

Note

Conseils pour l'application de la règle ADR.OPS.B075

Le 20 décembre 2015

Introduction

Cette note a pour but de proposer aux exploitants d'aérodrome un cadre de solutions pour répondre à l'IR (*Implementing Rule*) ADR.OPS.B075 relative à la protection des aérodromes pour la surveillance des obstacles à l'intérieur et à l'extérieur de l'emprise aéroportuaire.

Cette surveillance inclut la surveillance dans l'emprise aéroportuaire et ses abords des changements liés aux surfaces de protection et de limitation d'obstacles (obstacle naturel, construction et obstacle temporaire) et leur balisage (marquage et éclairage), ainsi que les servitudes définies conformément au code l'aviation civile.

L'annexe précise les éléments juridiques sur le droit applicable.

Références

ADR.OPS.B075 du Règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

L'ADR.OPS.B075 confie à l'exploitant d'aérodrome la surveillance, sur l'aérodrome et à ses abords des points suivants :

- 1. les surfaces de protection et de limitation d'obstacle conformément à la base de certification, et d'autres surfaces et aires associées à l'aérodrome, afin d'entreprendre, dans le cadre de ses compétences, les actions appropriées pour atténuer les risques associés au percement desdites surfaces et aires;*
- 2. le marquage et l'éclairage des obstacles afin de pouvoir agir dans le cadre de ses compétences, le cas échéant;*
- 3. les dangers liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol afin de pouvoir agir dans le cadre de ses compétences, le cas échéant."*

Cette surveillance s'accompagne de "*procédures afin d'atténuer les risques associés aux obstacles, développements et autres activités dans l'enceinte des zones surveillées qui pourraient avoir des répercussions sur l'exploitation d'un aéronef sur, à destination de, ou en partance de l'aérodrome*".

En application de l'ADR.AR.A.015, afin de répondre aux exigences du règlement l'exploitant d'aérodrome doit se conformer aux moyens acceptables de conformité (AMC) élaborés par l'AESA ou faire valider par l'autorité compétente un AMOC.

Or, l'AMC correspondant fixe :

- le cadre général des procédures à mettre en place : des procédures de surveillance doivent permettre de surveiller les changements dans l'environnement des obstacles, le marquage et le balisage et l'activité humaine ou l'utilisation des sols sur l'aérodrome et dans les zones avoisinantes, et doivent être accompagnées de procédures d'atténuation des risques constatés ;
- le périmètre géographique d'action de l'exploitant, qui, s'il doit être défini en coordination avec l'autorité compétente, doit comprendre à minima les zones pouvant être surveillées visuellement durant les inspections des aires de manœuvre ;
- les risques liés à l'activité humaine devant être surveillés et faire l'objet d'atténuation le cas échéant : les obstacles et possibilités de turbulences induites ; l'utilisation de feux dangereux , prêtant à confusion, et trompeurs ; l'éblouissement provoqué par de grandes surfaces réfléchissantes ; les sources de radiations invisibles ou la présence d'objets mouvants ou fixes pouvant interférer avec, ou nuire à, la performance des communications, des systèmes de navigation et de surveillance aéronautiques ; les lumières au sol non aéronautiques qui peuvent mettre en danger la sécurité des aéronefs et qui doivent être supprimées.

Références complémentaires

- Article 2 : définitions des surfaces de protection d'obstacles (n°15) et de limitation d'obstacles (n°14)
- Article 8 et 9: protection et surveillances des abords de l'aérodrome (pour les Etats)
- Règlement de base : article premier: champ d'application
- Règlement de base ANNEXE V bis Exigences essentielles: A 1) (c) ; (d); 2) (a) ; C
- Procédure de conversion DSAC : Pro ext 04-01-Conv : §7.1.12 ADR.OPS.B.075

Propositions de traitement

L'exploitant d'aérodrome n'a pas autorité pour imposer des mesures à l'extérieur de la plateforme, mais afin de répondre aux exigences de l'IR concernée, 2 actions doivent être mises en œuvre et formaliser.

- A.** Mettre en place des moyens de surveillance des changements de nature à pouvoir créer un risque pour l'exploitation (dans un but de prévention) aux abords et à l'intérieur de la plateforme. Cette action préventive reste **une obligation de moyen,** même si chacun s'engage dans un objectif commun.
- B.** Décrire ce que l'on fait par une organisation ou une procédure (procédures internes reprises dans le manuel d'aérodrome, protocole définissant les relations avec la DSACet/ou le SNA ; et de satisfaire à l'AMC 1 ADR OPS.B.075 § c).
 - o Attention à la rédaction de cette dernière, il faut être prudent sur le vocabulaire employé (conséquences juridiques).
 - o Préciser que l'exploitant a un devoir d'alerte et définir le moyen à utiliser. Ce ou ces moyens ne peuvent être convenus que localement, chaque plateforme étant distincte d'une autre dans son fonctionnement et dans son environnement.
 - o Définir un périmètre précis (localisation, portée) en concertation avec la DSAC.

- Définir les surfaces à surveiller (l'ADR.OPS.B.075 mentionne... et d'autres surfaces et aires associées)
- Il faut penser à y intégrer les conséquences des activités humaines (en référence à l'AMC1 c)). Pour cela, se reporter au chapitre 2 de cette note.

1. Protocole de surveillance des abords :

Les moyens à mettre en œuvre doivent rester au libre arbitrage de chacun mais un protocole entre l'exploitant et la DSAC peut être une bonne solution. Celle-ci fixe ainsi la limite géographique de l'action de l'exploitant à l'extérieur qui aura un devoir d'alerte uniquement (pour une zone autour de l'aérodrome à surveiller visuellement, selon une fréquence restant à définir au cas par cas).

Afin de répondre aux exigences essentielles du règlement de base, considérant le point (7) : "... flexibilité pour une mise en conformité sur mesure... proportionnelle à la taille, au trafic, de façon à épargner des charges administratives et financières superflus" ; les moyens, la mise en œuvre sera proportionnelle au trafic de l'aérodrome.

1.1 à titre d'exemples, les actions menées par l'exploitant d'aérodrome à l'extérieur de l'aérodrome peuvent être :

- d'établir un état des lieux de la situation initiale accepté par la DSAC (plans, photos 360° à partir des seuils, etc.) et annexé au protocole le cas échéant. Une bonne pratique pourrait être de faire un relevé d'obstacle à partir de l'aérodrome dont l'occurrence serait à définir localement avec l'autorité compétente.
- de définir les moyens techniques à mettre en œuvre (contrôle visuel, inclinomètre le cas échéant).
- d'adapter la fréquence de surveillance au risque identifié.
- de procéder à l'évaluation de ce qui a été détecté en terme de risques pour l'exploitation aéroportuaire, dans le périmètre à surveiller.
 - En cas d'urgence, prévoir de prendre des mesures temporaires sur l'exploitation aéroportuaire et alerter la personne qui crée le danger (Si un contact est établi).
 - La réglementation française n'accordant aucun pouvoir de police à l'exploitant, il n'est pas de sa responsabilité d'obtenir « par la force » la suppression du risque identifié. Il peut, par contre et si possible, chercher à obtenir à l'amiable l'atténuation du risque détecté (par courriers, mail, rdv, téléphone...).
 - Pour tout changement détecté représentant un risque, prendre des actions pour **atténuer les risques** :
 1. **immédiatement** : **avertir** le PSNA et définir avec lui quoi faire en fonction du risque détecté et la réaction temporelle à apporter,
 2. **immédiatement** : **informer** les utilisateurs de l'aérodrome (Notam, ..),
 3. **avertir** qui a le pouvoir de faire quelque chose, dans la plupart des cas la DSAC/IR. Mais à définir localement au cas par cas.
 4. **rester** dans la boucle d'information des suites données au regard du risque identifié.

- de respecter la logique suivante : surveillance / analyse du changement identifié / alerte au besoin.
- de formaliser avec la DSAC les actions sur lesquelles elle doit s'engager afin d'informer l'exploitant de tous les obstacles temporaires ou définitifs autorisés dans la zone définie.
 - Sur ce point, il serait souhaitable de trouver un moyen, si la structure de l'exploitant le permet, de systématiser le retour d'information des collectivités (en cas de modification des documents d'urbanismes, PLU, permis de construire, l'exploitant doit être informé) dans la zone définie pour le contrôle visuel.
- informer la DSAC par le biais d'une FNE peut être une solution alternative. Dans ce cas, il faut prévoir par un autre moyen de formaliser avec la DSAC les actions sur lesquelles elle doit s'engager pour informer l'exploitant des changements pour lesquels l'autorité serait informée.

Les surfaces de protection (aires critiques et aires sensibles) font parties des surfaces à surveiller par l'exploitant, même si la surveillance actuellement est de la responsabilité du prestataire CNS (Communication Navigation Surveillance), en général la DSNA. Une coordination avec la DSNA est néanmoins nécessaire.

La formalisation du processus dans une procédure permet de couvrir, à minima, les cas suivants :

- Un nouvel obstacle temporaire, définit en tant que tel qui apparaît dans le périmètre définit, ou
- des arbres qui percent les surfaces définies (protection et limitation d'obstacles), et
- le balisage ou marquage d'un obstacle non conforme aux exigences définies par le Règlement 139/2014.

1.2 Actions menées par l'exploitant d'aérodrome à l'intérieur de l'aérodrome

Il est conseillé à l'exploitant d'aérodrome de :

- décrire la méthodologie de vérification des dégagements et du contrôle visuel l'intérieur de son emprise. Une bonne pratique pourrait être une procédure spécifique.
- systématiser les remontées d'information entre les services techniques / travaux et les services chargés de la sécurité aéroportuaire et des opérations ;
- compléter/actualiser les supports de formation et de sensibilisation des personnels à la sûreté et à la sécurité pour systématiser les remontées d'informations en cas de détection d'un changement pouvant impacter la sécurité et l'exploitation aéroportuaires.

2. Activités humaines et utilisation des sols à l'extérieur de l'emprise aéroportuaire, comment se couvrir et quoi faire.

Les activités humaines qui peuvent entraîner des changements pouvant conduire à créer un risque pour l'exploitation, est un autre aspect pour lequel il faut prévoir une action préalable.

Par exemple, en cas de détection d'une activité humaine, nouvelle, et analysée comme potentiellement à risque, il peut être prévu d'envoyer au propriétaire/personne identifiée, un courrier type en précisant que l'activité ou l'objet peut créer un risque pour

l'activité d'exploitation de l'aérodrome et que la responsabilité du propriétaire/ou de la personne identifiée pourra être engagée en cas d'accident.
Une copie à la DSAC est serait une bonne pratique afin de prévenir l'autorité compétente.

Cette action permet de couvrir, à minima, les cas suivants :

- éclairages pouvant créer une gêne pour la sécurité aérienne (laser de discothèque, enseignes, etc..)
- création d'une zone pouvant attirer des animaux à l'extérieur (point d'eau, élevage susceptible d'attirer des prédateurs, etc.)

D'une façon générale, sur le sujet de la protection des aérodromes, il est conseillé aux exploitants de mettre en place des outils et procédures pour « automatiser » l'arrivée vers lui des informations nécessaires à une bonne surveillance.

Cela ne dispensera pas l'exploitant d'un relevé terrain périodique ; mais cela aura le mérite de lui simplifier la surveillance quotidienne. L'arrivée systématiques des informations dans des procédures bien organisées permettra à l'exploitant de les analyser en amont, et d'agir le plus rapidement possible si un danger est détecté.

L'exploitant ne doit pas organiser cette surveillance seul : il doit s'entourer des acteurs situés dans le périmètre à surveiller (mairies, intercommunalités, riverains...) et des autorités ayant un pouvoir d'agir (DSAC, SNA, BGTA, polices municipale/nationale, préfecture...).

ANNEXE ELEMENTS JURIDIQUES

I) LES LIMITES A L'APPLICATION DU DROIT COMMUNAUTAIRE

Les règlements communautaires sont d'application directe dans les États membres de l'Union européenne et ne nécessitent donc aucune mesure de transposition. Ils n'ont pas pour effet de faire complètement disparaître le droit national, l'État membre conservant les compétences non attribuées à l'Union par le Traité, comme le rappelle l'article 4 du Traité sur l'Union européenne qui dispose que l'Union "*respecte les fonctions essentielles de l'État, notamment celles qui ont pour objet d'assurer son intégrité territoriale, de maintenir l'ordre public et de sauvegarder la sécurité nationale. En particulier, la sécurité nationale reste de la seule responsabilité de chaque État membre*".

Tout texte de valeur inférieure (tel que les lois, décrets ou arrêtés) entrant en contradiction avec un règlement communautaire devient inapplicable. Le droit national doit donc être mis en conformité avec le droit communautaire mais cela ne peut pas porter atteinte aux dispositions essentielles de la Constitution française. Le droit communautaire doit être interprété de façon conforme à la Constitution.

Comme le rappelait Jean-Marc Sauvé, vice-président du Conseil d'État très récemment¹ : "*la primauté des traités dans l'ordre interne s'arrête là où commence celle de la Constitution qui la précède et la fonde*"² et l'obligation de transposer le droit communautaire "*ne saurait porter atteinte à des droits et principes constitutionnels, lorsque les autorités nationales font usage de leur marge d'appréciation*"³. A titre d'exemple si les États ont l'obligation de transposer les directives européennes, cette transposition ne peut aller à l'encontre des règles et principes inhérents à "*l'identité constitutionnelle de la France*"⁴. Un texte qui porterait atteinte à ce principe serait inconstitutionnel même s'il a pour objet de transposer le droit communautaire.

Ainsi l'article 72 de la Constitution assoie les pouvoirs des préfets : "*Dans les collectivités territoriales de la République, le représentant de l'État, représentant de chacun des membres du Gouvernement, a la charge des intérêts nationaux, du contrôle administratif et du respect des lois*". Les traités de l'Union européenne, et a fortiori un règlement, ne peuvent donc porter atteinte à ces dispositions constitutionnelles.

Le texte communautaire ne peut donc avoir pour effet d'amoindrir son rôle et ses prérogatives (voir II ci-dessous). Or les textes communautaires identifient l'exploitant d'aérodrome comme se substituant au préfet pour les missions relatives à la surveillance des obstacles et balisages. C'est afin d'assurer la compatibilité entre l'ordre juridique français et le droit communautaire que les aéroports avaient proposé un AMOC.

II) LE DROIT APPLICABLE AUX SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

Afin **d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, des servitudes spéciales, dites "aéronautiques"** sont instituées en application de la loi pour tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ou créés par l'État, ainsi que pour d'autres aérodromes ou installations dans des conditions particulières. Les servitudes aéronautiques ont pour fonction d'assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles afin que les avions puissent y atterrir et en décoller

¹ Allocution d'ouverture du colloque "l'ordre juridique national en prise avec le droit européen et international : questions de souveraineté ?" le 10 avril 2015 (<http://www.conseil-etat.fr/Actualites/Discours-Interventions/L-ordre-juridique-national-en-prise-avec-le-droit-europeen-et-international-questions-de-souverainete>)

² Comme l'a rappelé le Conseil d'État, "la suprématie [...] conférée aux engagements internationaux ne s'applique pas, dans l'ordre interne, aux dispositions de nature constitutionnelle" (Conseil d'État, Ass., 30 octobre 1998, Sarran, Levacher et autres).

³ Conseil Constitutionnel, décision n°2013-314 QPC du 14 juin 2013

⁴ Conseil Constitutionnel décision DC n°2006-540 du 27 juillet 2006 (loi relative au droit d'auteur et aux droits voisins dans la société de l'information) et Conseil d'État, 8 juillet 2015 (n°390154)

dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité. L'article L 6351-1 du code des transports distingue deux types de servitudes aéronautiques:

- **les servitudes aéronautiques de dégagement** qui comportent 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.

- **les servitudes aéronautiques de balisage** qui comportent l'obligation de doter 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.

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont reportées dans un **plan de dégagement** et instituées par les autorités de l'État et s'imposent à l'ensemble des autorités publiques et des propriétaires;

1. La réglementation et l'institution des servitudes aéronautiques de dégagement relèvent de l'État.

1.1. Les autorités de l'État sont chargées de la réglementation et des spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement...

L'arrêté du 7 juin 2007 pris en application de **l'article D 241-4 du code de l'aviation civile** fixe les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques. Il précise que les zones frappées de servitudes sont définies, pour chaque aérodrome et installation intéressant la navigation aérienne, par **un plan de dégagement**. De ce plan découle le **plan des servitudes aéronautiques** de dégagement.

Les **servitudes aéronautiques de dégagement** comprennent des prescriptions et des limitations de hauteur pour les constructions, les arbres ou diverses installations (pylônes, antennes, obstacles filiformes, etc.) ainsi que la possibilité, pour l'administration, de demander la suppression des obstacles gênants existants. Ces servitudes sont déterminées par **des plans de servitudes aéronautiques** (article 1 de l'arrêté du 7 juin 2007). **Le plan de dégagement** mentionne les **surfaces de dégagement** matérialisant les limitations et prescriptions. Ces surfaces impliquent l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne.

1.2. ...et sont chargées de l'institution de ces servitudes pour chaque aérodrome

Conformément à la jurisprudence du Conseil constitutionnel⁵ et en vertu de l'article L. 6351-2 du code des transports, le projet de plan de servitudes aéronautique et les documents constituant le dossier de servitudes aéronautiques **sont établis par les services de l'État**.

L'instruction locale du dossier, confiée au préfet, donne lieu à une enquête publique⁶. A l'issue d'une conclusion positive de l'enquête, **le plan de dégagement est approuvé par le préfet**. Ce plan

⁵ Décision n°85-198 DC du 13 décembre 1985 : le droit constitutionnel français impose que les servitudes soient définies par une autorité de l'État : le juge constitutionnel français a censuré une disposition législative qui conférait à un établissement public de l'État, Télédiffusion de France, la mission d'établir des servitudes pour l'installation de moyens de diffusion audiovisuels

⁶ Art 242-2 du code de l'aviation civile

est rendu exécutoire par décret en conseil d'État, soit par un arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile ou du Ministre chargé de la défense⁷.

Les modifications des servitudes aéronautiques de dégagements relèvent également des autorités de l'État et s'effectuent selon une procédure administrative analogue à celle qui a servi de base à l'établissement des servitudes, mais l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification entraîne un allègement de la contrainte initiale.

En cas d'urgence, des mesures provisoires de sauvegarde peuvent être fixées par **arrêté ministériel** selon les dispositions de l'art R 242-2 du code de l'aviation civile.

2. La mise en œuvre des servitudes et leur incidence en matière d'urbanisme

En vertu de l'annexe de l'article R*126-1 du code de l'urbanisme les servitudes aéronautiques de dégagement font parmi des servitudes d'utilité publique relatives à l'utilisation des ressources. Ces servitudes font partie des limitations administratives au droit de propriété et d'usage du sol. **Celles-ci sont mises en œuvre par l'État et s'imposent aux communes, communautés de communes, syndicats de communes et établissements publics lors de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme ainsi qu'à toute personne physique projetant d'occuper le sol.**

2.1. L'obligation de conformité des plans d'urbanisme aux servitudes s'impose aux collectivités publiques

Le préfet doit porter les servitudes d'utilité publique contenues dans le plan de dégagement à la connaissance du maire, conformément à l'article R. 121-1 du code de l'urbanisme⁸ et apporte aux collectivités concernées **les informations relatives aux servitudes d'utilité publique** lors de l'élaboration ou de la révision du plan local d'urbanisme ou du schéma de cohérence territorial⁹. **Le plan de dégagement est un document d'urbanisme annexé au Plan local d'urbanisme (PLU)**¹⁰ des communes concernées en application de l'article L 126-1 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, **l'autorisation par le préfet d'installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne** et du transport aérien public est annexée au plan de servitudes aéronautiques et transmise au maire de la commune concernée¹¹.

Par conséquent, la **planification de l'urbanisme au niveau communal et intercommunal**, qui relève de la compétence du président d'établissement public de coopération intercommunale ou du maire¹², doit être **conforme aux servitudes autorisées. Les documents d'urbanisme comportant des dispositions contraires aux servitudes sont illégaux.** Par conséquent, une demande portant sur un projet non conforme à une servitude d'utilité publique doit faire l'objet d'un refus, dès lors que la servitude a été régulièrement annexée au document d'urbanisme applicable ou publiée dans les communes dépourvues de PLU. Enfin, en cas de conflit entre une servitude et le règlement d'un

⁷ Art. R 242-1 du Code de l'aviation civile

⁸ Art. D. 242-6 du code de l'aviation civile

⁹ Articles L121-2 et R*121-1 du code de l'urbanisme.

¹⁰ Le PLU est régi par les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'urbanisme. Il remplace le plan d'occupation des sols depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain du 13 décembre 2000, dite "SRU".

¹¹ Cette autorisation intervient en vertu de l'article D 242-8 du code de l'aviation civile, donne la possibilité au préfet d'autoriser, par dérogation à l'article D242-7 du code de l'aviation civile, dans les mêmes zones, des installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public sous réserve qu'une étude technique approuvée par les services de l'aviation civile démontre que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées.

¹² Article R*123-15 du code de l'urbanisme.

document d'urbanisme, c'est la règle la plus sévère qui prévaudra lors de la délivrance d'une autorisation d'urbanisme, c'est-à-dire la servitude.

L'existence de ces servitudes **impose également aux communes l'interdiction de créer de nouveaux obstacles et l'obligation de supprimer tout obstacle** susceptible de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne.

2.2. Incidence sur les propriétaires privées

La délivrance d'un permis de construire relatif à des projets de construction susceptibles de constituer de nouveaux obstacles pour la circulation aérienne fait l'objet d'un examen préalable du projet par l'autorité administrative compétente qui veille à ce que le projet ne porte pas atteinte aux servitudes. En vertu de l'article D. 242-7 du code de l'aviation civile, les constructions, les plantations et les obstacles de toute nature dont l'implantation est projetée dans une zone grevée de servitudes aéronautique de dégagement, doivent être conformes aux dispositions particulières du plan de servitudes aéronautiques de dégagement et aux mesures provisoires de sauvegarde. En cas de non-conformité, le permis de construire est refusé.

Lorsque les servitudes instituées par le plan de dégagement impliquent **soit la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature, soit une modification de l'état antérieur des lieux déterminant un dommage** direct, matériel et certain, la mise en application des mesures correspondantes est subordonnée dans chaque cas à une **décision du Ministre chargé de l'Aviation civile ou du Ministre chargé de la Défense**¹³. Cette obligation a été affirmée par le conseil d'Etat, plus haute juridiction administrative française, en 1998¹⁴. Si les propriétaires consentent à exécuter les travaux qui leur sont imposés aux conditions qui leur sont proposées, il est passé **entre eux et le représentant du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées** une convention¹⁵.

3. Le respect des servitudes aéronautiques de dégagement est contrôlé par l'Etat

3.1. Le contrôle porte sur le respect de la procédure d'institution des servitudes

Les servitudes d'utilité publiques produisent leurs effets lorsque l'ensemble des formalités concernant la procédure propre à chacune d'elle a été accompli. Ce principe a été affirmé par le Conseil d'Etat dans sa décision du 3 novembre 1982 "Syndicat des copropriétaires de Port-Dun". Le respect des règles de procédure relatives aux servitudes aéronautiques est contrôlé par l'Etat.

Le **représentant de l'État** est tenu de mettre le maire ou le président de l'établissement public compétent en demeure d'annexer au plan local d'urbanisme les servitudes.

Si cette formalité n'a pas été effectuée dans le délai de trois mois, **le représentant de l'Etat y procède d'office**, en vertu de l'article L126-1 du code de l'urbanisme.

3.2. Le non-respect de ces servitudes par les autorités publiques et les propriétaires privés est sanctionné par les autorités de l'État.

¹³ Article D 242-11 du code de l'aviation civile,

¹⁴ Décision du Conseil d'Etat, 25 sept. 1998, Min. équipement.

¹⁵ Article D 242-12 du code de l'aviation civile

Le non-respect des dispositions régissant les servitudes aéronautiques de dégagement est sanctionné par une amende de 3 750 euros, en vertu de l'article L6372-8 du code des transports.

Enfin, **sur "réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé"**, le tribunal impose aux personnes coupables d'infractions aux dispositions de l'article L6372-8 du code des transports, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes, selon les dispositions de l'article L6372-9. En cas de non régularisation à l'expiration du délai fixé, le juge peut relever le montant de l'astreinte et l'administration peut exécuter les travaux d'office.