



RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

LIGNE VERTE 18 ORLY-VERSAILLES CHANTIERS

Enquête parcellaire

Acquisitions et transferts de gestion au profit de
la Société du Grand Paris (SGP)

COMMUNES D'ANTONY, MASSY, PALAISEAU ET PARAY-VIEILLE-
POSTE

DEPARTEMENTS DE L'ESSONNE ET DES HAUTS-DE-SEINE

NOTICE EXPLICATIVE

RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS LIGNE VERTE 18 – ORLY - VERSAILLES CHANTIERS

DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE

NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

I- L'OPERATION	2
1. Présentation du réseau de transport public du Grand Paris, du Grand Paris Express et du Nouveau Grand Paris	2
2. Présentation du tronçon Aéroport d'Orly / Versailles Chantiers (ligne verte – 18).	3
3. Calendrier du projet de la ligne 18	4
4. Les acquisitions foncières pour la ligne 18.....	4
II- OBJET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE	5
III- DEROULEMENT DE L'ENQUETE PARCELLAIRE	5
IV- PIECES DU DOSSIER	6
Annexe n°1	12
Annexe n°2.....	13
Annexe n°3.....	13

I- L'OPERATION

1. Présentation du réseau de transport public du Grand Paris, du Grand Paris Express et du Nouveau Grand Paris

"Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national (...). Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs (...)" (Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, art. 1er).

Le projet du réseau de transport public du Grand Paris est défini par la loi du 3 juin 2010 précitée.

Le réseau de transport public du Grand Paris est un projet de construction d'un nouveau transport public de voyageurs dont l'objectif est de relier entre eux les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, culturels et sportifs de l'Île de France et de se connecter au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports.

Le réseau de transport public du Grand Paris permettra la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. Ces mesures renforceront en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, en particulier dans le cœur de l'agglomération parisienne, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité. La réalisation de ce nouveau réseau est coordonnée avec les mesures de création, d'amélioration et de modernisation du réseau existant en Ile-de-France.

La particularité d'un réseau nouveau en rocade est de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue en proposant une alternative à la voiture particulière et en décongestionnant les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération.

La loi relative au Grand Paris prévoit, dans son article 2, que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris en décrit les principales caractéristiques et mentionne notamment les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares et les possibilités de connexion aux autres réseaux (...).

La loi relative au Grand Paris a créé, dans son article 7, un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris », qui a pour mission principale de : concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris ; d'assurer la réalisation de ce réseau de transport, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et leur entretien et leur renouvellement.

En vue de l'adoption du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, un débat public a eu lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté, le 26 mai 2011, un "acte motivé", précisant le schéma d'ensemble retenu sur la base du projet présenté au débat public, en intégrant les enseignements de celui-ci. Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a ensuite été approuvé par décret en Conseil d'État le 24 août 2011.

Le schéma d'ensemble, d'une part, décrit le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la SGP (lignes rouge, bleue, verte) et d'autre part, recommande des liaisons complémentaires structurantes (ligne orange et prolongement au nord de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen).

On appelle "Grand Paris Express" l'ensemble constitué par le réseau de transport public du Grand Paris (lignes rouge, verte et bleue), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris et le réseau complémentaire structurant (ligne orange et prolongement au nord de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

Lors d'un discours à Champs-sur-Marne le 6 mars 2013, le Premier ministre, J.-M. Ayrault a apporté son soutien à la réalisation du Grand Paris Express, ainsi qu'au "plan de mobilisation", adopté par le conseil régional en juin 2008, visant le financement des investissements nécessaires à la modernisation et au développement du réseau existant, en qualifiant l'ensemble de "Nouveau Grand Paris".

Le 22 février 2018, le Premier Ministre Edouard Philippe a confirmé la réalisation de l'ensemble du schéma d'ensemble, dont la ligne 18 (« ligne verte) entre **l'aéroport d'Orly et Versailles Chantiers**. Cette nouvelle feuille de route a fixé **la mise en service du tronçon entre l'aéroport d'Orly et le CEA Saint-Aubin au plus tard en 2027** et le maintien de l'objectif de **mise en service de la seconde section de la Ligne18 du CEA jusqu'à Versailles en 2030**. Par ailleurs, une desserte anticipée (2026) du plateau de Saclay depuis Massy est *a priori* compatible avec le planning actuel des travaux.

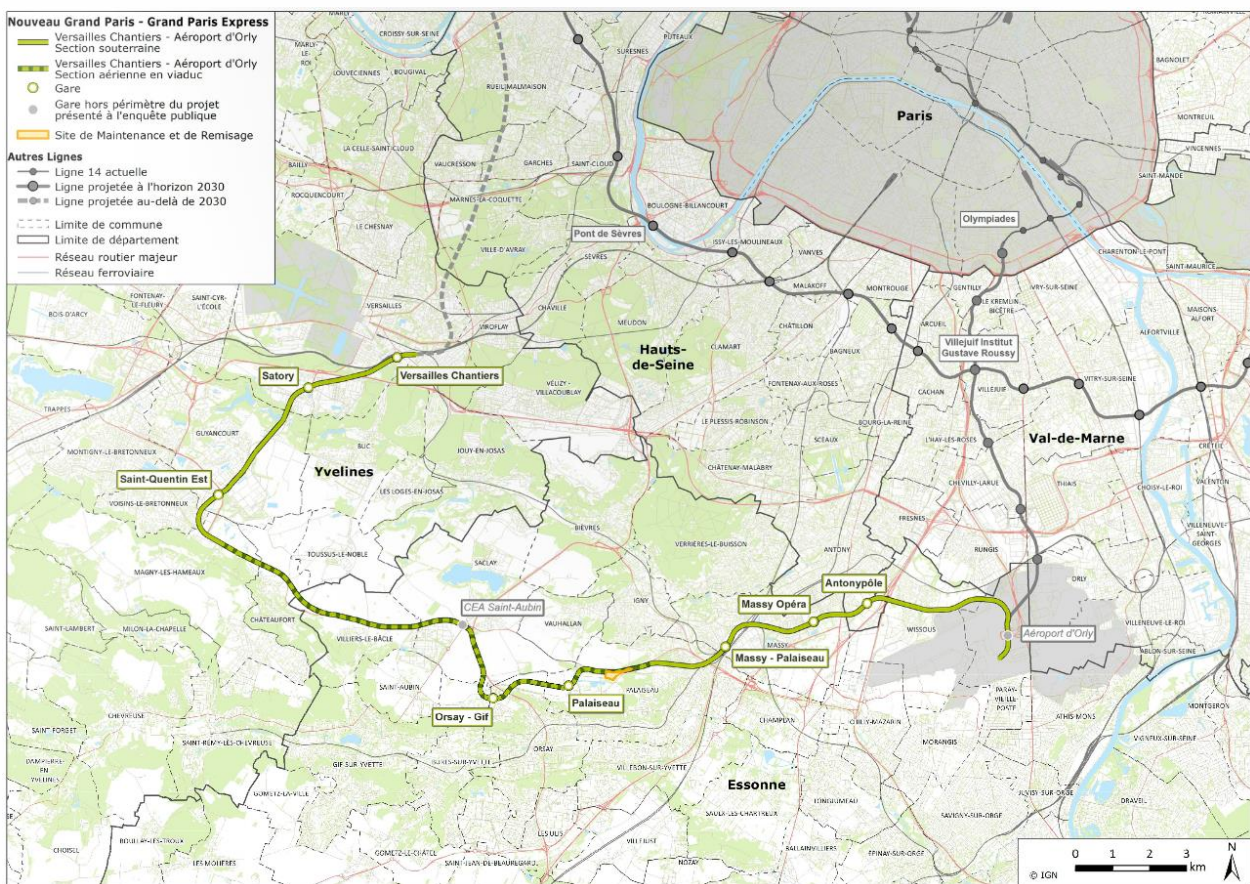
2. Présentation du tronçon Aéroport d'Orly / Versailles Chantiers (ligne verte – 18).

De l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles Chantiers la ligne 18 parcourt 35 kilomètres et comprend 9 gares ainsi que la gare Aéroport d'Orly, terminus commun des lignes 14 et 18. La ligne 18 est une ligne de métro automatique en rocade qui comprend 3 gares de correspondance – Aéroport d'Orly, Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers. Elle permettra des correspondances rapides, à Orly, avec la ligne 14 prolongée, à Massy Palaiseau avec les RER B et C, à Versailles Chantiers avec le RER C et les Transiliens.

Elle dessert principalement les départements de l'Essonne et des Yvelines avec une incursion dans les Hauts-de-Seine à Antony ou sera construite la future gare d'Antony-pôle. Elle traverse six communautés d'agglomération rassemblant plus de 840 000 habitants.

La ligne 18 est construite en souterrain à 61 %, et en aérien à 39 %, entre Palaiseau et Magny-les-Hameaux sur environ 14 kilomètres. Trois gares seront construites en aérien : Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin¹. Sur tout ce secteur, les gares aériennes et le viaduc feront l'objet d'un traitement architectural soigné, en concertation avec les représentants des habitants. Les architectes ont été désignés.

Les secteurs desservis par la ligne 18 alternent et associent des zones d'habitat, d'activités et de recherche ainsi que des territoires en fort développement ou renouvellement.



Carte représentant la ligne 18 du Grand Paris Express

La gare d'Aéroport d'Orly sera la gare terminus de la ligne 18. Elle sera en correspondance avec la ligne 14 du Grand Paris Express, le tramway T7 et de nombreux bus. Les études menées pour sa réalisation prennent en compte les mesures conservatoires nécessaires au projet de gare TGV sur le territoire. Le secteur comprend d'ores et déjà plus de 26 000 emplois. Il est le lieu de nombreux projets parmi lesquels Cœur d'Orly (sur près de 130 ha) porté par Aéroport de Paris. La première tranche de ce projet (13,5 ha) prévoit la construction de 160 000 m² de bâtiments dont environ 108 000 m² de bureaux, 34 000 m² de commerces et espaces de loisirs et 18 000 m² d'hôtel 4 étoiles. L'aéroport d'Orly est le 2ème aéroport français, il accueille chaque année 28,3 millions de passagers et permet la desserte de 143 villes en France, Europe, Afrique du nord et Outre-mer. Il accueille à nouveau une liaison vers New York et la desserte de l'Asie, notamment Pékin est à l'étude.

¹ Sous conditions de faisabilité de la gare CEA Saint-Aubin, en fonction de l'évolution des activités du CEA. Des mesures conservatoires permettront d'achever ultérieurement la construction de la gare.

La ville d'Antony, 60 000 habitants, sur laquelle sont implantées les entreprises Essilor, Siemens, Stallergènes, Air Liquide Medical Systems, Vannier Photelec sera desservie par la gare Antonypôle. Cette gare s'implantera au cœur du futur éco-parc d'activités innovant de 350 000 m² SHON sur 60 Ha.

La ville de Massy et son secteur tertiaire en pleine extension, seront desservis par les gares de Massy-Opéra et Massy-Palaiseau en correspondance avec le TGV, le RER B, le RER C et le projet de tram-train. Le secteur comprend plus de 40 000 habitants (Massy) et de grandes entreprises telles que Thalès, GE (General Electric), Carrefour (siège social)...

Le secteur scientifique et universitaire du plateau de Saclay sera desservi par les gares de Palaiseau, Orsay - Gif et CEA Saint-Aubin. Les 30 000 étudiants et chercheurs qui y travaillent actuellement devraient être au nombre de 70 000 en 2020. Le projet de campus prévoit la construction 196 000 m² d'enseignement supérieur et recherche, 360 000 m² de développement économique, 200 000 m² de logements familiaux, 78 000 m² de logements étudiants, 36 000 m² de services, commerces et équipements publics. Le CNRS, le CEA, HEC, l'école Polytechnique, Supélec, Danone (recherche et développement), le synchrotron Soleil sont présents de longue date sur le plateau de Saclay. EDF (recherche et développement), l'École Normale Supérieure de Cachan, Agro Paris Tech, l'École centrale Paris et de nombreuses autres Écoles ont prévu de s'installer sur le plateau de Saclay pour constituer la grande université Paris Saclay, fleuron de la recherche scientifique. De nombreuses entreprises de pointe ont déjà prévu de s'y installer. Symbole d'un développement équilibré, la préservation d'une zone agricole et forestière de 2300 ha a été mise en place. Par son arrivée, le métro renforcera le maillage des transports urbains pour favoriser le transfert modal sur un territoire où plus de 80 % des déplacements se font en voiture.

Le secteur Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines sera desservi par les gares de Saint-Quentin-Est, Satory et Versailles-Chantiers. Il comprend 100 000 emplois et plus de 144 000 habitants pour la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY) ainsi que 98 000 emplois et plus de 180 000 habitants pour celle de Versailles Grand Parc. Sur ce secteur sont notamment implantés le siège social de Bouygues et le Technocentre de Renault ; le quartier de Satory accueillera un pôle d'innovation (centres de recherche et développement, PME, start-ups) sur les mobilités du futur autour de l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR) déjà présent sur le site

3. Calendrier du projet de la ligne 18

Le calendrier de la réalisation de la Ligne 18 se compose de phases de concertation, d'études et de travaux :

- **De juillet 2011 à avril 2015** : réalisation des études de faisabilité et des études techniques préliminaires ;
- **Depuis mars 2011** : concertation continue avec les élus par la programmation de comités de pilotage et de comités techniques ;
- **Depuis le 4^{ème} trimestre 2014** : rencontres avec les propriétaires concernés ;
- **De mai 2015 à juin 2016** : concertation préalable avec le public, avec notamment l'organisation de réunions publiques ;
- **Du 21 mars au 26 avril 2016 inclus** : enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) ;
- **28 mars 2017** : décret en conseil d'Etat déclarant les travaux d'utilité publique et urgents
- **2018** : lancement des premiers travaux préparatoires et des travaux de génie civil des ouvrages communs avec la ligne 14 ;
- **2^e trimestre 2020** : lancement des premiers travaux de génie civil sur la ligne 18 ;
- **2027** : mise en service du tronçon Orly-CEA Saint-Aubin avec une mise en service anticipée du tronçon Massy Palaiseau - CEA Saint-Aubin en 2026 ;
- **2030** : mise en service de l'ensemble de la ligne jusqu'à Versailles Chantiers.

4. Les acquisitions foncières pour la ligne 18

Le nombre de parcelles concernées, par le tronçon Aéroport d'Orly / Versailles Chantiers est estimé à 860. Ces terrains et sous-sols peuvent appartenir à des particuliers, des entreprises (publiques ou privées), à l'État, à des établissements publics ou à des collectivités territoriales et peuvent relever de la propriété privée (personnes privées) ou du domaine privé ou public (personnes publiques). Pour réaliser le réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris doit procéder à deux types d'acquisitions foncières :

- des parcelles (terrains en surface et en sous-sol) nécessaires à la réalisation des gares, des ouvrages annexes, des sites de maintenance et de la partie en viaduc ;
- des tréfonds aussi appelés « lots de volume » (seulement une partie du sous-sol des parcelles) pour le passage du tunnel.

La ligne verte - 18 a fait l'objet d'une seule déclaration d'utilité publique dont l'enquête préalable s'est déroulée du 21 mars au 26 avril 2016. Cependant, au vu du grand nombre de parcelles et de propriétaires concernés et de l'impossibilité de tous les déterminer précisément à ce stade, plusieurs enquêtes parcellaires seront organisées, permettant chacune d'obtenir un arrêté de cessibilité.

Une **première enquête parcellaire** s'est déroulée du 5 au 22 décembre 2016 portant sur les gares entre l'Aéroport d'Orly (exclue) et la gare d'Orsay-Gif.

Une **seconde enquête parcellaire** s'est déroulée du 16 octobre 2017 au 9 novembre 2017 portant sur les ouvrages annexes (à l'exception des ouvrages 15 19, 21, 22 bis, 23 et 24), le Site de maintenance et de remisage des trains (SMR) de Palaiseau et la tranchée couverte/ouverte Est à Palaiseau entre l'ouvrage annexe n°14 et le SMR (zone de passage du tunnel en viaduc), les gares de St Quentin Est et de Satory, la gare de Palaiseau et de Massy Opéra.

Une **troisième enquête parcellaire** s'est déroulée du 20 novembre au 20 décembre 2017 portant sur les emprises de viaduc, la tranchée couverte/ouverte ouest et l'ouvrage annexe n° 15.

Une **enquête simplifiée** a eu lieu du 28 janvier au 15 février 2019 portant sur deux parcelles situées à Wissous.

La présente enquête est donc la quatrième enquête parcellaire liée à la ligne 18. Elle porte sur des emprises de surface nécessaires à la création d'ouvrages annexes (puits d'accès au tunnel) et des emprises à acquérir en tréfonds pour implanter l'infrastructure du tunnel sur le territoire des Hauts-de-Seine et de l'Essonne. Elle ne concerne pas l'ensemble du linéaire de tunnel.

II- OBJET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire est destinée à vérifier l'identité des propriétaires, titulaires de droits réels (détenteurs d'usufruit, bénéficiaires de servitude, preneurs à bail) et autres intéressés (non titrés aux services de la publicité foncière) directement concernés par ces acquisitions. Elle leur permettra de prendre connaissance des limites d'emprise du projet et de connaître les surfaces à acquérir pour chacune des parcelles les concernant. Les intéressés seront invités à consigner pendant toute la durée de l'enquête leurs observations sur les registres déposés en Mairie prévus à cet effet ou à les adresser par écrit soit au maire qui les joindra au registre, soit à l'attention du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête au siège de l'enquête.

Conduite conformément aux dispositions des articles R 131-3 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, au profit de **la Société du Grand Paris (SGP) en charge de l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation de la ligne verte 18 du métro du Grand Paris Express**, la présente enquête s'adresse aux propriétaires des terrains concernés par la réalisation d'ouvrages annexes et du tunnel de la ligne 18.

Outre les biens appartenant à des propriétaires privés ou relevant du domaine privé des personnes publiques, des biens dépendants du Domaine Public seront concernés pour la réalisation du tronçon Aéroport d'Orly / Versailles-Chantiers. Les articles L. 2123-5, L. 2123-6 du Code général de la propriété des personnes publiques et l'article L.132-3 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique définissent les modalités de transfert de gestion d'immeubles dépendants du Domaine Public, entre personnes publiques autres que l'Etat, au profit du bénéficiaire de l'acte déclaratif d'utilité publique. L'arrêté de cessibilité emporte transfert de gestion des dépendances du domaine public.

III- DEROULEMENT DE L'ENQUETE PARCELLAIRE

Une notification individuelle du dépôt du dossier d'enquête parcellaire à la mairie est faite par l'expropriant, sous pli recommandé avec demande d'avis de réception lorsque le domicile est connu ; en cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire qui doit en afficher une et, le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural.

Pendant le déroulement de l'enquête, dont la durée ne peut être inférieure à quinze jours, les observations sur les limites des biens à exproprier sont consignées par les intéressés sur le registre d'enquête parcellaire ou adressées par écrit soit au maire qui les joindra au registre soit à l'attention du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête au siège de l'enquête.

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête parcellaire est clos et signé par le Maire et transmis dans les vingt-quatre heures avec le dossier d'enquête au Commissaire Enquêteur ou au Président de la Commission d'Enquête. Le Commissaire Enquêteur ou la Commission d'Enquête donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés et dresse le procès-verbal de l'opération après avoir entendu toutes personnes susceptibles de l'éclairer.

Ces opérations doivent être terminées dans un délai qui ne peut excéder 1 mois.

IV- PIECES DU DOSSIER

En application de l'article R 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier d'Enquête parcellaire comprend :

« I. - Lorsque les communes où sont situés les immeubles à exproprier se trouvent dans un seul département, l'expropriant adresse au préfet du département, pour être soumis à l'enquête dans chacune de ces communes, un dossier comprenant :

1° Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;

2° La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

II. - Lorsque ces communes sont situées dans plusieurs départements, le dossier prévu au I est adressé par l'expropriant aux préfets des départements concernés. »

1. **La présente notice explicative** cette pièce de contexte est produite en plus des documents requis en application des textes ci-dessus mentionnés.
2. **Un (des) plan(s) parcellaire(s)** édité(s) sur lesquels figurent l'ensemble des terrains et bâtiments concernés par l'enquête et leur(s) emprise(s).

La ligne 18 du projet du Grand Paris Express est un métro souterrain impactant à la fois des terrains en surface (parvis et bâtiments voyageur des gares, sites de maintenance, ouvrages d'accès pompiers et de ventilation) et des tréfonds (tunnel, boîtes souterraines des gares).

Afin de tenir compte de cette spécificité, il a été établi un plan parcellaire distinguant :

- Les emprises impactant en surface les propriétés privées ou domaine privé à acquérir (représentées en violet sur les plans parcellaires) ;
- Les emprises impactant en tréfonds les propriétés privées ou domaine privé à acquérir (représentées en bleu sur les plans parcellaires) ;
- Les emprises impactant en surface les propriétés dépendant du domaine public devant faire l'objet d'un transfert de gestion (représentées en bordeaux sur les plans parcellaires) ;
- Les emprises impactant en tréfonds les propriétés dépendant du domaine public devant faire l'objet d'un transfert de gestion (représentées en jaune sur les plans parcellaires).

Les parcelles sont identifiées par :

- leurs références cadastrales (à savoir : nom de section et numéro de parcelle) ;
- le ou les numéros d'emprise qui les concernent ;
- le numéro de « propriété » qui leur est associé.

Une légende figure aux plans parcellaires :

LEGENDE

SECTIONS CADASTRALES

Limite de commune
 Limite de section cadastrale

PARCELLAIRE

Limite de parcelle

OPERATION

Acquisition parcellaire
 Transfert de gestion (plein sol)
 Acquisition en volume (tréfonds)
 Transfert de gestion (tréfonds)
 Limite d'emprise
 Limite d'emprise des ouvrages et gares GPE
 Numéro de PP (parcelle au plan)
 Numéro de compte de propriété

Pour les emprises en tréfonds, un état descriptif de division en volumes par parcelle est annexé au dossier d'enquête parcellaire. Ce document est composé de 4 parties :

Partie n°1 : un plan masse de la parcelle sur lequel figure l'emprise en tréfonds et le surplus (volume restant qui continue d'appartenir au propriétaire) et les numéros d'emprises

Partie n°2 : l'état descriptif de division indiquant :

- La(es) superficie(s) en mètre carré (m²) de la (des) base(s) du(es) volume(s) de l'emprise tréfonds et du(es) volume(s) du surplus.
- Les côtes altimétriques NGF supérieures et inférieures caractérisant le(s) volume(s) de l'emprise tréfonds et le(s) volume(s) du surplus.

Partie n°3 : un plan en tréfonds figurant les positions du(es) volume(s) de l'emprise tréfonds et du(es) volume(s) du surplus et les sommets du volume.

Partie n°4 : un plan de coupe longitudinal et un plan en coupe transversal mentionnant les cotes altimétriques NGF supérieures et inférieures du(es) volume(s) de l'emprise tréfonds et du(es) volume(s) du surplus

N° 1 : Plan de Situation

N° 2 : Etat Descriptif de Division en Volumes
 HAUTS-DE-SEINE - ANTONY - Section CM n° 193 - 2ha94a70ca

Vol.	Numéro de fraction	Niveau	Désignation sommaire	Cote altimétrique inférieure (NGF)	Cote altimétrique supérieure (NGF)	Superficie en m ²	Relevé
DEUX (2)	-	Tréfonds	Voie Souterraine	Sans limitation	71.00	1853 m ²	Relevé
	1	Tréfonds	Plein sol	Sans limitation	71.00	15620 m ²	Relevé
	2	Tréfonds	Plein sol	Sans limitation	71.00	11997 m ²	
3	Sursol	Sol et Constructions		71.00	Sans Limitation	29470 m ²	Relevé

N° 3 : Plan Tréfonds

Tableau indicatif de coordonnées (CC48)

Matricule	X	Y
1	1649034,9	8170710,1
2	1649034,4	8170710,0
3	1649049,4	8170720,3
4	1649043,8	8170720,3
5	1649056,4	8170725,3
6	1649107,1	817081,3
7	1649050,2	8170788,5
8	1649056,3	8170751,7
9	1649055,7	8170741,9
10	1649041,3	8170721,7
11	1649035,4	8170727,5
12	1649028,8	8170721,6
13	1649020,4	8170717,1
14	1649015,8	8170713,3
15	1649010,0	8170710,1
16	1649005,8	8170707,2
17	1649001,0	8170704,5
18	1648997,8	8170702,1
19	1648994,2	8170699,8
20	1648990,8	8170697,5
21	1648987,5	8170695,6
22	1648984,4	8170693,1
23	1648981,4	8170691,8
24	1648978,7	8170690,3
25	1648985,8	8170696,7
26	1648955,1	8170682,7
27	1648956,8	8170683,1
28	1648956,2	8170685,6
29	1649001,8	8170687,9
30	1649005,3	8170690,3
31	1649000,2	8170685,6
32	1649013,3	8170695,5
33	1649017,8	8170698,4
34	1649022,7	8170701,7
35	1649028,3	8170705,5

N° 4 : Coupes Schématiques

Coupe Transversale AA' : Terrain naturel à 85,36 m, Tréfonds à 71,00 m, Profondeur = 14,36 m.

Coupe Longitudinale BB' : Terrain naturel à 85,36 m, Tréfonds à 71,00 m, Profondeur = 14,36 m.

NB : Cote NGF Terrain Naturel Issue de la BD ALN, Représentation et valeur Indicatives.

3. Un état parcellaire qui présente l'ensemble des emprises à acquérir sur la commune et leurs propriétaires. Les propriétaires sont classés par numéros de propriété (numéro attribué pour chaque compte de propriété et figurant sur le plan parcellaire). Le projet du métro souterrain de la ligne verte 18 impacte à la fois des parcelles -terrains en surface et en sous-sol- (parvis et bâtiment voyageur des gares, sites de maintenance, puits de ventilation et d'accès pompier, puits d'entrée des tunneliers) et des tréfonds (tunnel, quais de la gare, boîtes souterraines des gares).

L'état parcellaire distingue :

- Les emprises impactant en surface les propriétés privées ou le domaine privé à acquérir ;
- Les emprises impactant en tréfonds les propriétés privées ou le domaine privé à acquérir ;
- Les emprises impactant en surface les propriétés dépendant du domaine public devant faire l'objet d'un transfert de gestion ;
- Les emprises impactant en tréfonds les propriétés dépendant du domaine public devant faire l'objet d'un transfert de gestion.

□ Un état parcellaire – Emprises en surface

Les informations sont classées selon le numéro de « propriété » (numéro attribué pour chaque compte de propriété). Elles détaillent les références cadastrales des parcelles en question, leurs propriétaires, la surface d'emprise qui les concernent.

ETAT PARCELLAIRE Page - 1
16/07/2012

Liste des propriétaires

TRONCON SUD
GP4 – METRO GRAND PARIS COMMUNE DE

1	PROPRIETE PROPRIETAIRE PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)										
2											
Mode	Référence cadastrale					Num. du plan	Emprise		Reste		Observations (Surfaces en m ² ou ca)
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface		N°	Surface	N°	Surface	
						3					
							Total				
Origine de propriété											
4											

Chaque page de l'état parcellaire se décompose comme suit :

Partie n°1 : le numéro de « propriété » (numéro attribué pour chaque compte de propriété)

Partie n°2 : « Désignation des propriétaires réels ou présumés »

- *propriétaires identifiés aux services de la publicité foncière (inscrits dans les titres d'acquisition)*
- *ayants-droit identifiés aux services de la publicité foncière (inscrits dans les titres d'acquisition)*
- *propriétaires éventuels (ne comparant pas dans les titres)*
- *gérants*

Partie n°3 : Table des parcelles et de leur(s) emprise(s)

- colonnes 2 et 3 : références cadastrales de la parcelle
- colonne 4 : nature du terrain figurée au Cadastre (Cf. Annexe n°1)
- colonne 5 : lieu-dit du terrain indiqué au Cadastre
- colonne 6 : surface totale du terrain indiquée au Cadastre en m²
- colonne 7 : numéro d'emprise sur le plan parcellaire
- Colonnes 8 et 9 : références cadastrales des parcelles résultant de la division à venir et de(s) surface(s) d'emprise à acquérir indiquée(s) en m²
- colonnes 10 et 11: références cadastrales à venir (après division de la parcelle) surplus éventuel(s) de terrain restant appartenir au propriétaire indiqué en m²
- colonne 12 : Observations complémentaires éventuelles sur la parcelle

Partie n°4 : Origine de propriété des parcelles, description des lots de copropriétés et des servitudes

□ Un état parcellaire – Emprises en tréfonds

Les informations sont classées selon le numéro de « propriété » (numéro attribué pour chaque compte de propriété). Les emprises en tréfonds sont inscrites dans un volume défini par une base (surface en m²) et par une profondeur (cote altimétrique NGF). Elles détaillent les références cadastrales des parcelles en question, leurs propriétaires, la superficie d'emprise qui les concernent.

GP4 – METRO GRAND PARIS COMMUNE DE

1	PROPRIETE PROPRIETAIRE PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)										
2											
Mode	Référence cadastrale					Num. du plan	Emprise Tréfonds		Hors emprise		Observations (Surfaces en m ² ou ca)
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface		N°	Surface	N°	Surface	
				3			Vol. 1 Cote NGF sup. Cote NGF inf.	4	Vol. 2	5	
Total											
Origine de propriété											
EFFET RELATIF:											
6											

Chaque page de l'état parcellaire se décomposant comme suit :

Partie n°1 : le numéro de « propriété » (numéro attribué pour chaque compte de propriété)

Partie n°2 : « Désignation des propriétaires réels ou présumés »

- *propriétaires identifiés aux services de la publicité foncière (inscrits dans les titres d'acquisition)*
- *ayants-droit identifiés aux services de la publicité foncière (inscrits dans les titres d'acquisition)*
- *propriétaires éventuels (ne comparant pas dans les titres)*
- *gérants*

Partie n°3 : Description des parcelles

- colonnes 2 et 3 : références cadastrales de la parcelle
- colonne 4 : nature du terrain figurée au Cadastre (Cf. Annexe n°1)
- colonne 5 : lieu-dit du terrain indiqué au Cadastre
- colonne 6 : surface totale du terrain indiquée au Cadastre en m²
- colonne 7 : numéro d'emprise sur le plan parcellaire

Partie n°4 : Descriptif du volume de l'emprise en tréfonds (Volume n°1)

- Colonne 8 : indication de la cote altimétrique NGF supérieure en mètre (m) correspondant à la limite haute du volume notée « cote NGF sup. » et de la cote altimétrique inférieure en mètre (m) correspondant à la limite inférieure du volume notée « cote NGF inf. ».
- Colonne 9 : superficie(s) en mètres carrés (m²) de la (des) base(s) du volume de l'emprise à acquérir.

Partie n°5 : Descriptif du volume du surplus (Volume n°2)

- colonnes 10 et 11 : volume correspondant au surplus (volume de tréfonds restant continuant d'appartenir au propriétaire, outre le terrain en surface)
- colonne 12 : Observations complémentaires éventuelles sur la parcelle

Partie n°6 : Origine de propriété des parcelles, description des servitudes

Annexe n°1

Liste des codes relatifs aux groupes et sous groupes de nature de culture ou propriété inscrite au cadastre

Code	Désignation
AB	Terrains à bâtir
AG	Terrains d'agrément
B	Bois
BF	Futaies feuillues
BM	Futaies mixtes
BP	Peupleraies
BR	Futaies résineuses
BS	Taillis sous futaie
BT	Taillis simples
CA	Carrières
CH	Chemin de fer ou navigation
E	Eaux
J	Jardins
L	Landes
LB	Landes boisées
P	Prés
PA	Pâturages
PC	Pacages
PE	Prés d'embouche
PH	Herbages
PP	Prés, pâturages ou herbages plantés
S	Sols
T	Terres
TP	Terres plantées
VE	Vergers
VI	Vigne

Les numéros qui suivent le code indiquent la qualité de la culture considérée.

Annexe n°2

Loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et décret du 24 Août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

Annexe n°3

Décret DUP n°2017-425 du 28/03/17