

Servitude T4

Servitude aéronautique de balisage



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

Crédit photo : Paul Twambley

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

www.developpement-durable.gouv.fr

SERVITUDES DE TYPE T4

SERVITUDES AERONAUTIQUE DE BALISAGE

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

e) Circulation aérienne

1 - Fondements juridiques

1.1 - Définition

Pour la protection de la circulation aérienne des aérodrômes civils et militaires, des servitudes aéronautiques de balisage, comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs, peuvent être instituées.

Les surfaces de balisage sont des surfaces parallèles et se situant 10 mètres (20 mètres pour les obstacles filiformes) en-dessous des surfaces de dégagement aéronautiques (servitude T5).

Elles proviennent d'une étude d'évaluation d'obstacles faite par les services de la navigation aérienne dans la note explicative jointe à la servitude aéronautique de dégagement.

Une liste non exhaustive comprenant les obstacles repérés en X, Y, Z sur un plan avec un numéro et une couleur (vert végétation, rouge tous les autres obstacles artificiels) est fournie en annexe de la servitude aéronautique de dégagement.

Toutefois, le balisage peut être imposé par rapport aux surfaces aéronautiques de dégagement basées sur les infrastructures existantes.

1.2 - Références législatives et réglementaires

Anciens textes :

- Code de l'aviation civile, articles L. 281-1 et R. 241-1 à R. 243-3.

Textes en vigueur :

- Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;
- Code des transports L6351-1 ; L6351-6 à L6351-9 ainsi que L6372-8 à L6372-10 ;
- Arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques ;
- Arrêté du 3 septembre 2007 relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodrômes ;
- Arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne.

1.3 - Bénéficiaires et gestionnaires

Bénéficiaires	Gestionnaires
- Les créateurs des catégories suivantes d'aérodromes : - tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, - les aérodromes à usage restreint créés par l'État, - dans des conditions fixées par voie réglementaire, certains aérodromes à usage restreint créés par une personne autre que l'État. - Les exploitants de ces mêmes aérodromes (personnes publiques ou privées).	- les services de l'aviation civile : - la direction du transport aérien (DTA) à la direction générale de l'aviation civile (DGAC), - les directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR). - les services de l'aviation militaire.

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

S'agissant de la procédure d'instauration, de modification ou de suppression de ces servitudes, il convient de se référer à la servitude de type T5 dite « servitude aéronautique de dégagement » qui décrit la procédure d'approbation d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

1.5 - Logique d'établissement

1.5.1 - Les générateurs

Les infrastructures telles que prévues pour le stade ultime de développement de l'aérodrome :

- le système de piste(s),
- la (ou les) aire(s) d'approche finale et de décollage à l'usage exclusif d'hélicoptères.

Les aides visuelles le cas échéant.

1.5.2 - Les assiettes

L'assiette des servitudes aéronautiques est constituée par des volumes déterminés par des surfaces virtuelles correspondant à des zones d'altitude donnée au-delà de laquelle la signalisation de tout obstacle est obligatoire.

Ces surfaces sont dites surfaces de balisage aéronautique et sont définies en application des annexes des arrêtés fixant les spécifications techniques pour l'établissement des servitudes aéronautiques, par référence à celles indiquées pour les servitudes aéronautiques de dégagement (servitude T5).

2 - Bases méthodologiques de numérisation

Les servitudes T4 ne sont pas à numériser car elles se déduisent des servitudes T5. L'assiette de la T4 étant identique à celle de la T5, il est inutile de la re-numériser.

SERVITUDES DE TYPE T5

SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Servitudes reportées en annexe des PLU et des cartes communales en application des articles R. 151-51 et R. 161-8 du code de l'urbanisme et figurant en annexe au Livre 1er dans les rubriques :

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

D - Communications

e) Circulation aérienne

1 Fondements juridiques

1.1 Définition

Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes aéronautiques de dégagement comportant

- l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne;
- l'interdiction d'effectuer des travaux de grosses réparations ou d'amélioration exempté du permis de construire sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude sans l'autorisation de l'autorité administrative.

Les articles L. 55 et L. 56 du code des postes et des communications électroniques sont applicables aux servitudes aéronautiques de dégagement.

Les servitudes de dégagement sont établies autour :

- des aérodromes suivants :
 - aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;
 - aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne autre que l'Etat ;
 - aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire français ;
- des installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne ;
- de certains emplacements correspondant à des points de passages préférentiels pour la navigation aérienne.

Les servitudes donne lieu à l'établissement d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA). En cas d'urgence, des mesures provisoires de sauvegarde peuvent également être mises en oeuvre. Ces mesures cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans à compter de leur adoption, elles n'ont pas été reprises dans un PSA régulièrement approuvé.

1.2 Références législatives et réglementaires

L'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, a abrogé le titre IV du livre II du code de l'aviation civile relatif aux servitudes aéronautiques pour l'intégrer en « 6ème partie : aviation civile » du code des transports, sous le titre V « Sujétions aux abords des aérodromes ». Si, les dispositions législatives relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement figurent depuis cette ordonnance dans le code des transports, les dispositions réglementaires figurent toujours dans le code de l'aviation civile.

Anciens textes :

Loi du 4 juillet 1935 (art. 12 et 13) établissant des servitudes spéciales, dites servitudes dans l'intérêt de la navigation aérienne (abrogée par la loi n° 58-346 lui substituant le Code de l'aviation civile et commerciale)

Décret n°59-92 du 03 janvier 1959 relatif au régime des aérodromes et aux servitudes aéronautiques

Titre IV du livre II relatif aux servitudes aéronautiques du code de l'aviation civile, notamment les articles R. 241-1, R. 241-2 et R. 242-1 à R. 242-3.

Textes en vigueur :

Articles L. 6350-1 à L. 6351-5 et L. 6372-8 à L. 6372-10 du code des transports.

Articles R. 241-3 à R. 242-2, D. 241-4 à D. 242-14 et D. 243-7 du code de l'aviation civile.

Arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

1.3 Décision

Arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu, avec le ministre des armées
ou

Décret en Conseil d'Etat si les conclusions du rapport d'enquête ou les avis des services et des collectivités publiques intéressés sont défavorables.

1.4 Restriction Défense

Cette catégorie de servitude fait l'objet de restriction défense.

Les données ne sont pas téléchargeables et ne peuvent être consultées qu'à l'échelle communale ou intercommunale. Les actes instituant la servitude doivent être anonymisés.

2 Processus de numérisation

2.1 Responsable de la production des données numériques

Les responsables de la production des données numériques sont les deux services de la direction générale de l'aviation civile, le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) et le service technique de l'aviation civile (STAC). Le service en charge de la diffusion est le SNIA.

2.2 Où trouver les documents de base

Standard CNIG SUP : Se reporter au [Standard CNIG SUP](#).

Journal Officiel (les arrêtés et décrets postérieurs à 1990 sont disponibles au [JO électronique](#))

Annexes des PLU et des cartes communales

2.3 Principes de numérisation

Seuls les anciens arrêtés sont numérisés.

Les nouveaux arrêtés sont fournis en PDF sur le site de légifrance.

Les nouveaux PSA sont produits directement au format numérique puis imprimés au format papier.

Les anciens PSA ont été régénérés au format numérique à partir des dossiers papier approuvés.

Seuls les anciens PSA de Marseille Provence et de Nice n'ont pas pu être régénérés, les dossiers papier approuvés comportant des erreurs au niveau de l'état des bornes..

Ces deux PSA étant en cours de mise à jour, il a été décidé d'attendre leur prochaine révision pour les diffuser sur le géoportail de l'urbanisme.

2.4 Numérisation de l'acte

Archivage : Intégralité de l'acte officiel (arrêté ou décret d'approbation et plans annexés).

Téléversement dans le GPU : Anonymisation des arrêtés et décrets instaurant la SUP pour les aérodromes militaires (ajout d'un carré blanc sur les noms des signataires).

2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

Les référentiels utilisés sont :

SYSTEMES DE REFERENCE GEOGRAPHIQUE ET PLANIMETRIQUE			
ZONE	SYSTEME GEODESIQUE	ELLIPSOIDE ASSOCIE	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
Guadeloupe, Martinique,	WGS 84	IAG GRS 1980	UTM Nord fuseau 20
Guyane	RGFG 95	IAG GRS 1980	UTM Nord fuseau 22
Réunion	RGR 92	IAG GRS 1980	UTM Sud fuseau 40
Mayotte	RGM 04	IAG GRS 1980	UTM Sud fuseau 38

SYSTEMES DE REFERENCE ALTIMETRIQUES	
France Métropolitaine, à l'exclusion de la Corse	IGN 1969
Corse	IGN 1978
Guadeloupe	IGN 1988
Martinique	IGN 1987
Guyane	IGG 1977
Réunion	IGN 1989
Mayotte	SHOM 1953

Précision :

Planimétrie : 1m

Altimétrie : 0.5 m

2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

Le générateur est dessiné à partir de l'état des bornes de repérage des axes de bande des pistes.
Les assiettes sont créées sous mapinfo à partir des lignes d'égales hauteurs obtenues par dessin.

3 Référent métier

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire
Direction générale de l'aviation civile
Direction du transport aérien
50, rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15

SERVITUDE T7

RELATIONS AERIENNES

(Installations particulières)

1 – GENERALITES

Servitudes aéronautiques instituées pour la protection de la circulation aérienne. Servitude à l'extérieur des zones de dégagement concernant des installations particulières.

Code de l'aviation civile, 2^e et 3^e parties, livre II, titre IV, chapitre IV, et notamment les articles R. 244-1 et D. 244-1 à D. 244-4 inclus.

Code de l'urbanisme, articles L. 421-1, L. 422-1, L. 422-2, R. 421-38-13 et R. 422-8.

Arrêté interministériel du 31 juillet 1963 définissant les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

Arrêté du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

Ministère chargé des transports (direction générale de l'aviation civile, direction de la météorologie nationale).

Ministère de la défense (direction de l'administration générale, sous-direction du domaine et de l'environnement).

II – PROCEDURE D'INSTITUTION

A – PROCEDURE

Applicable sur tout le territoire national (art. R. 244-2 du code de l'aviation civile).

Autorisation spéciale délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, en ce qui le concerne, par le ministre chargé des armées pour l'établissement de certaines installations figurant sur les listes déterminées par arrêtés ministériels intervenant après avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques.

Les demandes visant des installations exemptées de permis de construire devront être adressées au directeur départemental de l'équipement. Récépissé en sera délivré (art. D. 244-2 du code de l'aviation civile). Pour les demandes visant des installations soumises au permis de construire, voir ci-dessous III-B-2°, avant-dernier alinéa.

B – INDEMNISATION

Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation à des conditions techniques imposées dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne ne peuvent en aucun cas ouvrir un droit à indemnité au bénéfice du demandeur (art. D. 244-3 du code de l'aviation civile).

C – PUBLICITE

Notification dans un délai de deux mois à compter de la date du dépôt de la demande, de la décision ministérielle accordant ou refusant le droit de procéder aux installations en cause.

Le silence de l'administration au-delà de deux mois vaut accord pour les travaux décrits dans la demande, qu'ils soient ou non soumis à permis de construire, sous réserve de se conformer aux autres dispositions législatives et réglementaires.

III – EFFETS DE LA SERVITUDE

A – PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1°) Prerogatives exercées directement par la puissance publique

Néant

2°) Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le propriétaire d'une installation existante constituant un danger pour la navigation aérienne de procéder, sur injonction de l'administration, à sa modification ou sa suppression.

B – LIMITATION AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1°) Obligations passives

Interdiction de créer certaines installations déterminées par arrêtés ministériels qui, en raison de leur hauteur, seraient susceptibles de nuire à la navigation aérienne, et cela, en dehors des zones de dégagement.

2°) Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour le propriétaire de procéder à l'édification de telles installations, sous conditions, si elles ne sont pas soumises à l'obtention du permis de construire et à l'exception de celles relevant de la loi du 15 juin 1906 sur la distribution d'énergie et celles pour lesquelles les arrêtés visés à l'article D. 244-1 institueront des procédures spéciales, de solliciter une autorisation à l'ingénieur en Chef des ponts et chaussées du département dans lequel les installations sont situées.

La décision est notifiée dans un délai de deux mois à compter de la date du dépôt de la demande ou, le cas échéant, du dépôt des pièces complémentaires. Passé ce délai, l'autorisation est réputée accordée pour les travaux décrits dans la demande, sous réserve toutefois de se conformer aux autres dispositions législatives ou réglementaires (art. D. 244-1, alinéa 1 du code de l'aviation civile).

Si les constructions sont soumises à permis de construire et susceptibles en raison de leur emplacement et de leur hauteur de constituer un obstacle à la navigation aérienne et qu'elles sont à ce titre soumises à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile ou de celui chargé des armées en vertu de l'article R. 244-1 du code de l'aviation civile, le permis de construire ne peut être accordé qu'avec l'accord des ministres intéressés. Cet accord est réputé donné faute de réponse dans un délai d'un mois suivant la transmission de la demande de permis de construire par l'autorité chargée de son instruction (art. R. 421-38-13 du code de l'urbanisme).

Si les travaux envisagés sont exemptés de permis de construire, mais soumis au régime de déclaration en application de l'article L. 422-2 du code de l'urbanisme, le servitude instructeur consulte l'autorité mentionnée à l'article R. 421-38-13 dudit code. L'autorité ainsi consultée fait connaître son opposition ou les prescriptions qu'elle demande dans un délai d'un mois à dater de la réception de la demande d'avis par l'autorité consultée. A défaut de réponse dans ce délai, elle est réputée avoir émis un avis favorable (art. R. 422-8 du code de l'urbanisme).

La servitude T7 dans le département de l'Eure

Cette servitude aéronautique s'applique sur tout le territoire national.

Dans la zone correspondant à un rayon de 24 km autour de l'aérodrome d'Evreux-Fauville, la servitude précise que tout projet dépassant la côte de 287 mètres N.G.F., devra faire l'objet d'un examen particulier.

La subdivision aérodrome précise que dans le reste du département, le tableau ci-après résume les dispositions de cette servitude :

Obligations	Ht en agglomération	Ht hors agglomération	Remarques
Installation soumise à autorisation	> 100 m	> 50 m	Hauteur hors sol ou hors d'eau ; ne concerne pas les lignes électriques.
Installation soumise soit à balisage ou	> 130 m	> 80 m	Y compris les lignes électriques.
	> 50 m	> 50 m	Avec justification particulière (ex : zone de survol à basse altitude, ...)
Installation non soumise à balisage diurne, sauf nécessité absolue	< 150 m	< 150 m	Concerne uniquement les obstacles massifs, un immeuble, par exemple.

Servitude EL11

Servitudes relatives aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des autoroutes, routes express et déviations d'agglomération



Ressources, territoires, habitats et logement

Énergie et climat Développement durable

Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

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

www.developpement-durable.gouv.fr

SERVITUDES DE TYPE EL11

SERVITUDES RELATIVES AUX INTERDICTIONS D'ACCÈS GREVANT LES PROPRIÉTÉS LIMITOPHES DES AUTOROUTES, ROUTES EXPRESS ET DÉVIATIONS D'AGGLOMÉRATION

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

d) Réseau routier

1 - Fondements juridiques

1.1 - Définition

Il s'agit de servitudes relatives aux interdictions d'accès grevant les propriétés riveraines des autoroutes, des routes express et des déviations d'agglomération.

L'article L.122-1 du Code de la voirie routière définit les autoroutes comme « des routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique. »

L'article L.151-1 du Code de la voirie routière définit les routes express comme « des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'État, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules. »

Les propriétés riveraines des autoroutes, des routes express et des déviations d'agglomération n'ont pas d'accès direct à ces dernières. Concernant les routes express et les déviations d'agglomération, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

1.2 - Références législatives et réglementaires

Anciens textes :

- article 3 de la Loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes et articles 4 et 5 de la Loi n°69-7 du 3 janvier 1969 relative aux voies rapides et complétant le régime de la voirie nationale et locale abrogés par la Loi n°89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière (partie législative);
- Décret n° 70-759 du 18 août 1970 portant règlement d'administration publique et relatif aux voies rapides et complétant le régime de la voirie nationale et locale abrogé par le décret n°89-631 du 4 septembre 1989 relatif au code de la voirie routière (partie réglementaire).

Textes en vigueur :

- articles L. 122-2, L.151-3, L.152-1 et L.152-2 du Code de la voirie routière.

1.3 - Bénéficiaires et gestionnaires

Bénéficiaires	Gestionnaires
- Etat, - Conseils généraux, - Communes, - Concessionnaires.	Suivant le type de route : - MEEDDTL, - Conseils généraux, - Communes, - Concessionnaires.

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

La servitude s'applique aux autoroutes et routes express dès la prise d'effet du classement dans la catégorie de voie correspondante. La servitude s'applique aux déviations directement, sans qu'une mesure réglementaire (décret ou arrêté) ne soit nécessaire.

1.5 - Logique d'établissement

1.5.1 - Les générateurs

- une autoroute,
- une route express,
- une déviation d'agglomération.

1.5.2 - Les assiettes

Les parcelles des propriétés riveraines par rapport au générateur.

2 - Bases méthodologiques de numérisation

2.1 - Définition géométrique

2.1.1 - Les générateurs

Le générateur est de type linéaire. Il représente l'axe de la route (express, autoroute, déviation d'agglomération).

Pour les aires de péage, le générateur est de type surfacique.

2.1.2 - Les assiettes

L'assiette est de type surfacique. C'est un polygone délimité par les parcelles de propriétés riveraines.

2.2 - Référentiels géographiques et niveau de précision

Référentiels : De préférence, la composante topographique ou parcellaire du référentiel à grande échelle (BD TOPO, BD PARCELLAIRE).

Précision : Échelle de saisie maximale, celle du cadastre
Échelle de saisie minimale, 1/ 5000
Métrique suivant le référentiel

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.php3?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

Cette servitude n'étant instituée par aucun acte, sa saisie informatique est sans objet (cf §1.4).

3.1.3 - Numérisation du générateur

■ Recommandations :

Privilégier :

- la numérisation au niveau départemental et non à la commune (autoroute, route express ou une déviation d'agglomération s'étend généralement sur plusieurs communes),

■ Précisions liées à GéoSUP :

1 seul type de générateur est possible pour une sup EL11 :

- une polyligne : correspondant au tracé de l'autoroute, de la route express, de la déviation d'agglomération.

Remarque : plusieurs générateurs de type linéaire sont possibles pour une même servitude EL11 (ex. : embranchement route express).

▪ Numérisation :

Ouvrir le fichier XX_SUP_GEN.tab puis l'enregistrer sous le nom **EL11_SUP_GEN.tab**.

Le générateur est de type linéaire :

- dessiner la route express ou la déviation d'agglomération à l'aide de l'outil polyligne  (trait continu, couleur noir, 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 (route express ou déviation d'agglomération), le champ CODE_CAT doit être alimenté par un code :

- **EL11** pour les routes express ou déviation d'agglomération.

3.1.4 - Création de l'assiette

▪ Précisions liées à GéoSUP :

1 seuls type d'assiette est possible pour une sup EL11 :

- une surface : correspondant à l'emprise de la zone d'interdiction d'accès d'une autoroute route express ou déviation d'agglomération.

▪ Numérisation :

L'assiette d'une servitude EL11 est une zone d'interdiction tracée autour du générateur :

- une fois la numérisation des générateurs entièrement achevée, faire une copie du fichier EL11_SUP_GEN.tab et l'enregistrer sous le nom EL11_ASS.tab,
- ouvrir le fichier EL11_ASS.tab puis créer un tampon de x mètres en utilisant l'option Objet / Tampon de MapInfo.

Modifier ensuite la structure du fichier EL11_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 le type de représentation graphique du générateur dans GéoSup (route express ou déviation d'agglomération), le champ CODE_CAT doit être alimenté par un code :

- **EL11** pour les routes express ou déviation d'agglomération.

Pour différencier le type d'assiette dans GéoSup (...), le champ TYPE_ASS doit être en adéquation avec le type de catégorie saisi dans le champ CODE_CAT :

- pour la catégorie **EL11 - Voies express, déviations** le champ TYPE_ASS doit être égale à **Zone d'interdiction d'accès** (respecter la casse).

3.1.5 - Lien entre la servitude et la commune

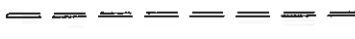
Ouvrir le fichier XX_LIENS_SUP_COM.tab puis l'enregistrer sous le nom **EL11_SUP_COM.tab**.

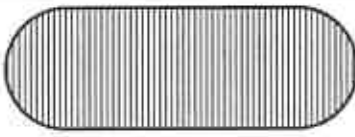
Saisir toutes les communes impactées par l'emprise (assiette) de la servitude, conformément aux consignes de saisie figurant au **chapitre 5** du document *Structure des modèles mapinfo.odt*.

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 route express)		Polyligne double et discontinue de couleur noire et d'épaisseur égal à 2 pixels	Rouge : 0 Vert : 0 Bleu : 0

Type d'assiette	Représentation cartographique	Précision géométrique	Couleur
Zone tampon (ex. : une emprise de route express)		Zone tampon composée d'une trame verticale de couleur noire et transparente Trait de contour continu de couleur noire et d'épaisseur égal à 3 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