

EMPLOI D'EXPLOSIFS ET AUTRES PROCÉDES SPÉCIAUX, UTILISATION D'ENGINs MECANIQUEs PUISSANTs

SEUILs A RESPECTER LORS DE L'UTILISATION D'ENGINs MECANIQUEs PUISSANTs

Engins mécaniques puissants

Le terme engins mécaniques puissants regroupe des catégories d'engins de travaux publics tels que brise-roche, foreuse, engin de battage, engin de vibrofonçage, engin de compactage, etc.

Ces engins peuvent engendrer des effets sismiques pouvant entraîner une désorganisation des sols et causer des dégâts aux infrastructures ferroviaires.

1ère catégorie – Engins légers ou de faible puissance

Cette catégorie d'engins, ne délivrant qu'une faible énergie vibratoire, est autorisée sans restriction à proximité des ouvrages et installations dans la plupart des cas.

Sont notamment concernés :

- Brise-roche dont l'énergie de frappe maximale est inférieure à 1800 joules par coup
- Pelles et engins mécaniques travaillant uniquement au ramassage, au chargement et/ou à l'extraction de terrain meuble
- Sondeuses ou perforatrices légères (moins de 20 kW), les marteaux perforateurs légers manœuvrables à la main
- Scies diamantées ou disques abrasifs
- Marteaux piqueurs et autres outils à main

2ème catégorie – Engins de puissance moyenne

Cette catégorie regroupe des engins pouvant produire des ébranlements selon la géologie des sites, les conditions d'emploi, et ouvrages et installations présents à proximité.

Les distances limites d'utilisation, à moins de 30m des infrastructures, doivent être confirmées après essai et mesures de vibrations.

Sont notamment concernés :

- Brise-roche dont l'énergie de frappe maximale est comprise entre 1800 et 2500 joules par coup
- Engins de battage
- Pelles, défonceuses, haveuses, fraises mécaniques, de puissance inférieure à 300 kW
- Tous les engins de foration

3ème catégorie – Engins lourds et de forte puissance

Cette catégorie regroupe des engins pouvant produire des ébranlements graves, même à de grande distance.

Leur utilisation est interdite sans reconnaissance du terrain encaissant, étude spécifique des structures d'ouvrages, essais et mesures vibratoires définissant ainsi, par la loi de propagation des vibrations, les distances limites d'utilisation aux abords des infrastructures ferroviaires.

Sont notamment concernés :

- Brise-roche et marteau de battage dont l'énergie de frappe est supérieure à 2500 joules par coup
- Pelles, défonceuses, haveuses, fraises mécaniques, de puissance supérieure à 300 kW
- Engins de foration lourds (dont sondeuse de puissance supérieure à 50 kW)

Engins de vibrofonçage

Entre 50m et 200m la technique du vibrofonçage est soumise à l'accord préalable de SNCF.

Sans études, reconnaissances spécifiques et essais préalables, la technique du vibrofonçage est interdite à moins de 50m des installations ferroviaires.

Engins de compactage

1ère catégorie – Engins légers

Dans la plupart des cas cette catégorie d'engins est autorisée sans restriction à proximité des ouvrages et installations.

Sont notamment concernés :

- Compacteurs à pneus de poids inférieur à 10 tonnes,
- Compacteur à rouleaux de poids inférieur à 5 tonnes,
- Rouleaux et plaques vibrantes de type léger à conducteur non porté,

2ème catégorie – Engins de puissance moyenne à forte

Cette catégorie regroupe les autres engins de compactage pouvant produire des ébranlements selon la géologie des sites, les conditions d'emploi, les ouvrages et installations présents à proximité.

Les distances limites d'utilisation, à moins de 30m des infrastructures, doivent être définies après essai et mesures de vibrations.

Seuils de vibrations – engins mécaniques puissants

Les valeurs de vibrations ci-dessous sont des seuils absolus à ne pas dépasser.

Les laboratoires ayant la charge des études vibratoires devront faire apparaître sur leurs rapports d'analyse les valeurs mesurées selon les mêmes plages de fréquence associées aux seuils suivants :

Seuils applicables pour engins mécaniques puissants à moins de 30 mètres des installations ferroviaires					
Ouvrages, bâtiments et équipements	Seuils* pour vibrations ENTRETENUES (Continues, non transitoires)				
	Vitesses particulaire en mm/sec				
Domaine de fréquences	F < 5 Hz	5 ≤ F < 10 Hz	10 ≤ F < 30 Hz	30 ≤ F < 100 Hz	F > 100 Hz
État jugé résistant (1)	Utilisation d'engins interdite**	5	6	8	10
État jugé sensible (2) ***		3	5	6	8
État jugé très sensible (3) ****		2	3	4	6
Plate-forme et poteau caténaire		5	10	15	20

Seuils applicables pour engins mécaniques puissants à moins de 30 mètres des installations ferroviaires					
Ouvrages, bâtiments et équipements	Seuils* pour vibrations NON TRETENUES (Transitoires, à impulsions répétées)				
	Vitesses particulaire en mm/sec				
Domaine de fréquences	F < 5 Hz	5 ≤ F < 10 Hz	10 ≤ F < 30 Hz	30 ≤ F < 100 Hz	F > 100 Hz
État jugé résistant (1)	Utilisation d'engins interdite**	8	12	15	20
État jugé sensible (2) ***		6	9	12	15
État jugé très sensible (3) ****		4	6	9	12
Plate-forme et poteau caténaire		8	15	20	30

* Les seuils sont donnés à titre indicatif pour mener les essais préalables, selon des plages de fréquences (F) caractéristiques correspondant à une largeur de spectre réduite à 25% de la fréquence dominantes (amplitude maximale du spectre). Les seuils définitifs sont fixés à l'issue de l'étude vibratoire.

** Sauf si études spécifiques

*** En présence d'appareillages électromécaniques, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs

**** En présence d'appareillages électronique et informatique, seuils à respecter par défaut d'indications des constructeurs

(1) Structure ne présentant pas d'avarie particulière

(2) Structure à pathologie déclarée

(3) Structure sous surveillance particulière



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

REÇU

Le 12 MARS 2024

**Direction régionale
des affaires culturelles**

Service Urbanisme

Reçu le 13 MARS 2024

Le Préfet de région

à

Communauté de communes du Val de Somme

Affaire suivie par :

Alexandre AUDEBERT
Conservateur régional adjoint
Tél : 0322973342

31 ter Rue Gambetta
BP 70063
80800 CORBIE

courriel : alexandre.audebert@culture.gouv.fr

Références : PA0807992400001

AMIENS le 11/03/2024

Objet : Archéologie préventive – Réception d'un dossier d'aménagement
Références : VILLERS-BRETONNEUX (SOMME), La couture Est section ZK 3-11-109
PA0807992400001
Votre courrier du 14 février 2024
Livre V du Code du patrimoine

Vous m'avez transmis le dossier d'aménagement visé en référence afin que j'évalue son impact sur d'éventuels vestiges archéologiques et que je détermine, le cas échéant, les mesures d'archéologie préventive nécessaires à mettre en œuvre.

J'ai l'honneur d'en accuser réception à la date du 26 février 2024.

Après examen du dossier, je vous informe que, en l'état des connaissances archéologiques sur le secteur concerné, de la nature et de l'impact des travaux projetés, ceux-ci ne semblent pas susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique. Ce projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive.

Mes services se tiennent à votre disposition pour vous apporter toutes les informations que vous jugerez utiles.

Pour le Préfet de la région Hauts-de-France
et par délégation,
Le directeur régional des affaires culturelles,
et par subdélégation,
Le conservateur régional adjoint de l'archéologie

Alexandre AUDEBERT

SERVICE ASSAINISSEMENT

Corbie, le 11 mars 2024

Communauté de Communes du Val de
Somme
Mr le Directeur
31ter rue Gambetta
BP 70063
80800 Corbie

Votre interlocutrice : P. DUPONT

☎ : 03.22.96.35.85

@ : p.dupont@valdesomme.com

N/Réf : ASS/DP/5021

Objet : Permis d'aménager – création d'un lotissement d'activités de 21 lots – chaussée du Val de Somme à Villers-Bretonneux

Monsieur le Directeur,

J'accuse réception, le 16 février 2024, de votre permis d'aménager modificatif repris en objet, pour la construction d'un lotissement d'activités de 21 lots, chaussée du Val de Somme à Villers-Bretonneux.

Après examen de votre dossier, il s'avère que :

- Les parcelles sections ZK numéros 3, 11 et 109 sont zonées en assainissement collectif et raccordables au réseau public de collecte des eaux usées,
- A toute fin utile, je vous communique ci-après, les prescriptions techniques à respecter au niveau de l'assainissement pour intégration de ce réseau d'eaux usées dans le patrimoine de la collectivité.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le président,

A. BABAUT





Dans le cadre des projets de lotissement des communes de la Communauté de Communes du Val de Somme, les prescriptions techniques suivantes pour la conception des réseaux d'eaux usées sont demandées aux lotisseurs. En cas, de non-respect de ces prescriptions, la Communauté de Communes n'acceptera pas la rétrocession de ces réseaux dans le domaine public communautaire.

Prescriptions techniques pour la conception des réseaux d'eaux usées :

- Pente du réseau d'eaux usées : 1 cm /m minimum
- Diamètre minimum du réseau d'eaux usées : Ø 200 mm
- Collecteur : Polypropylène SN16
- Aucun rateau
- Regard borgne à proscrire
- Obligation de réaliser 1 branchement par habitation
- Boîtes de branchement :
 - diamètre entrée : 100 mm,
 - diamètre sortie : 125 mm ou 160 mm
 - tampon en fonte hydraulique
 - tabouret à passage direct, matériau PVC exclusivement
- Profondeur minimum du réseau d'assainissement : 60 cm
- Lit de pose : 10 cm minimum
- Il est interdit de poser des coudes à 90°, utiliser par exemple trois coudes de 30°
- Emboîter les canalisations dans le bon sens (de l'aval vers l'amont)
- Prendre en compte le risque de refoulement du réseau public, inondation, les contre pentes. Le clapet anti-retour doit être accessible et doit être systématiquement installé pour les habitations construites en contre bas.
- Tous les regards de visite doivent être constitués d'un couvercle « hydraulique » (étanche à l'air vicié)

- La distance entre les regards de visite du collecteur central est de l'ordre de 50 mètres
- Interdiction de raccorder les eaux pluviales au réseau d'eaux usées. Les eaux pluviales doivent être gérées à la parcelle.
- En cas de mise en place d'un poste de relevage celui-ci devra être équipé des éléments suivants : télégestion de type SOFREL, un niveau trop-plein, horo compteur et 2 pompes par poste.
- Tout réseau d'assainissement doit être réalisé conformément au fascicule 70.
- Par ailleurs, le service assainissement de la Communauté de Communes du Val de Somme doit être consulté pour avis à chaque phase d'étude, notamment en phase PRO, et dispose d'un délai d'1 mois pour faire part de ses observations, avant validation. En cas de réalisation de travaux, sans respect des prescriptions du service assainissement, le réseau d'eaux usées ne sera pas repris dans le patrimoine de la Communauté de Communes du Val de Somme.
- Préalablement à la visite d'inspection commune, ou OPR, l'aménageur communiquera auprès du service assainissement de la CCVS :
 - Le volet assainissement du DOE,
 - Les rapports des essais de compactage (1 par tronçon) réalisé par un organisme de contrôle extérieur accrédité COFRAC,
 - Les essais d'étanchéité à l'eau et à l'air (toutes les boîtes de branchements et regards assainissement) réalisé par un organisme de contrôle extérieur accrédité COFRAC,
 - Rapport et vidéo de l'ITV de moins de 3 ans réalisé par un organisme de contrôle extérieur accrédité COFRAC,
 - Plan de récolement réseau E.U. en classe de précision A conformément aux articles R 554-2 et R554-7 et suivants du code de l'environnement. L'aménageur, ou son maître d'œuvre, communiquera la version informatisée, le format de transmission est le format standard .dwg et .pdf.

Tant que ces documents ne sont pas communiqués au service assainissement, la visite d'inspection des ouvrages, préalablement à la remise de l'attestation de rétrocession ne sera pas programmée.

En conclusion, tout réseau d'assainissement doit être réalisé conformément au fascicule 70. Dans le cas où l'un des points énumérés ci-dessus n'est pas respecté, la Communauté de Communes du Val de Somme se réserve le droit de ne pas accepter la rétrocession de ce réseau dans le domaine public. La rétrocession en domaine public ne pourra intervenir que sur production d'une attestation délivrée par la Communauté de Communes du Val de Somme.

Corbie, le 19 février 2024

Service Urbanisme

Service Eau
Votre interlocuteur : Eric DUBUS
Téléphone : 03.22.96.28.95
Mél : e.dubus@valdesomme.com

Objet : Villers Bretonneux (Somme) – PA 080 799 24 00001 – Création d'un lotissement d'activités
Avis sur le volet pluvial d'un permis de construire

Vu la demande de Permis d'aménager PA 080 799 24 00001 du 05 février 2024,

J'émet un avis favorable au projet avec l'ensemble de la gestion des eaux pluviales à la parcelle.

Aucun rejet d'eaux pluviales au domaine public ne sera accepté.

L'étude hydraulique et les matériaux d'infiltration mis en place seront soumis à l'agrément de la Communauté de Communes du Val de Somme.

Responsable du service Eau,


E. DUBUS

Corbie, le 19 février 2024

Service Urbanisme

Service voirie
Votre interlocuteur : Didier REBILLOT
Téléphone : 03.22.96.28.99
Mél : d.rebillot@valdesomme.com

Objet : Villers-Bretonneux (Somme) – création d'un lotissement d'activité.
Avis sur un permis d'aménager pour le volet voirie
PA 080 799 24 00001

Vous m'avez transmis pour avis, une demande de permis d'aménagé déposée le 05 février 2024 par la Communauté de Communes du Val de Somme pour la création d'un lotissement d'activité, situé chaussée du Val de Somme à VILLERS-BRETONNEUX.

Le Service voirie donne un avis favorable



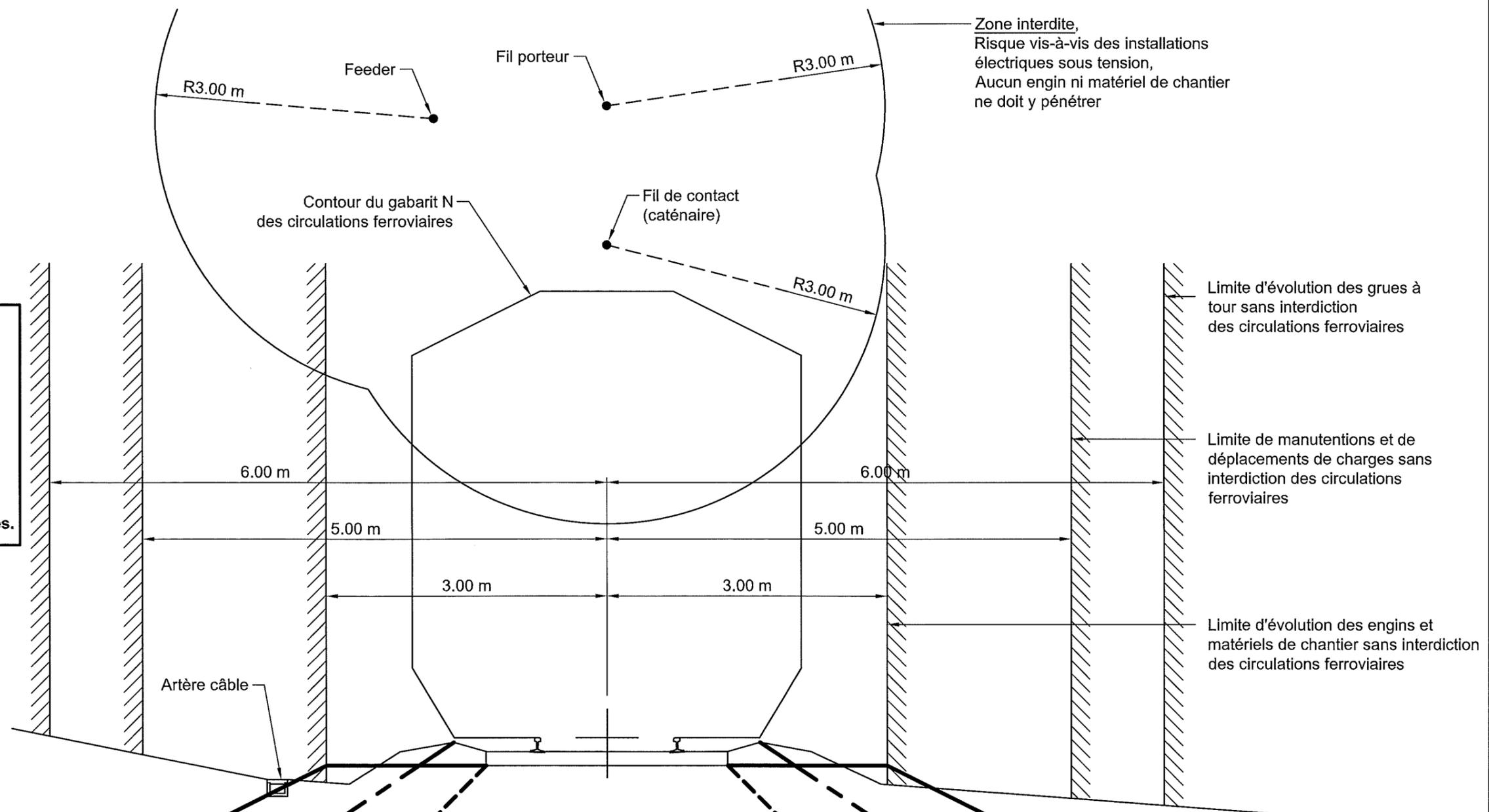
Responsable du service voirie,

D. REBILLOT

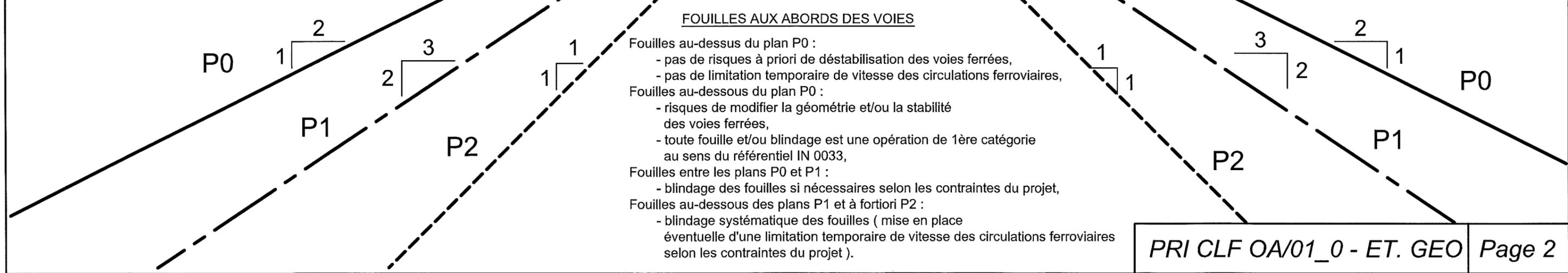
A handwritten signature in blue ink, appearing to be "D. Rebillot", written over a horizontal line.

Croquis de principe synthétisant les contraintes ferroviaires (application de l'IN0033) - Echelle 1/50ème

IMPORTANT
 Les informations données sur ce plan sont des extraits résumés du référentiel SNCF IN0033 " Règles de conception, réalisation et contrôle concernant les ouvrages provisoires et les opérations de construction ".
 Pour plus de détails concernant les contraintes, ferroviaires à prendre en compte, se reporter au référentiel IN 0033 qui s'impose pour tous travaux réalisés à proximité des infrastructures ferroviaires.



NOTA
 Les travaux susceptibles d'induire des vibrations (BRH, explosifs...) à proximité des infrastructures ferroviaires sont subordonnés à des essais préalables.



FOUILLES AUX ABORDS DES VOIES

- Fouilles au-dessus du plan P0 :
- pas de risques à priori de déstabilisation des voies ferrées,
 - pas de limitation temporaire de vitesse des circulations ferroviaires,
- Fouilles au-dessous du plan P0 :
- risques de modifier la géométrie et/ou la stabilité des voies ferrées,
 - toute fouille et/ou blindage est une opération de 1ère catégorie au sens du référentiel IN 0033,
- Fouilles entre les plans P0 et P1 :
- blindage des fouilles si nécessaires selon les contraintes du projet,
- Fouilles au-dessous des plans P1 et à fortiori P2 :
- blindage systématique des fouilles (mise en place éventuelle d'une limitation temporaire de vitesse des circulations ferroviaires selon les contraintes du projet).

Grues et autres engins de levage

La stabilité des grues et autres engins de levage doit être assurée en toutes circonstances. Elle fait l'objet d'une étude (plans, croquis, notes de calculs justificatifs) vérifiée par le maître d'œuvre.

Les dispositions envisagées pour les manutentions doivent avoir reçu l'accord écrit préalable du maître d'œuvre (point d'arrêt).

Les grues doivent être pourvues de dispositifs de contrôle de l'état de charge.

Les élingues doivent avoir la résistance requise par la réglementation.

Le responsable de la sécurité fait un examen visuel des dispositifs d'élinguage, des butées, au début de chaque journée de travail et avant toute opération importante.

Le chantier est doté d'un anémomètre. Les conditions d'utilisation des grues en fonction du vent font l'objet de consignes de chantier établies par l'entrepreneur et soumises à l'accord du maître d'œuvre.

L'entrepreneur est tenu de s'informer des prévisions météorologiques. En cas de fortes intempéries, il met en place une surveillance permanente.

Les grues doivent être repliées ou démontées sitôt après la fin de leur utilisation.

Déplacements de charges suspendues

Tous les déplacements de charges et toutes les manutentions de pièces à l'intérieur de la zone délimitée par un plan vertical situé à la distance $D_r = 4,30$ m du rail le plus proche (ou $D_a = 5$ m de l'axe de la voie) sont interdits si les voies concernées sont maintenues en exploitation.

Ils ne peuvent donc être exécutés dans cette zone qu'en période d'interdiction des circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires. Cette zone doit être augmentée pour tenir compte du ballant des charges dont l'amplitude doit donc avoir été évaluée.

La mise hors tension des caténaires peut généralement être évitée s'il existe un écran jointif isolant disposé à 0,50 m minimum de tout élément sous tension. Dans l'hypothèse où l'écran comporte des éléments métalliques (de fixation, par exemple), ces derniers doivent être reliés au circuit électrique de retour du courant traction.

Grues routières

L'utilisation de grues en crête de talus ou sur une plate-forme soutenue par un ouvrage de soutènement est interdite si elle n'a pas fait l'objet de justifications de stabilité basées sur une étude géotechnique détaillée et comprenant les justifications de la stabilité du mur ou du talus notamment vis-à-vis du grand glissement. Cette étude doit elle-même être appuyée sur des reconnaissances géotechniques

.../...

Grues à tour

Les documents d'études et en particulier ceux relatifs à la stabilité de la grue doivent recevoir l'accord écrit d'un contrôleur technique ou de tout autre organisme habilité par la SNCF, et ceci, avant le montage de la grue.

Le procès verbal des vérifications faites par le contrôleur technique lors du montage de la grue, (vérifications du chemin de roulement et vérifications relatives aux essais statiques et dynamiques préalables à la mise en service,...) est à présenter au maître d'œuvre.

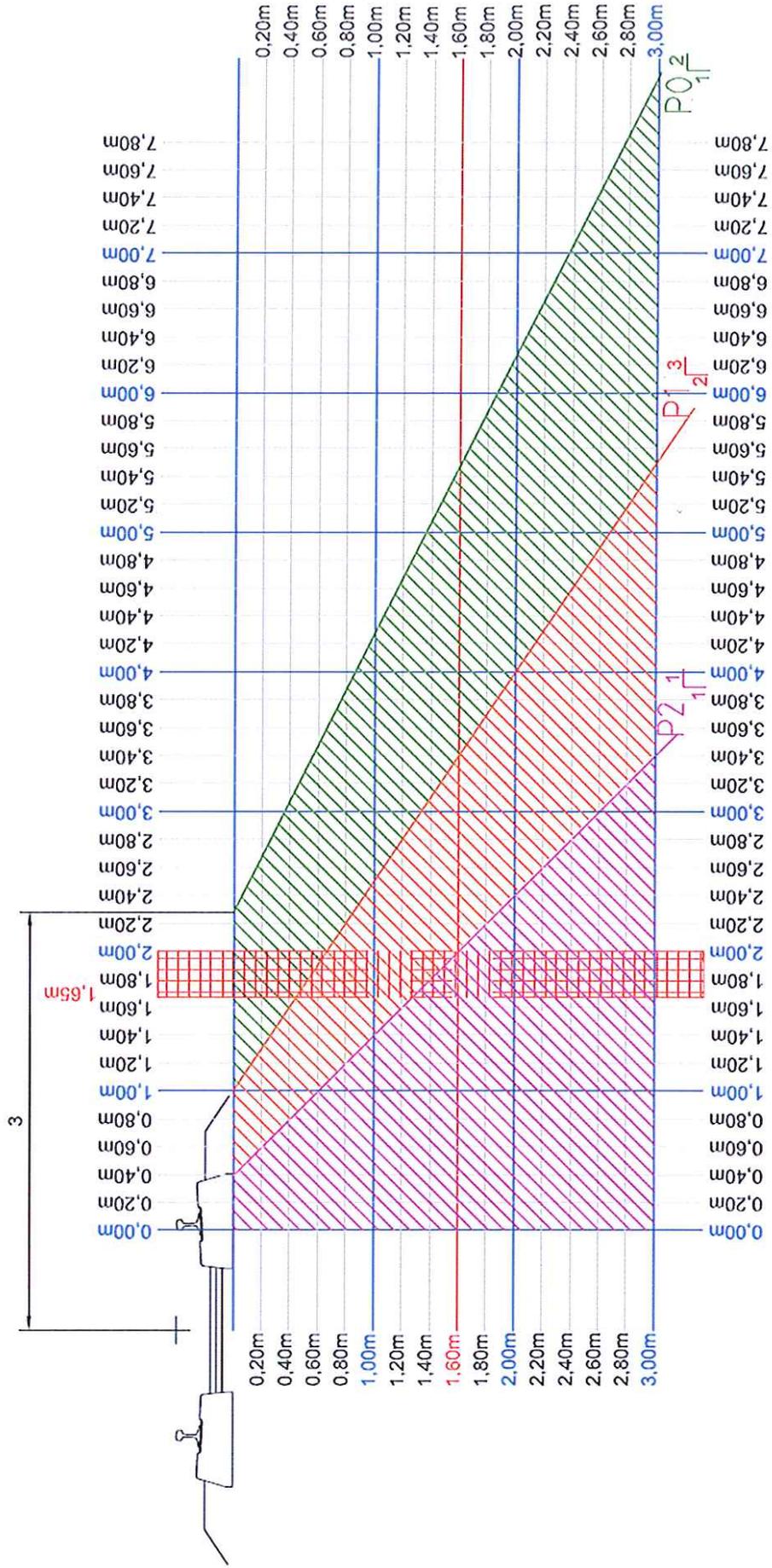
Compte tenu de la durée d'utilisation moyenne des grues à tour, la zone d'interdiction de manutention de charges définie au paragraphe ci-dessus est agrandie. Elle est définie par un plan vertical situé à la distance $D_r = 5,30$ m du rail le plus proche (ou $D_a = 6$ m de l'axe de la voie la plus proche). Ces distances sont à majorer pour prendre en compte le ballant des charges (à évaluer). Pour pouvoir respecter cette interdiction, l'entrepreneur doit faire installer sur la grue des dispositifs de limitation de la rotation de la flèche en fonction des différentes positions du chariot. La flèche (ou l'un quelconque de ses composants) ne peut être en aucun cas à une distance verticale inférieure à 3 m des installations de courant électrique de traction.

La grue est obligatoirement mise en girouette en dehors des périodes de travail, les crochets sont remontés et dépourvus de charge. Si elle possède un chemin de roulement, elle est éloignée le plus possible des voies ferrées.

En cas de proximité de voies ferrées électrifiées, l'ossature métallique de la grue doit être reliée électriquement au circuit de retour du courant de traction. Ces dispositions sont exécutées par la SNCF.

Cette disposition est réalisée par la SNCF Entrepreneur.

ANNEXE 1 : PLANS DE STABILITE DES VOIES



sous le plan P2: Etude de sol
document d'exécution
Application LTV en fonction des Doc exécutions

sous le plan P1:
blindages systématique
des fouilles

A partir du plan P0 :
Travaux susceptibles de modifier la
géométrie et/ou la stabilité des voies



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**Direction régionale
des affaires culturelles**

Service Urbanisme

Reçu le 13 MARS 2024

Le Préfet de région

à

Communauté de communes du Val de Somme

31 ter Rue Gambetta
BP 70063
80800 CORBIE

Affaire suivie par :

Alexandre AUDEBERT
Conservateur régional adjoint
Tél : 0322973342

courriel : alexandre.audebert@culture.gouv.fr

Références : PA0807992400001

AMIENS le 11/03/2024

Objet : Archéologie préventive – Réception d'un dossier d'aménagement
Références : VILLERS-BRETONNEUX (SOMME), La couture Est section ZK 3-11-109
PA0807992400001
Votre courrier du 14 février 2024
Livre V du Code du patrimoine

Vous m'avez transmis le dossier d'aménagement visé en référence afin que j'évalue son impact sur d'éventuels vestiges archéologiques et que je détermine, le cas échéant, les mesures d'archéologie préventive nécessaires à mettre en œuvre.

J'ai l'honneur d'en accuser réception à la date du 26 février 2024.

Après examen du dossier, je vous informe que, en l'état des connaissances archéologiques sur le secteur concerné, de la nature et de l'impact des travaux projetés, ceux-ci ne semblent pas susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique. Ce projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive.

Mes services se tiennent à votre disposition pour vous apporter toutes les informations que vous jugerez utiles.

Pour le Préfet de la région Hauts-de-France
et par délégation,
Le directeur régional des affaires culturelles,
et par subdélégation,
Le conservateur régional adjoint de l'archéologie

Alexandre AUDEBERT

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE
HAUTS DE FRANCE – NORMANDIE
Pôle Environnement de Travail
Immeuble Perspective – 7ème étage
449, Avenue Willy Brandt – 59777 EURALILLE

C.C Val de Somme
Service application du Droit des sols
31 Ter rue Gambetta
Enclos de l'Abbaye
80800 Corbie

Lille, le 27 février 2024

Nos réf : DITN 2024-0254

Affaire suivie par : Sébastien François

Mail : sebastien.francois@sncf.fr

Vos réf : PA n° 080799 24 00001

Objet : Demande d'avis sur permis d'aménager

Madame, Monsieur,

Par courrier en date du 26 février 2024, vous nous transmettez pour avis la demande de permis d'aménager ci-dessus référencée, concernant la création d'un lotissement d'activité de 22 lots sur les parcelles cadastrées AK n°3-11-109, situées Chaussée du Val de Somme, 80800 Villers Bretonneux, le long de la ligne n°261000 Ligne d'Amiens à Laon.

Concernant le PC en objet, je vous prie de prendre en compte nos prescriptions reprises ci-dessous :

PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Ce projet se situe à proximité du Domaine Public Ferroviaire. Le Domaine Public Ferroviaire est protégé par le CG3P, le code civil ainsi que par la servitude dite « T1 » codifiée par une ordonnance du 28 octobre 2010 dans le code des transports aux articles L2231-1 à L2231-9. Par conséquent, des servitudes afférentes aux riverains du chemin de fer sont à respecter :

- Aucune pénétration de personne ne sera admise dans le Domaine Public Ferroviaire, la zone de chantier ne pourra en aucun cas se développer sur celui-ci.
- Aucun échafaudage ni dépôt de matériaux ne pourra être fait sur le domaine ferroviaire.
- Aucun accès direct vers le Domaine Public Ferroviaire (type issue de secours).
- **Aucune construction autre qu'un mur de clôture ne peut être établie dans une distance de deux mètres du chemin de fer.**
- La construction ainsi que les fondations ne devront pas empiéter sur le Domaine Public Ferroviaire car il ne peut pas y avoir de débord de construction sur celui-ci. (Semelles de fondations...)
- Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de quelque matière que ce soit (type Merlon, butte antibruit ...ne peut être établi sans autorisation préalable de l'autorité administrative.
- La réalisation du projet ne devra pas modifier la situation hydraulique actuelle et ne pas provoquer de débordement ou de ruissellement des eaux pluviales sur le domaine public ferroviaire – aussi bien pendant les travaux qu'en situation définitive- conformément aux dispositions de l'article L2231-2 du code des transports.
- **Aucune noue, bassin d'infiltration, de rétention, réservoir... ne peut être établie à une distance de moins de cinq mètres du chemin de fer.**
- **Les services de SNCF seront particulièrement vigilants sur ces points afin de garantir l'intégrité Du domaine Public Ferroviaire**
- Le domaine public ferroviaire étant inaliénable, le demandeur ne peut se prévaloir de servitudes, notamment de vue, de prospect ou d'accès à la charge du Chemin de Fer.
- SNCF conserve le droit d'édifier, à tout moment, une construction à la limite des emprises ferroviaires, sans qu'il puisse en résulter un quelconque droit à indemnité pour le demandeur ou les propriétaires successifs, pour quelque cause que ce soit.

** La limite légale est indépendante de la limite réelle des terrains du Domaine Public Ferroviaire.*

C'est une limite théorique à partir de laquelle sont mesurées les distances que les riverains doivent respecter. Elle sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du Chemin de fer, et, à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètres à partir du rail extérieur de la voie du chemin de fer. »

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES COMPLEMENTAIRES

- Conditions préalables au démarrage des travaux
 - Avant tous travaux, une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) doit être adressée à : dict.assistance@sncf.groupe-nat.com
 - **En raison de la proximité du chantier avec la voie ferrée un plan d'installation du chantier devra être transmis au service Infrapôle à notre Référente Domaine, courriel : christelle.lampaert@reseau.sncf.fr , Tel :03.23.06.69.75**
 - Je vous rappelle que la réalisation des travaux et la manutention de charges aux abords des emprises ferroviaires (grue à tour) ainsi que l'utilisation éventuelle d'engins susceptibles de générer des vibrations doit être signalée à SNCF Réseau et peuvent éventuellement donner lieu à l'établissement d'une convention entre le pétitionnaire et SNCF Réseau relative au paiement des prestations de sécurité vis-à-vis du risque ferroviaire et/ou de surveillance des ouvrages de l'infrastructure ferroviaire.
 - Le survol des emprises ferroviaires est interdit, notamment en cas d'utilisation d'une grue à tour.
 - Il est rappelé qu'il y a interdiction de survol, par la flèche (y compris son contrepoids), de la zone de protection. La zone de protection est définie par un plan vertical à 6 mètres de l'axe de la voie la plus proche, distance à majorer pour prendre en compte le ballant des charges.
 - Aux abords des voies ferrées exploitées, ces règles de sécurité entraînent le plus souvent des difficultés d'organisation du chantier, notamment pour les manœuvres par les engins des zones à construire et/ou déconstruire.

Qu'en cas d'utilisation d'engins, tels que grues à tour, susceptibles de surplomber les emprises ferroviaires, le demandeur devra au préalable prendre contact avec notre service (Service Infra pole, afin d'étudier les mesures particulières à prendre en compte pour assurer la sécurité ferroviaire ; christelle.lampaert@reseau.sncf.fr

- Dispositions particulières à la partie travaux
 - Pour l'exécution des travaux de construction et/ou déconstruction, le pétitionnaire devra prendre toutes les dispositions suffisantes pour qu'aucune installation de chantier (dépôt de terre, stockage de matériaux, engins, échafaudage ...) n'empiète sur le domaine du chemin de fer.

- Les engins et matériels de chantier ne doivent en aucun cas pénétrer à l'intérieur d'une zone délimitée par un plan vertical situé à la distance de 3 mètres du bord extérieur du rail le plus proche.
- La réalisation des travaux de terrassement et blindages à proximité des voies doivent être conduite de manière à ne pas générer de décompression de terrain susceptible d'altérer la stabilité de la plateforme ferroviaire.
- **Lors de l'emploi d'engins mécaniques puissants : les engins vibrants devront être de catégorie V1 maximum et l'emploi du vibrofonçage devra être soumis préalablement à l'accord de la SNCF. christelle.lampaert@reseau.sncf.fr**

L'analyse faite des éléments portés à notre connaissance sur ce dossier conduit la SNCF à donner un avis favorable au permis d'aménager objet de cette demande, **sous réserve** de la prise en compte de l'ensemble des préconisations et informations reprises ci-dessus.

De plus, je me permets également de vous rappeler que d'une manière générale, le projet doit tenir compte des prescriptions établies dans le document d'urbanisme en vigueur sur la commune (POS, PLU, Carte Communale...).

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de nos sentiments distingués.

P.O
S. F. A. M. A. R. T.



Laurent LESMARIE
Directeur Immobilier Territorial Hauts-de-France Normandie

Pièces jointes :

- Servitudes T1 ferroviaires
- documents techniques



Servitude T1

Servitudes relatives aux voies ferrées



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Crédit photo : Père Igor

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement

www.developpement-durable.gouv.fr

SERVITUDES DE TYPE T1

SERVITUDES RELATIVES AUX VOIES FERREES

Servitudes reportées en annexe de l'article R. 126-1 du Code de l'urbanisme dans les rubriques :

II - Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements

D - Communications

c) Voies ferrées et aérotrains

1 - Fondements juridiques

1.1 - Définition

Il s'agit de servitudes concernant les propriétés riveraines des chemins de fer et instituées dans des zones définies par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et par l'article 6 du décret du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques à savoir :

- **interdiction de procéder à l'édification de toute construction**, autre qu'un mur de clôture, dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer (art. 5 de la loi du 15 juillet 1845),

- **interdiction de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations** dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale d'un remblai de chemin de fer de plus de trois mètres, largeur mesurée à partir du pied du talus (art. 6 de la loi du 15 juillet 1845),

- **interdiction d'établir des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et tout autre dépôt de matières inflammables**, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, largeur mesurée à partir du pied du talus (art. 7 de la loi du 15 juillet 1845),

- **interdiction de déposer, sans autorisation préfectorale préalable, des pierres ou des objets non inflammables** à moins de cinq mètres d'un chemin de fer (art. 8 de la loi du 15 juillet 1845),

- **Servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée** (art. 6 du décret-loi du 30 octobre 1935 et art. R. 114-6 du code de la voirie routière), servitudes définies par un plan de dégagement établi par l'autorité gestionnaire de la voie publique et pouvant comporter, suivant le cas conformément à l'article 2 du décret):

- **l'obligation de supprimer** les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement précité,
- **l'interdiction absolue de bâtir**, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement.

1.2 - Références législatives et réglementaires

Textes abrogés :

Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques, abrogé par la loi n°89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière (partie législative) et par le décret n°89-631 du 4 septembre 1989 relatif au code de la voirie routière (partie réglementaire).

Textes en vigueur :

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Titre Ier : mesures relatives à la conservation des chemins de fer (articles 1 à 11) ; articles L2231-2 et suivants du Code des Transports

Code de la voirie routière (créé par la loi n° 89-413 et le décret n° 89-631) et notamment les articles :

- L. 123-6 et R.123-3 relatifs à l'alignement sur les routes nationales,
- L. 114-1 à L. 114-6 relatifs aux servitudes de visibilité aux passages à niveau,
- R. 131-1 et s. ainsi que R. 141-1 et suivants pour la mise en œuvre des plans de dégagement sur les routes départementales ou communales.

1.3 - Bénéficiaires et gestionnaires

Catégories de servitudes	Bénéficiaires	Gestionnaires
Servitudes instituées par la loi du 15 juillet 1845	- Réseau ferré de France	Le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) : - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), - Direction des infrastructures terrestres (DIT). Directions régionales de RFF-SNCF
Servitudes de visibilité	Gestionnaire de la voie publique : - le préfet, - le département, - la commune.	

1.4 - Procédure d'instauration, de modification ou de suppression

Les caractéristiques des servitudes relatives aux voies ferrées sont contenues dans la loi elle-même.

Seules les servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée font l'objet d'une procédure d'instauration spécifique, à savoir :

- un **plan de dégagement** détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes,
- ce plan est soumis à **enquête publique** par l'autorité gestionnaire de la voie publique, enquête organisée dans les formes prescrites pour les plans d'alignement et conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (art. 11-19 à 11-27). Il est approuvé :

- avant 1989, par **arrêté préfectoral** après avis du conseil municipal ou, s'il y a lieu, du conseil général,

- à partir de 1989, **par arrêté préfectoral** ou par **délibération du conseil général ou du conseil municipal**, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale.

1.5 - Logique d'établissement

1.5.1 - Les générateurs

Selon la catégorie de servitudes, le générateur sera :

- soit une voie de chemin de fer ou / et ses dépendances,
- soit un croisement de voie ferrée et de route.

1.5.2 - Les assiettes

Assiette de l'interdiction de construire :

- une bande de deux mètres mesurés :
 - soit de l'arête supérieure du déblai,
 - soit de l'arête inférieure du talus du remblai,
 - soit du bord extérieur des fossés du chemin,
 - et, à défaut, d'une ligne tracée à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Assiette de la servitude relative aux excavations en pied de remblai de chemin de fer de plus de 3 mètres :

- une zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai.

Assiette de la servitude relative aux dépôts ou installations inflammables :

- une bande de 20 mètres mesurée à partir du pied du talus de chemin de fer.

Assiette de la servitude relative aux dépôts de pierres ou objets non inflammables :

- une bande de 5 mètres de part et d'autre du chemin de fer.

Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées par autorisations accordées après enquête.

Assiette de la servitude de visibilité aux passages à niveau :

- des parcelles ou parties de parcelles soumises à servitudes.

2 - Bases méthodologiques de numérisation

2.1 - Définition géométrique

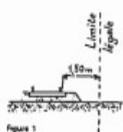
2.1.1 - Les générateurs

Pour les voies ferrées :

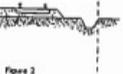
Il s'agit de la limite légale du Chemin de Fer. Elle est déterminée de la manière suivante :

Selon l'article 5 de cette loi, la limite légale du Chemin de Fer est déterminée de la manière suivante :

a) Voie en plate-forme sans fossé :
une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1)



b) Voie en plate-forme avec fossé :
le bord extérieur du fossé (figure 2)



c) Voie en remblai :
l'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)

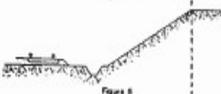


ou

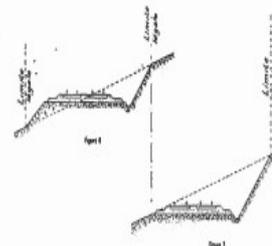
le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4)



d) Voie en déblai :
l'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7)



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite légale est, en cas de remblai, le pied et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9)



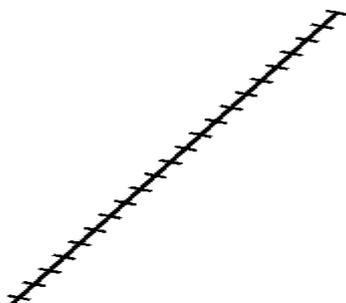
Pour les passages à niveaux :

Les emprises routières



Conclusion et pratique pour les générateurs T1 :

Ces niveaux de détail ne peuvent être saisis ou reporté en pratique dans les plans de servitudes. Il est donc conseillé de prendre le linéaire de Bd Topo comme générateur.



2.1.2 - Les assiettes.

Servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voie et qui concernent notamment :

Alignement :

Procédure par laquelle l'administration détermine les limites du domaine public ferroviaire. Cette obligation s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, avenues d'accès, On peut retenir dans ce cas les parcelles propriétés de la SNCF jouxtant le générateur de la voie de chemin de fer.

Écoulement des eaux :

Pas d'assiette générées.

Plantations :

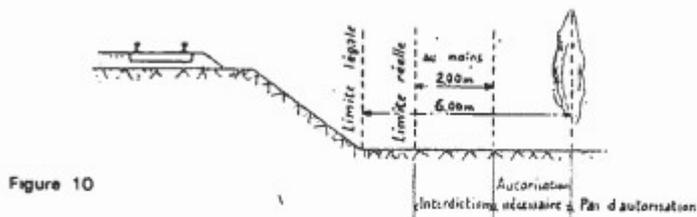
- arbres à hautes tiges :

- sans autorisation : au delà de 6 m de la zone légale,
- avec autorisation préfectorale: de 2 à 6 m de la zone légale,
- interdiction stricte : en deçà de 2 m de la zone légale.

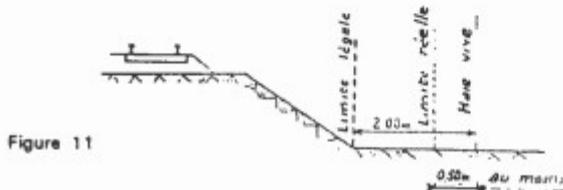
- haies vives :

- sans autorisation : au delà de 2 m de la zone légale,
- avec autorisation préfectorale: de 0,50 à 2 m de la zone légale,
- interdiction stricte : en deçà de 0,50 m de la zone légale.

a) arbres à haute tige - Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 mètres de la limite légale du Chemin de Fer. Toutefois, cette distance peut-être ramenée à 2 mètres par autorisation préfectorale.



b) haies vives - Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de 2 mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 mètre.



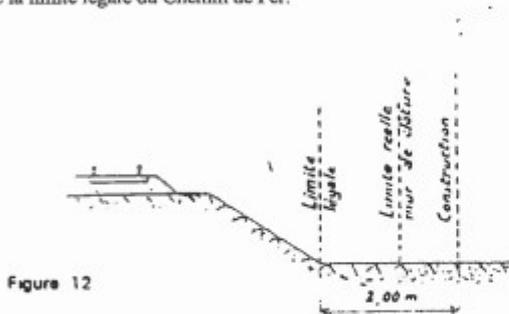
Servitudes spéciales pour les constructions et excavations :

Constructions :

Aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 m de la limite légale.

4 – Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans locaux d'urbanisme, aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 mètres de la limite légale du Chemin de Fer.



Il en résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du Chemin de Fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 mètres de la limite légale.

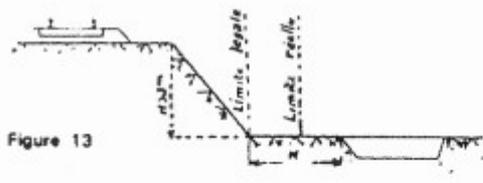
Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Excavations :

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 m au dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.

5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.



Servitudes pour améliorer la visibilité aux abords des passages à niveaux :

Plan de dégagement soumis à enquête publique.

6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

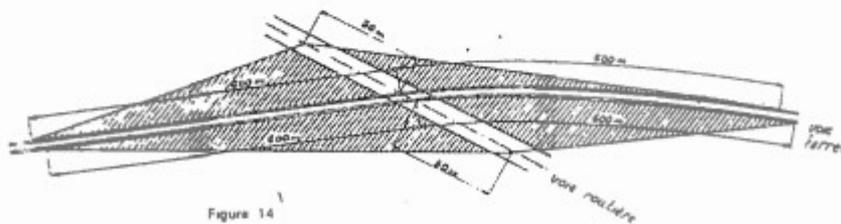
Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Équipement soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

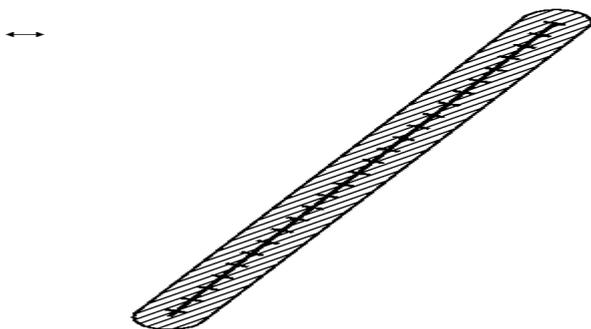
Cette zone est représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous (figure 14)



Conclusion et pratique pour les assiettes T1 :

Ces niveaux de détail ne peuvent être saisis ou reporté en pratique dans les plans de servitudes. Il est donc conseillé si l'on souhaite représenter les assiettes :

- de placer un tampon de 5 m autour du générateur (tronçon de voie) pour les Assiettes des servitudes relatives à l'interdiction de construire, aux excavations, aux dépôts de pierres ou objets non inflammables (**majorité des cas**),



- pour ne pas avoir à dessiner manuellement les assiettes, récupérer l'objet géométrique à partir de la Bd Topo puis créer une zone tampon de 5 m à partir de ce même objet,

- pour être plus précis, il est également possible de construire l'assiette à partir d'un assemblage des parcelles propriétés de la RFF-SNCF sur la base du plan cadastral informatisé vecteur.

2.2 - Référentiels géographiques et niveau de précision

Référentiels : La construction graphique du générateur et de l'assiette peut s'établir préférentiellement à partir du référentiel à grande échelle (BD topo, BD ortho, PCI vecteur, BD parcellaire).

Précision : Échelle de saisie maximale, le cadastre
Échelle de saisie minimale, le 1/5000.
Métrique.

3 - Numérisation et intégration

3.1 - Numérisation dans MapInfo

3.1.1 - Préalable

Télécharger à partir du site du PND Urbanisme (http://ads.info.application.i2/rubrique.php?id_rubrique=178) les documents suivants :

- la documentation sur la structure des fichiers MapInfo,
- les modèles de fichiers MapInfo (actes, générateurs, assiettes, liens sup / communes)

3.1.2 - Saisie de l'acte

Ouvrir le fichier modèle XX_ACT.tab puis l'enregistrer sous le nom **T1_ACT.tab**.

Saisir les données alphanumériques liées aux actes conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 2** du document *Structure des modèles mapinfo.odt*.

3.1.3 - Numérisation du générateur

▪ Recommandations :

Privilégier :

- la numérisation au niveau départementale et non à la commune (une voie ferrée traverse généralement plusieurs communes d'un point a vers un point b),
- la numérisation à partir de la Bd Topo (couche voies ferrées).

▪ Précisions liées à GéoSUP :

2 types de générateur sont possibles pour une sup T1 :

- une polyligne : correspondant au tracé d'une voie ferrée de type linéaire (ex. : une ligne de voie ferrée),
- un polygone : correspondant au tracé d'une voie ferrée de type surfacique (ex. : une gare).

Remarque : plusieurs générateurs et types de générateurs sont possibles pour une même servitude T1 (ex. : une gare et ses voies ferrées).

▪ Numérisation :

Ouvrir le fichier XX_SUP_GEN.tab puis l'enregistrer sous le nom **T1_SUP_GEN.tab**.

Si le générateur est de type linéaire :

- dessiner la voie ferrée à l'aide de l'outil polyligne  (trait continu, couleur noir, épaisseur 1 pixel) ou récupérer l'objet géométrique à partir de la Bd Topo (couche voies ferrées).

Si le générateur est de type surfacique :

- dessiner l'emprise à l'aide de l'outil polygone  (trame transparente, ligne continu, épaisseur 1 pixel).

Si plusieurs générateurs sont associés à une même servitude :

- dessiner les différents générateurs à l'aide des outils précédemment cités puis assembler les en utilisant l'option Objets / Assembler. Penser ensuite à compacter la table MapInfo.

Remarque : ne pas assembler des générateurs de types différents (ex. : un point avec une surface). Les générateurs assemblés doivent être similaires pour pouvoir être importés dans GéoSup.

▪ Saisie des données alphanumériques associées :

Saisir les données alphanumériques liées à la création du générateur conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 3** du document *Structure des modèles mapinfo.odt*.

Si plusieurs générateurs sont associés à une même servitude le champ NOM_SUP devra être saisi de façon similaire pour tous les objets créés. En revanche le champ NOM_GEN devra être saisi de façon distinct.

Pour différencier le type de représentation graphique du générateur dans GéoSup (privé ou public), le champ CODE_CAT doit être alimenté par 2 sous codes :

- T1_PRIVÉ pour les voies ferrées privées,
- T1_PUBLIC pour les voies ferrées publiques.

3.1.4 - Création de l'assiette

▪ Précisions liées à GéoSUP :

1 seuls type d'assiette est possible pour une sup T1 :

- une surface : correspondant à l'emprise de la zone de protection de la voie ferrée ou de ses infrastructures.

▪ Numérisation :

L'assiette d'une servitude T1 est une zone de protection de 5 mètres tracée tout autour du générateur :

- une fois la numérisation des générateurs entièrement achevée, faire une copie du fichier T1_SUP_GEN.tab et l'enregistrer sous le nom **T1_ASS.tab**,
- ouvrir le fichier T1_ASS.tab puis créer un tampon de 5 mètres en utilisant l'option Objet / Tampon de MapInfo.

Remarque :

Pour être plus précis une autre solution consisterait à construire l'assiette à partir d'un assemblage des parcelles propriétés de la SNCF-RFF par des requêtes SQL sur la base du plan cadastral informatisé vecteur.

Modifier ensuite la structure du fichier T1_ASS.tab conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 4** du document **Structure des modèles mapinfo.odt** tout en gardant les champs NOM_SUP, CODE_CAT, NOM_GEN.

▪ Saisie des données alphanumériques associées :

Saisir les données alphanumériques liées aux générateurs conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 4** du document **Structure des modèles mapinfo.odt**.

Important :

Pour différencier les attributs du générateur dans GéoSup (privé ou publique), le champ CODE_CAT doit être alimenté par 2 sous codes :

- **T1_PRIVÉ** pour les voies ferrées privées,
- **T1_PUBLIC** pour les voies ferrées publiques.

Le type d'assiette dans GéoSup est quand à lui identique qu'il s'agisse d'une zone de protection de 5 mètres ou d'un périmètre de protection modifié. Le champ **TYPE_ASS** doit être égal à **Zone de protection** (respecter la casse) pour les catégories **T1_PRIVÉ** (voies ferrées privées) et **T1_PUBLIC** (voies ferrées publiques).

3.1.5 - Lien entre la servitude et la commune

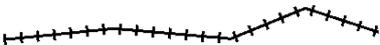
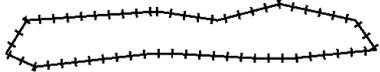
Ouvrir le fichier XX_LIENS_SUP_COM.tab puis l'enregistrer sous le nom **T1_SUP_COM.tab**.

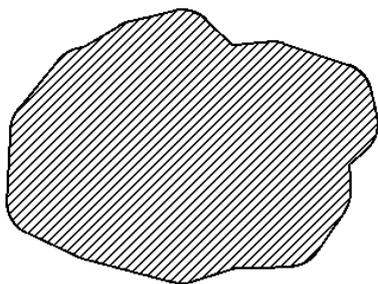
Saisir toutes les communes impactées par l'emprise (assiette) de la servitude, conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 5** du document **Structure des modèles mapinfo.odt**.

3.2 - Données attributaires

Consulter le document de présentation au paragraphe "règles de nommage des objets" (page 6/11) ainsi que le modèle conceptuel SUP du CNIG et/ou le standard COVADIS SUP.

3.3 - Sémiologie

Type de générateur	Représentation cartographique	Précision géométrique	Couleur
Linéaire (ex. : une voie ferrée)		Polyligne de couleur noire composée de traits perpendiculaires et d'épaisseur égale à 3 pixels	Rouge : 0 Vert : 0 Bleu : 0
Surfacique (ex. : une emprise routière pour passage à niveau)		Polygone composée d'aucune trame Trait de contour continu de couleur noire composé de traits	Rouge : 0 Vert : 0 Bleu : 0

		perpendiculaires et d'épaisseur égale à 3 pixels	
Type d'assiette	Représentation cartographique	Précision géométrique	Couleur
Zone tampon (ex. : une emprise de voie ferrée)		Zone tampon composée d'une trame hachurée à 45° de couleur noire et transparente Trait de contour continu de couleur noire et d'épaisseur égal à 2 pixels	Rouge : 0 Vert : 0 Bleu : 0

3.4 - Intégration dans GéoSup

Importer les fichiers MapInfo dans l'ordre suivant :

- les actes,
- les sup et les générateurs,
- les assiettes,
- les liens sup / communes,

conformément aux consignes figurant *aux chapitres 4, 5, 6, et 7* du document *Import_GeoSup.odt*.

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement
Direction générale de l'Aménagement,
du Logement et de la Nature
Arche Sud
92055 La Défense Cedex

www.developpement-durable.gouv.fr