

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Ministère de la transition écologique et  
de la cohésion des territoires

**Arrêté du - 2 DEC. 2022**

**modifiant l'arrêté du 12 novembre 1990 approuvant le plan de servitudes aéronautiques  
de l'aérodrome de Châteaudun (Eure et Loir)**

**NOR : TREA2217295A**

**Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,**

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 241-3, R. 242-1 et D. 242-6 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6350-1 à L. 6351-5 ;

Vu l'arrêté du 12 novembre 1990 approuvant le plan de servitudes aéronautiques de  
l'aérodrome de Châteaudun (Eure-et-Loir) ;

Vu l'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 ;

Vu l'arrêté du 3 décembre 2021 portant modification de l'affectation aéronautique de  
l'aérodrome de Châteaudun (Eure-et-Loir),

**Arrête :**

**Article 1<sup>er</sup>**

Les dispositions de l'article premier de l'arrêté du 12 novembre 1990 susvisé sont remplacées  
par les dispositions suivantes :

« Article 1<sup>er</sup>

En application des dispositions de l'article R. 241-1 du code de l'aviation civile, des servitudes  
aéronautiques sont créées au bénéfice de l'aérodrome de Châteaudun sur le territoire des  
communes de :

- Châteaudun
- Cloyes-les-Trois-Rivières
- Commune nouvelle d'Arrou
- Conie-Molitard
- Donnemain-Saint-Mamès
- Jallans
- La Chapelle-du-Noyer
- Marboué
- Moléans
- Péronville
- Saint-Denis-Lanneray
- Thiville
- Varize
- Villampuy
- Villemaury

dans le département d'Eure-et-Loir ;

- La Chapelle-Onzerain
- Tournoisis
- Villamblain

dans le département du Loiret. ».

### Article 2

Les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 12 novembre 1990 susvisé sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Article 2

Sont approuvés les documents suivants, annexés au présent arrêté :

- le plan d'ensemble n° PSA-A1\_SNIA\_LFOC\_2, à l'échelle 1/25 000<sup>ème</sup> ;
- le plan de détail n° PSA-A2\_SNIA\_LFOC\_2, à l'échelle 1/10 000<sup>ème</sup> ;
- la note annexe, comprenant la notice explicative, la liste des obstacles donnée à titre indicatif, et l'état des bornes de repérage d'axe et de calage. ».

### Article 3

La préfète de la région Centre-Val-de-Loire, préfète du Loiret, et la préfète de l'Eure-et-Loir sont chargées, chacune pour ce qui la concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le - 2 DEC. 2022

Le ministre de la transition écologique et de la  
cohésion des territoires,  
Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur du transport aérien,  
M. BOREL





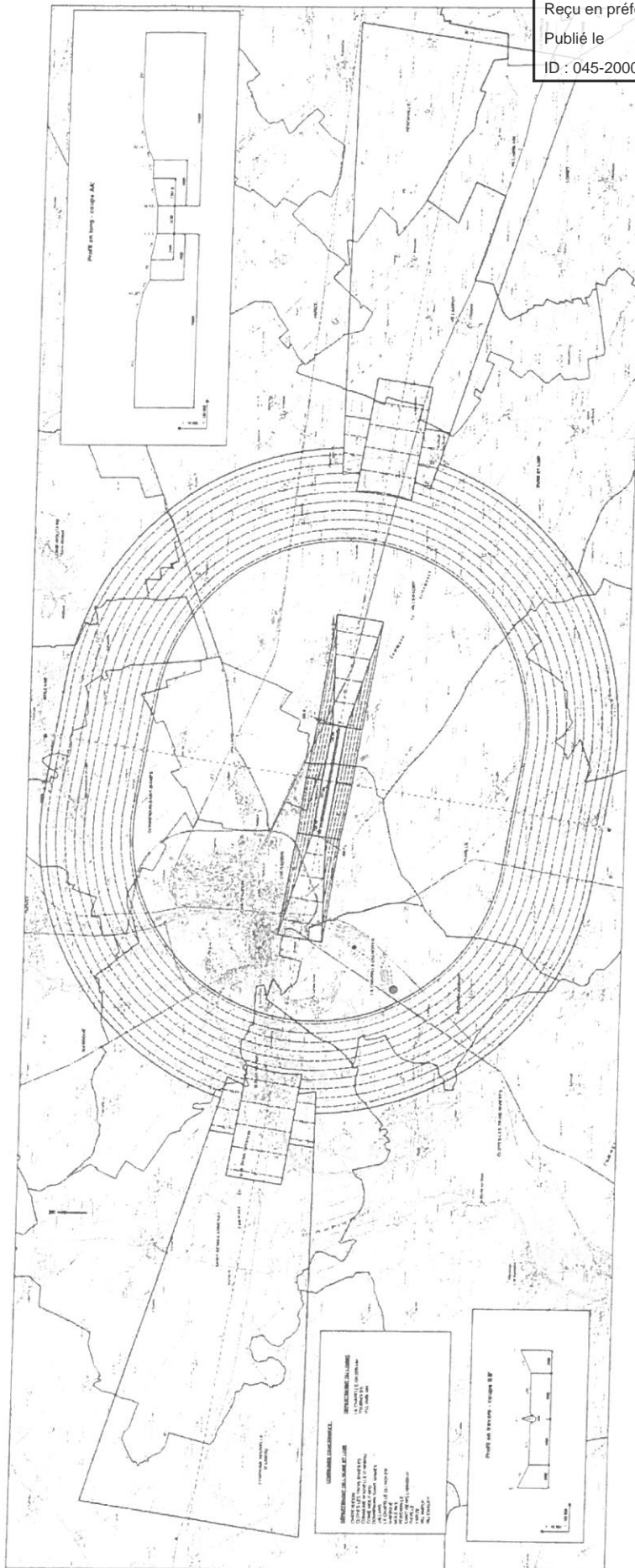
Envoyé en préfecture le 08/03/2023

Reçu en préfecture le 08/03/2023

Publié le



ID : 045-200035764-20230308-A2023\_02-AR



LE 20  
 MINISTRE  
 DES AMÉNAGES  
 ET DE L'ÉQUIPEMENT  
 TERRITORIAL

**AÉRODROME  
 DE CHÂTEAUDUN  
 (LFCC)  
 PLAN DE SERVITUDES  
 AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT  
 A1 - PLAN D'ENSEMBLE**

Version	Date	États
01	2023-03-08	Émission

Document de référence : A1 - PLAN D'ENSEMBLE

Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033
Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033
Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033
Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033
Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033

Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033
Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033
Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033
Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033
Projet de loi n° 1033	Projet de loi n° 1033

Envoyé en préfecture le 08/03/2023

Reçu en préfecture le 08/03/2023

Publié le



ID : 045-200035764-20230308-A2023\_02-AR



**MINISTÈRE  
DES ARMÉES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Envoyé en préfecture le 08/03/2023

Reçu en préfecture le 08/03/2023

Publié le

ID : 045-200035764-20230308-A2023\_02-AR



**Secrétariat général  
pour l'administration**

# **AÉRODROME DE CHÂTEAUDUN (LFOC)**

## **PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT**

### **B - NOTE ANNEXE**

Approuvé par arrêté interministériel en date du 02/12/2022

Envoyé en préfecture le 08/03/2023

Reçu en préfecture le 08/03/2023

Publié le



ID : 045-200035764-20230308-A2023\_02-AR

# SOMMAIRE

<b>1 - NOTICE EXPLICATIVE</b>	<b>2</b>
<b>I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES</b>	<b>2</b>
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
<b>II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME</b>	<b>5</b>
II.1 - PRÉAMBULE	5
II.2 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	7
II.3 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	7
II.3.1 - Trouées	7
II.3.2 - Surfaces latérales	8
II.3.3 - Surface horizontale intérieure	8
II.3.4 - Surface conique	8
II.3.5 - Adaptations apportées aux surfaces de dégagement de base	8
II.4 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS	9
<b>2 - MISE EN APPLICATION DU PSA</b>	<b>10</b>
<b>I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES</b>	<b>10</b>
<b>II - TRAITEMENT DES OBSTACLES</b>	<b>10</b>
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	10
II.2 - OBSTACLES A VENIR	10
<b>3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE</b>	<b>11</b>

## 1 - NOTICE EXPLICATIVE

### I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

#### I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour but de protéger l'emprise et les abords de l'aérodrome contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne. Il garantit la pérennité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des aéronefs, et préserve le développement à long terme de la plate-forme aéroportuaire.

Dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, des cotes maximales à ne pas dépasser sont déterminées en tenant compte du relief naturel du terrain. Les surfaces de dégagements aéronautiques ainsi créées délimitent les volumes d'espace qui doivent toujours être libres d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, les obstacles, naturels ou non, dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement. Ceux-ci ont vocation à être diminués ou supprimés, selon leur position vis-à-vis des limites altimétriques applicables à leur emplacement.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans et note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (enquête publique précédée d'une conférence entre services et collectivités intéressés). L'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification d'un PSA existant a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan. Il est ensuite approuvé par arrêté interministériel. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé est alors déposé à la mairie de chaque commune concernée pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale.

Il permet aux services assurant l'instruction des autorisations d'urbanisme de s'assurer que les constructions envisagées dans le périmètre du plan respectent bien les limitations de hauteur.

Il permet également aux autorités administratives de demander une limitation de hauteur des obstacles dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement permet également d'identifier les obstacles susceptibles de se voir imposer un balisage de jour et/ou de nuit. La nécessité d'un tel balisage est appréciée au cas par cas par les services du ministère des Armées.

#### I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L 6350-1 à L 6351-5,
- du code de l'aviation civile, en particulier des articles R 241-3 à R 242-1, D 241-4 à D 242-14, et D 243-7,
- de l'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.

### **I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES**

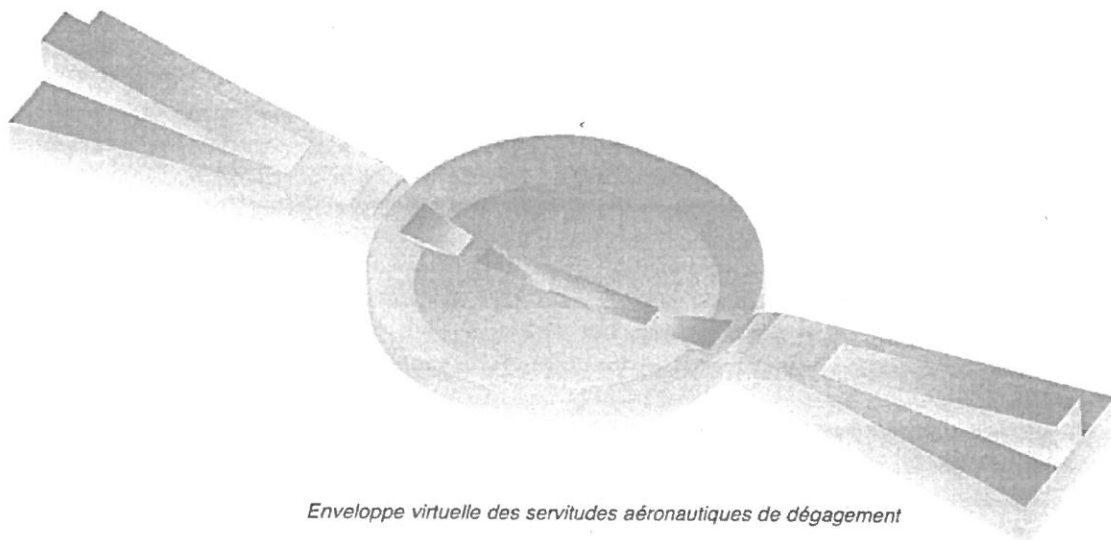
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage,
- les aides visuelles,
- les éventuels obstacles préexistants nécessitant des adaptations des surfaces.

Lorsque plusieurs des spécifications techniques déterminées par cette réglementation s'appliquent en un même point, la spécification la plus contraignante est prise en considération.

### **I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES**

Les servitudes aéronautiques sont constituées par diverses surfaces géométriques dont la forme générale figure sur la vue en perspective ci-dessous.



## **I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES**

Les plans des servitudes aéronautiques de dégagement déterminent les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toute nature qu'ils soient fixes ou mobiles.

### **I.5.1 - Obstacles mobiles**

Les règles relatives aux obstacles mobiles ne s'appliquent qu'aux obstacles en dehors de l'emprise aéroportuaire.

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché.

- autoroutes : gabarit de 4,75 m,
- routes de trafic international : gabarit de 4,50 m,
- autres voies routières : gabarit de 4,30 m,
- voies ferrées non électrifiées : gabarit de 4,80 m,
- voies navigables : gabarit de 3,70 m à 7 m suivant le type de voies.

Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré de 2 mètres sur les tronçons couverts par une trouée.

### **I.5.2 - Balisage des obstacles**

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger. Il ne supprime pas le danger lui-même.

En application de l'article 8 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, l'obligation du balisage peut être imposée sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique d'un aérodrome, telles que définies dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces basées sur les infrastructures et exploitations existantes qui peuvent être différentes de celles du PSA approuvé, ce dernier étant basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome.

Les obstacles à baliser sont déterminés au cas par cas. Il est généralement considéré que doivent être balisés ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

Toutefois la nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présente l'obstacle pour le pilote, ou de l'existence d'autres obstacles balisés ou non à proximité. La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, doit, pour ces raisons, faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière, indépendamment du PSA.

## Aérodrome de Châteaudun - Note annexe PSA indice 2

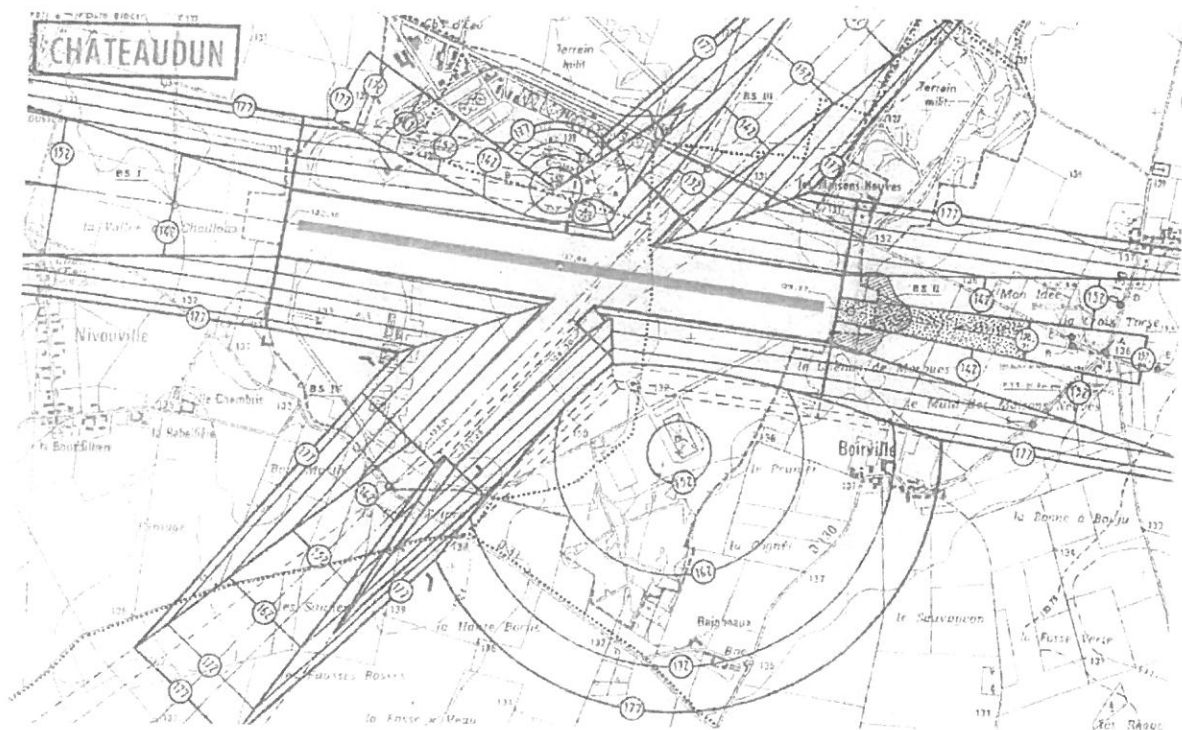
## II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

### II.1 - PRÉAMBULE

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome de Châteaudun ont été instituées par l'arrêté interministériel du 12 novembre 1990. Elles se basaient sur les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 31 décembre 1984, aujourd'hui abrogé, fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

Elles protègent :

- une piste revêtue de 2300 mètres x 45 mètres orientée Est/Ouest,
- une piste revêtue de 1380 mètres x 80 mètres et une piste non revêtue de 800 mètres x 100 mètres orientées Nord-Est/Sud-Ouest,
- des aides visuelles : un phare d'identification et une ligne d'approche,
- des installations météorologiques : un pylône anémométrique, un parc aux instruments et un héliographe.



Extrait du PSA approuvé le 12 novembre 1990

Certains de ces générateurs n'existent pas ou plus (pistes orientées Nord-Est/Sud-Ouest, phare d'identification, rampe d'approche) ou leur prise en compte n'est plus prévue par la réglementation en vigueur (installations météorologiques). Le PSA de 1990 induit donc, dans certaines zones, des limitations de construction désormais injustifiées.

Il apparaît en conséquence opportun de procéder à la révision du PSA. Toutefois, la durée importante de la procédure de révision du PSA est incompatible avec des projets d'aménagement des installations aéroportuaires envisagés à court terme, et a incité à recourir à une procédure de modification (révision simplifiée) du PSA en application de l'article L. 6351-2 du code des transports. La procédure de révision complète sera conduite ultérieurement.

## Aérodrome de Châteaudun - Note annexe PSA indice 2

Les modifications apportées au PSA consistent en la suppression des servitudes associées :

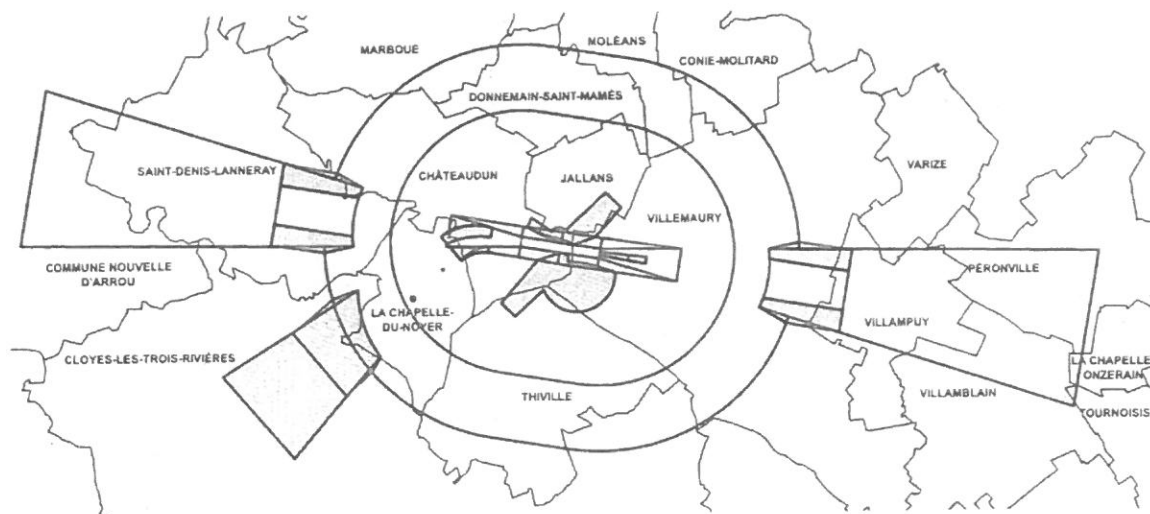
- aux deux pistes orientées Nord-Est/Sud-Ouest,
- aux aides visuelles : phare d'identification et rampe d'approche,
- aux équipements météorologiques.

La trouée courbe vers le sud-ouest ne répond plus à un besoin opérationnel et est également retirée du dossier.

Enfin, la réglementation actuelle (arrêté du 7 juin 2007 modifié) permet d'atténuer les servitudes :

- en limitant les surfaces latérales vers le haut par leur intersection avec le plan de la surface horizontale intérieure,
- en portant la pente des trouées d'atterrissage de 2% à 2,5% au-delà de 3000 mètres.

Ces modifications concernent les secteurs représentés sur l'image ci-après, dans lesquels les servitudes sont atténuées (secteurs hachurés en bleu) ou supprimés (secteurs hachurés en vert). Ces secteurs hachurés en vert se retrouvent soumis aux dispositions de l'arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques est soumis à autorisation.



Les communes sur le territoire desquelles les servitudes sont atténuées ou supprimées sont :

## Département d'Eure et Loir

- Châteaudun
- Cloyes-les-Trois-Rivières
- Jallans
- La Chapelle-du-Noyer
- Saint-Denis-Lanneray
- Thiville
- Villampuy
- Villemaury

Le nouveau dossier est composé des pièces suivantes :

- A1 - Plan d'ensemble PSA-A1\_SNIA\_LFOC\_2 à l'échelle 1 / 25 000
- A2 - Plan de détail PSA-A2\_SNIA\_LFOC\_2 à l'échelle 1 / 10 000
- Note annexe

qui ont vocation à remplacer les pièces annexées à l'arrêté interministériel du 12 novembre 1990.

## II.2 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

### ▪ Périmètre d'appui

Le périmètre d'appui a pour longueur 2420 mètres et pour largeur 300 mètres. Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

### ▪ Altitude de l'aérodrome

L'altitude de l'aérodrome est fixée à 132 mètres NGF (rapportée au nivellement général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure.

## II.3 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont décrites ci-après.

### II.3.1 - Trouées

Chaque surface de trouée est définie par une largeur à l'origine (bord intérieur), une cote altimétrique à l'origine, un évasement, une pente et une longueur maximale.

Les caractéristiques des trouées sont les suivantes :

#### Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Trouée Ouest	Trouée Est
Largeur à l'origine	300 m	300 m
Évasement en plan	15 %	15 %
Cote à l'origine	132,1 m NGF	129,77 m NGF
Longueur 1 <sup>ère</sup> section	3 000 m	3 000 m
Pente 1 <sup>ère</sup> section	2 %	2 %
Pente 2 <sup>ème</sup> section	2,5 %	2,5 %
Cote 3 <sup>ème</sup> section (pente nulle)	283 m NGF	280 m NGF
Longueur totale	15 000 m	15 000 m

## Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Trouée Ouest	Trouée Est
Largeur à l'origine	180 m	180 m
Évasement en plan	12,5 %	12,5 %
Largeur finale	1 200 m	1 200 m
Cote à l'origine	132,1 m NGF	129,77 m NGF
Pente	2 %	2 %
Longueur totale	15 000 m	15 000 m

### II.3.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales du périmètre d'appui et des trouées ont une pente de 14,3 %.

### II.3.3 - Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, s'élève à 177 mètres NGF.

Elle est délimitée par deux demi-circonférences horizontales centrées chacune par rapport à l'origine des trouées, de rayon 4 000 mètres, et par leurs tangentes communes.

### II.3.4 - Surface conique

La surface conique, de pente 5 %, s'appuie sur la limite extérieure de la surface horizontale intérieure, jusqu'à la cote 277 mètres NGF.

### II.3.5 - Adaptations apportées aux surfaces de dégagement de base

Le château d'eau et l'antenne situés dans l'enceinte de l'Entrepôt de Réserve Générale de Munitions dépassant les surfaces de dégagement de base au Sud-Ouest de l'aérodrome, des adaptations ont été réalisées. Celles-ci ont reçu l'accord de l'État-Major de l'Armée de l'Air et sont figurées sur les plans d'ensemble (A1) et de détail (A2).



## Aérodrome de Châteaudun - Note annexe PSA indice 2

### II.4 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS

Le plan d'ensemble fait apparaître l'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome. Il précise le nom des communes concernées par les servitudes aéronautiques ainsi que les limites des communes concernées par le périmètre de l'aire de dégagement.

Ces communes sont les suivantes :

#### Département d'Eure et Loir

- Châteaudun
- Cloyes-les-Trois-Rivières
- Commune nouvelle d'Arrou
- Conie-Molitard
- Donnemain-Saint-Mamès
- Jallans
- La Chapelle-du-Noyer
- Marboué
- Moléans
- Péronville
- Saint-Denis-Lanneray
- Thiville
- Varize
- Villampuy
- Villemaury

#### Département du Loiret

- La Chapelle-Onzerain
- Tournoisis
- Villamblain

## 2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

### I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.242-3 du code de l'Aviation Civile).

Nature	Cote sommitale (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)
Néant		

### II - TRAITEMENT DES OBSTACLES

#### II.1 - OBSTACLES EXISTANTS

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces, le cas échéant adaptées, utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, peuvent être appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'aérodrome.

La mise en conformité de l'obstacle par rapport au plan de servitudes aéronautiques approuvé peut être immédiate ou entreprise au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Les modalités d'application des servitudes aéronautiques sont précisées dans les articles :

- L 6351-2 à 5 du code des Transports,
- R 242-1 et D 242-6 à 14 du code de l'Aviation Civile.

Les articles D 242-11 et 12 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

#### II.2 - OBSTACLES À VENIR

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) est rendu exécutoire par l'arrêté interministériel qui l'approuve.

En conséquence, il s'applique à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

S'il existe un plan local d'urbanisme (PLU) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé.

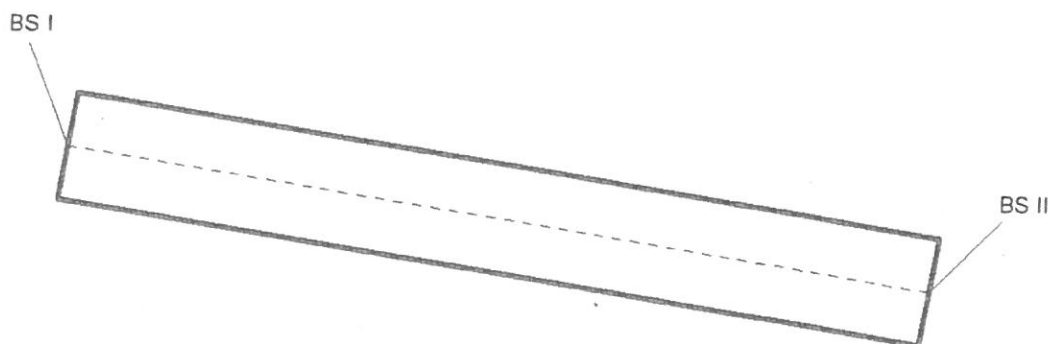
S'il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'impose à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

### 3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système de référence et de coordonnées planimétrique en vigueur.

SYSTEME DE REFERENCE GEOGRAPHIQUE ET PLANIMETRIQUE			
ZONE	SYSTEME GEODESIQUE	ELLIPSE ASSOCIE	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTEME DE REFERENCE ALTIMETRIQUE			
France Métropolitaine, à l'exclusion de la Corse		NGF - IGN 1969	

BORNES	X	Y
BS I	577 876,3	6 774 521,2
BS II	580 263,5	6 774 134,6



Envoyé en préfecture le 08/03/2023

Reçu en préfecture le 08/03/2023

Publié le



ID : 045-200035764-20230308-A2023\_02-AR



**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE** **Légifrance**  
Le service public de la diffusion du droit

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## Code de l'aviation civile

### Article D242-6

**Version en vigueur depuis le 09 avril 1967**

Partie réglementaire - Décrets simples (Articles D121-1 à D611-5)  
LIVRE II : AERODROMES. (Articles D211-1 à D251)  
TITRE IV : SERVITUDES AERONAUTIQUES. (Articles D241-4 à D246-2)  
CHAPITRE II : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT. (Articles D242-1 à D242-14)  
Section 2 : Application du plan de dégagement. (Articles D242-6 à D242-14)

#### Article D242-6

**Version en vigueur depuis le 09 avril 1967**

Une copie du plan de dégagement approuvé (ou de l'arrêté instituant des mesures provisoires de sauvegarde) est déposée à la mairie des communes sur les territoire desquelles sont assises les servitudes.

Avis du dépôt est donné au public par voie d'affichage à la mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et en outre par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le maire doit faire connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé dans le territoire de la commune est grevé de servitudes de dégagement ; s'il en est requis par écrit, il doit répondre par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans un délai de huit jours.

Envoyé en préfecture le 08/03/2023

Reçu en préfecture le 08/03/2023

Publié le



ID : 045-200035764-20230308-A2023\_02-AR