU 1 : AVANTAGES ET INCONVENIENTS DES MONTAGES POUR LES PROGRAMMES NEUFS	49

Analyse des différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements

Mémoire d'Ingénieur ESGT-CNAM., Le Mans 2017

RESUME

La problématique du stationnement est de plus en plus importante de nos jours. La construction des emplacements de stationnement diminuant et le nombre de voitures en circulation augmentant, le problème est de garer toujours plus de voitures avec un minimum de place. Aussi, la mutualisation et le foisonnement du stationnement peuvent être des solutions possibles.

En effet, partager sa place de stationnement avec d'autres personnes permettrait d'augmenter le temps d'utilisation d'une place de parking afin que les automobilistes puissent trouver des places plus rapidement. Le foisonnement, qui profite de la complémentarité des habitudes de stationnement entre divers usagers, peut permettre d'atteindre des économies dans les domaines foncier et financier.

Ces concepts se caractérisent également par une multitude de montages possibles afin de les mettre en place, comme la copropriété. Ainsi, la variété des montages permet de les adapter à un grand nombre de cas de figure, que l'on se trouve dans un nouveau programme immobilier ou bien sur un programme existant.

Mots clés : Stationnement, mutualisation, foisonnement, copropriété, foncier, mobilité.

SUMMARY

The problem of parking is becoming more and more important today. The construction of parking spaces decreasing and the number of cars in traffic increasing, the problem is to always park more cars with minimal space. Also, the sharing and the proliferation of parking can be possible solutions.

Indeed, sharing your parking space with other people would increase the time to use a parking space so that motorists could find places more quickly. The proliferation, which benefit from the complementarity of the parking habits between various users, can allow to achieve savings in land and finance.

These concepts are also characterized by a multitude of possible projects structuring in order to put them in place, such as joint ownership. Thus, the variety of projects structuring makes it possible to adapt them to a large number of scenarios, whether one is in a new real estate program or on an existing program.

Key words : Parking, sharing, proliferation, joint ownership, property, mobility.