

Consultation rénovation et mise aux normes des infrastructures de l'aéroport de Carcassonne

En tant que résidente carcassonnaise et riveraine, c'est avec beaucoup d'attention et d'intérêt que j'ai pris connaissance de ce projet.

Après lecture des documents et ce, malgré le caractère dissuasif que peut représenter la taille de certains, j'en retiens ces différents points :

. Il s'agit d'un projet considéré comme « Raison impérative d'intérêt public majeur » (RIIPM).

De ce fait, il convient de se pencher plus particulièrement sur les enjeux environnementaux étant donné les dérogations que cela permet telles que la destruction d'espèces protégées.

D'autre part, la question ne peut pas se résumer à se prononcer pour ou contre un tel projet pour les seules raisons qui pourraient être d'ordre économique ou sécuritaire mais bien d'en mesurer les impacts et incidences sur les habitants du territoire concerné, de leur qualité de vie, de leur santé et de leur environnement.

En effet, si on ne peut en contester les besoins, il faut également reconnaître les nombreuses nuisances (pollutions et bruit) engendrées par le transport aérien.

Les questions sont multiples du fait de la diversité des accueils et des fonctions de cet aéroport.

. Il est dit que ce projet n'engendrera pas d'augmentation de trafic. Également, que le contrôle aérien ferme à 19h en été et plus tôt en hiver. Donc pas de vol ...

On peut supposer que cela ne concerne uniquement les vols **Raynair**.

Pour ce qu'il en est de l'**ENAC**, peu ou prou d'efforts semblent avoir été faits concernant la limitation du bruit et le respect des horaires qui vont bien au-delà de 23h l'été pour peu que la météo soit agréable.

. Qu'en est-il du stockage des carburants et également des **produits retardants pour les Dash 8** ?

De par sa masse et son poids peut-on s'attendre à ce que l'accueil plus régulier de l'**A400M** favorise une usure prématurée des pistes ? D'autant plus qu'il est prévu que la fréquence d'utilisation soit adaptée selon les besoins.

. **Le CNPN** (Conseil national de la protection de la nature) a émis un **avis défavorable** et les réponses apportées à sa suite ne semblent toujours pas satisfaisantes.

. **La MRAe** (Mission régionale d'autorité environnementale) n'a pas émis d'observation dans le délai qui lui était imparti, soit avant le 13 janvier 2026.

Contrairement à ce qui est indiqué sur le document cette information ne figure pas sur son site internet.

Comment s'étonner de sa non-réponse, les MRAe sont de moins en moins en capacités de traiter tous les dossiers ce qui n'est pas sans menacer la démocratie environnementale et peut poser la question de l'utilité des outils tels que l'enquête ou la consultation publique.

. La séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement dépasse la seule prise en compte de la biodiversité, pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, eau, sol, bruit, santé des populations...).

Dans la démarche éviter, réduire, compenser (**ERC**) a-t-on bien d'abord chercher à éviter et réduire ou prévoir directement les mesures de compensation dans une recherche de simplification ou gain de temps ?

. Comme son nom l'indique, la **Commission Consultative Environnementale de l'aéroport** n'a probablement pas de pouvoir décisionnel mais il est toutefois regrettable qu'elle n'ait pas été réunie en amont afin d'apporter des éléments de réflexion.

J'ai bien noté qu'une date est en cours de détermination en lien avec la Préfecture et la DDTM de l'Aude et que le projet de travaux y sera présenté seulement pour information.

. Quand bien même les normes sont respectées on ne peut que constater un **survol** du centre-ville, très proche des habitations, d'établissements scolaires et d'une clinique.

J'ai pu noter lors de la réunion publique (clôture) que des éléments de cartographies concernant, entre autres, les procédures d'approches et de départ n'avaient pas été transmises malgré la demande de monsieur le commissaire enquêteur.

. A part le montant du coût du projet (plus de 16 M€) et la répartition du financement Région 70 % / Département 10 % / Agglos Carcassonne 10 % et Narbonne 10 %, je n'ai pas réussi à trouver d'autres éléments de **budget** significatifs.

Il est légitime de se poser la question de la place de l'avion dans une société durable et l'orientation des subventions publiques.

Je terminerai sur la question de l'accueil du meeting aérien. Dans un contexte d'urgence climatique et de sobriété énergétique, la tenue d'un tel événement est-elle encore défendable ?

Les nuisances sonores engendrées à cette occasion ne se limitent pas au seul temps du week end de la manifestation mais toute la semaine qui précède et les jours qui suivent.

Je serais intéressée de connaître la méthode de financement de cet événement et la place des subventions publiques.

Je remercie Mr Emmanuel NADAL, commissaire enquêteur, pour son écoute et sa patience lors des permanences en mairie.

Sincères salutations,

C. VIALE

Carcassonne, le 25 mars 2026