

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Rénovation et mise aux normes des infrastructures de l'aéroport de Carcassonne

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Region Occitanie

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Guibon-Laffitte Céline, Directrice déléguée direction mobilités infrastructures et
développement

RCS / SIRET

2 0 0 0 5 3 7 9 1 0 0 0 1 4

Forme juridique

Collectivité territoriale

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
8. Aéroдрomes	En situation actuelle, la distance de roulement utilisable (TORA) au décollage est de 2050 m et la distance utilisable à l'atterrissage est de 1900 ou 1950 m selon le sens. En situation projetée, soit ces distances sont inchangées, soit elles sont réduites. L'aménagement de la RESA va porter la longueur globale de la piste à environ 2150 m mais les distances de roulement pour décollage/atterrissage restent inchangées. Ainsi le projet entre dans le cadre d'un examen au cas par cas. L'aéroport est actuellement autorisé par AP au titre de la rubrique IOTA 2.1.5.0

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste à mettre aux normes les infrastructures de l'aéroport de Carcassonne. Il s'agit essentiellement de :

- procéder à la mise aux normes de l'aire de manoeuvre et au resurfaçage de la piste, incluant la création d'une nouvelle aire RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 100 m de longueur à l'est du seuil 28 ;
- le resurfaçage et/ou le renforcement de structure de différents taxiways, ainsi que la reprise du taxiway Fox pour l'accueil de l'A400M;
- le renforcement de structure et le resurfaçage de l'aire de pélicandrome et son agrandissement pour accueillir l'A400M ;
- le resurfaçage de l'aire de liaison entre le taxiway Charlie et le nouveau parking commercial

Le projet consiste essentiellement à raboter les couches de roulement actuelles et à les recréer en mettant en oeuvre un nouvel enrobé, procéder à des travaux de terrassement pour niveler en pente douce le terrain naturel de part-et d'autre de la piste, créer la nouvelle aire RESA, agrandir le taxiway Fox et le Pélicandrome, (yc construction d'un poste de stationnement), reprendre le balisage de la piste... Les surfaces nouvellement imperméabilisées s'élèvent à environ 10500 m². En parallèle, il sera procédé à la remise en herbe d'une surface de 3855 m² actuellement imperméabilisée au niveau de l'ancien parking commercial.

Les travaux sont plus particulièrement développés au paragraphe 4.3.1

4.2 Objectifs du projet

La loi n°2004-809 du 13 août 2004 a établi le transfert aux collectivités territoriales et prioritairement à la Région de la propriété des aéroports régionaux.

Par application de ces dispositions, la propriété de l'aéroport de Carcassonne Sud de France a été transférée par l'Etat à la région en mars 2007.

La Région est donc propriétaire des infrastructures et en organise l'exploitation. La SPLAR (Société Publique Locale Aéroportuaire Régionale) exploite l'aéroport depuis le 01/01/2020.

Suite au transfert, l'Etat a lancé une procédure d'homologation de l'aéroport qui a mis en exergue un certain nombre de non-conformités qu'il convient de corriger afin de préserver les capacités opérationnelles de l'aéroport et de garantir sa continuité de service.

La Région s'est investie depuis plusieurs années dans un programme ambitieux de mise aux normes et de modernisation de la plateforme aéroportuaire. L'objectif est avant tout d'assurer une mise en conformité par rapport aux dernières normes techniques aéroportuaires européennes, de conférer à l'aéroport les capacités opérationnelles requises mais aussi d'assurer aux passagers de l'aéroport le plus de sécurité et de confort d'utilisation possible.

Les travaux sur le taxiway Fox et le Pélidandrome ont de plus pour objectif d'accueillir l'A400M et le Dash 8 Q400.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux vont consister principalement à :

- raboter la couche de roulement de la piste et les taxiways et les resurfer par la mise en oeuvre d'enrobé pour recréer la couche de roulement, renforcer le balisage, en lien avec la mise aux normes
- niveler le terrain de part-et-d'autre de la piste pour créer une pente douce
- terrasser, créer une structure de chaussée et une couche de roulement pour la création de l'aire RESA et la reprise du taxiway Fox
- agrandissement du pélicandrome par la construction d'un poste en béton pour l'accueil de l'A400M
- réaliser le système d'assainissement pluvial en lien avec les nouvelles surfaces imperméabilisées. Le débit de rejet de ce système sera régulé de façon à ce que le débit total rejeté reste conforme au débit autorisé.
- remettre en herbe 3855 m² actuellement imperméabilisés au niveau de l'ancien parking commercial.

Compte-tenu de la quantité d'enrobé à fabriquer, il n'est pas exclu qu'une centrale d'enrobé temporaire soit installée sur le site, auquel cas, la procédure ICPE nécessaire (D, E ou A) sera réalisée en conformité avec la réglementation. Il n'est toutefois pas possible à ce stade des études de conclure sur la mise en place d'une installation ou pas.

Il est étudié la possibilité d'utiliser les fraisas d'enrobés issus de filières de recyclage (% en fonction du Guide d'Application des Normes) dans la fabrication du nouvel enrobé et il sera également étudié la possibilité de réutiliser une partie des déblais en remblais s'ils venaient à présenter des caractéristiques adaptées.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, les portions de projet consistant en une mise aux normes des infrastructures n'auront pas vocation à augmenter le trafic aérien, mais seulement à préserver les capacités opérationnelles de l'aéroport et garantir la continuité du service. L'exploitation courante du site restera donc inchangée.

Comme déjà évoqué, la distance de roulement utilisable au décollage actuellement de 2050 m restera inférieure ou égale à 2050 m de même que sa distance entre seuils en situation projetée, la piste globale sera étendue à 2150m.

La réfection et l'agrandissement du Pélicandrome a pour objectif d'accueillir l'A400M (pour le compte du 3ème RIPMA). Le nombre de mouvements projetés pour cet aéronef est de 900 mouvements d'aéronefs par an (ie atterrissage/décollage).

Les surfaces nouvellement imperméabilisées s'élèvent à environ 10 500 m². En parallèle, il sera procédé à la remise en herbe d'une surface de 3855 m² actuellement imperméabilisée au niveau de l'ancien parking commercial.

Se reporter à l'annexe 6

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

l'aéroport de Carcassonne fait l'objet d'un AP au titre de la rubrique 2.1.5.0 délivré en 2001. Un porté à connaissance a été réalisé en 2013 en lien avec un premier projet de modernisation réalisé en 2016 qui a conduit à un AP complémentaire. Un contact a été établi en 2020 avec la DDTM de l'Aude afin de savoir si le projet, objet de la présente demande, doit faire l'objet d'une nouvelle procédure Loi sur l'Eau ou seulement à nouveau d'un "Porté à connaissance". Un nouveau contact est en cours, du fait de l'évolution du projet depuis 2020 (ajout de l'agrandissement du Pélicandrome). Il n'est pas exclu la nécessité de réaliser une centrale d'enrobé temporaire pour les besoins du projet qui pourrait être soumise à la réglementation ICPE. En l'état actuel des études, il n'est pas possible d'être catégorique sur la réalisation effective d'une telle installation ni sur le régime ICPE qui lui sera appliqué. Le projet sera soumis à dérogation à l'interdiction relative aux espèces protégées. Les inventaires faune-flore sont en cours de réalisation mais ont d'ores et déjà identifié des espèces et habitats d'espèces protégées dont le Lézard ocellé

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
resurfaçage de la piste	environ 12 ha
resurfaçage et ou renforcement de structure des taxiways, aire de pélicandrome et aire de liaison	environ 39000 m ²
création aire RESA	environ 8000 m ²
élargissement taxiway Fox et pélicandrome	environ 4000 et 7500 m ² (dont environ 2800 m ² d'imperméabilisatio)
remise en herbe ancien parking commercial	environ 3855 m ²
Surface globale de l'opération incluant les bandes aménagées part-et-d'autre de la piste	environ 56 ha

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Aéroport de Carcassonne-Salvaza
Route de Montréal
11000 Carcassonne

Coordonnées géographiques¹

Long. 02° 18' 9" 042 Lat. 43° 12' 55" 214

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Communes traversées :

Carcassonne

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Arrêté préfectoral n°2002-1818 d'autorisation de rejet au titre de la rubrique IOTA 2.1.5.0

Arrêté préfectoral n° 2014168-0001 portant prescriptions complémentaires à l'arrêté n° 2002-1818 relatif à l'aménagement de l'aéroport de Carcassonne en Pays Cathare sur la commune de Carcassonne

AP de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées du 25/03/2014

cf annexe 6

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A titre d'information, présence dans un rayon de 5 km d'une ZNIEFF de type I (Plaine d'Aude à Carcassonne 910030416) et d'une ZNIEFF de type II (Zone agricole du nord Carcassonnais 910030626) non recoupées par le projet
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aéroport de Carcassonne est couvert par un PEB (Plan d'Exposition au Bruit)
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Du fait de la traversée de Carcassonne par le Canal du Midi inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, toute la commune constitue ainsi une zone tampon UNESCO de l'ouvrage Proximité immédiate du périmètre de protection du monument historique inscrit Eglise Saint-Saturnin et ancienne maison presbytérale attenante recoupant l'extrémité ouest du périmètre de l'aéroport
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Quelques zones humides sont identifiées sur le site cartographique de la DREAL Occitanie (Picto-occitanie) à proximité mais sans être recoupées par le projet. Les inventaires faune-flore ont permis de repérer une zone humide au sud du karting

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI Carcassonne approuvé le 7 mai 2014 PPRif de la Cavayère approuvé le 13 septembre 2009 mais le projet se situe en dehors des périmètres de zonages réglementaires cf annexe 6
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site BASOL n'est recensé au droit ou à proximité immédiate du projet. Quelques sites BASIAS en activité ou non sont recensés à proximité immédiate ou dans le périmètre du projet. Les terrains actuels sont à usage de trafic d'avion depuis plusieurs décennies ce qui conduit à ne pas envisager la rencontre de sols pollués industriellement (hormis la pollution chronique de surface) et nécessitant des études environnementales et pouvant conduire à une gestion adaptée du chantier
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Site Natura 2000 le plus proche à plus de 4,5 km du projet. Il s'agit de la ZSC (Directive "Habitats") FR9101452 "Massif de la Malepère".
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sites classés SC1997040401 "Canal du Midi" et SC2017092501 "Les paysages du canal du Midi" situés respectivement à environ 480 m et 850 m de l'aéroport

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun travaux prévus dans la nappe
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun travaux prévus dans la nappe
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des déblais seront produits dans le cadre des travaux de nivellement des pentes de part-de-d'autre de la piste et des travaux de terrassement de la nouvelle aire RESA et de l'extension du taxiway Fox et du Pélicandrome
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des matériaux d'apport seront nécessaires pour la structure de chaussée de la nouvelle aire RESA et l'élargissement du taxiway Fox et du pélicandrome ainsi que pour la fabrication des enrobés nécessaires au resurfacement de la piste et des taxiways. A noter qu'il est étudié la possibilité d'utiliser des fraisats issus de filières de recyclage pour la fabrication des enrobés (% selon Guide d'Application des Normes).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inventaires réalisés sur 2020-2021. Ils ont révélé la présence du Lézard ocellé, de plusieurs espèces d'oiseaux et d'insectes (odonates, lépidoptères, chenilles...), du lapin de Garenne, de 2 arbres gîtes à chiroptères, d'une zone de reproduction du Crapaud calamite. Les nombreux terriers du lapin constituent un habitat pour le Lézard ocellé. Par ailleurs 2 espèces floristiques ont été repérées : le Lupin réticulé et l'Aristolochie à feuilles rondes, cette dernière constituant un habitat pour la Diane, papillon protégé. Le projet pourra avoir un impact sur la faune et la flore. CF annexe 6
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les espèces inscrites au FDS du site Natura 2000 le plus proche (à environ 4,5 km), FR9101452 "Massif de la Malepère", sont des chiroptères, pouvant se déplacer jusqu'à 20 km. Le projet est donc soumis à minima à évaluation simplifiée

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune co-visibilité n'existe vis-à-vis du Canal du Midi ou de l'Eglise Saint-Saturnin. Le projet n'a pas d'impact sur le risque d'inondation ni vis-à-vis des retrait-gonflement d'argile.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La nouvelle aire RESA ainsi que l'extension du taxiway fox et du Péllicandrome vont engendrer l'imperméabilisation d'espaces naturels (prairies enherbées régulièrement entretenues pour l'aire RESA et le taxiway Fox, friche pour l'extension du Péllicandrome)
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun PPRT ne couvre la commune de Carcassonne. Une ICPE sous le régime de l'autorisation se trouve à proximité de l'aéroport (moins de 100 m) sans contraintes vis-à-vis du projet. Des sites BASIAS sont localisés dans le périmètre de l'aéroport, sans que cela semble constituer un risque particulier.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	le projet n'est pas concerné par le risque d'inondation ou de manière anecdotique. Il n'est pas concerné par le risque incendie de forêt et est en zone à risque très faible de séisme (niveau 1). Le site de l'aéroport est concerné par l'aléa retrait -gonflement d'argile de niveau moyen et fort.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les risques sanitaires éventuels sont liés au trafic aérien (bruit en particulier), le projet prévoit des aménagements pour l'accueil de l'A400M (trafic militaire). Les nuisances acoustiques sont toutefois déjà existantes. Le projet n'est pas concerné par des risques sanitaires.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va générer des déplacements en phase travaux, liés aux personnels de chantier et à l'acheminement et l'évacuation des matériels et matériaux. En phase d'exploitation, l'extension du pélicandrome permettra l'accueil de l'A400M.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet va générer des nuisances sonores en phase travaux, liés à l'évolution des engins de chantier et des travaux potentiellement bruyants. En phase d'exploitation, l'extension du pélicandrome permettra l'accueil de l'A400M. Le projet est concerné par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre pas d'odeurs particulières ni n'est concerné par des nuisances olfactives</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet pourra générer des vibrations en phase travaux, liées à certaines activités (terrassement...) mais qui resteront minimes et en devraient pas impacter les riverains.</p> <p>En phase d'exploitation, le projet n'est pas ou peu générateur de vibrations supplémentaires par rapport aux vibrations déjà liées à l'exploitation actuelle de l'aéroport.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, le projet pourra être à l'origine d'émissions lumineuses en période hivernale en début et fin de journée lorsque la luminosité ambiante est faible (phare des véhicules et engins, éclairage des zones de travaux) + lors de phases de travaux de nuit.</p> <p>En phase d'exploitation, seule l'aire RESA sera émettrice d'émission lumineuse supplémentaire. Pour le reste, les dispositifs existants (halogènes) seront remplacés par des LED sans ajout de dispositifs</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, l'évolution des engins de chantier seront à l'origine de rejet dans l'air mais qui seront anecdotiques en regard des émissions liées au trafic aérien. Des poussières pourront également être émises lors de travaux de terrassement ou de la circulation des engins de chantier sur les pistes de chantier.</p> <p>En phase d'exploitation, s'agissant globalement d'un projet de mise aux normes des infrastructures, le projet ne sera générateur de rejets supplémentaires dans l'air que liés aux mouvements de l'A400M</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'imperméabilisation des sols liée à l'aire RESA, l'extension du taxiway fox et du pélicandrome va entraîner un rejet d'eaux pluviales qui seront collectées via un système d'assainissement des eaux pluviales incluant tranchées drainantes, caniveaux, fossés, bassin de rétention..., le tout se rejetant dans le ruisseau de Salvaza, selon un débit régulé et après abattement de la pollution. Les rejets du site font déjà l'objet d'une autorisation préfectorale. Le débit des nouveaux rejets sera régulé de façon à respecter le débit autorisé actuellement</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les travaux sont globalement toujours émetteurs de déchets divers. Dans le cadre du projet la production de déchets sera liée essentiellement aux déblais générés par les travaux de nivellement des pentes de part-et-d'autre de la piste et de terrassement pour la création de l'aire RESA, l'élargissement du taxiway Fox et du Pélicandrome et à la production de fraisats d'enrobés issus du rabotage de la piste et des taxiways. Il est étudié la possibilité de recycler des fraisats dans les enrobés. Les fraisats du chantier seront évacués en filière de recyclage. les déblais seront si possible réutilisés en remblais sur site.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des ZPPA sont identifiées à proximité immédiate du site. La découverte de vestiges archéologiques reste possible lors des travaux de terrassement quoique très peu probable, les terrains ayant déjà été remaniés. A noter que le SRA, consulté en 2012 dans le cadre de l'étude d'impact relative au projet de modernisation, n'avait pas prescrit d'archéologie préventive. Le projet se situe dans la zone tampon UNESCO du Canal du midi, mais les infrastructures sont déjà existantes et les aménagements prévus ne seront pas de nature à modifier foncièrement leur aspect paysager.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet reste globalement dans les emprises aéroportuaires. L'extension du pélicandrome a lieu en dehors des emprises mais sur un terrain en friche non exploité.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Les sites internet suivants ont été consultés. La recherche a porté sur les projets localisés sur le territoire de la commune de Carcassonne, ayant fait l'objet d'un avis depuis 2016 (inclus) et dont la réalisation est susceptible d'être concomitante avec le projet objet de la présente demande.

<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.aude.gouv.fr/autorisations-environnementales-r2316.html>

<http://www.aude.gouv.fr/enquetes-publiques-m367.html>

Deux projets répondant aux critères ci-dessus ont été identifiés :

- l'élargissement à 2x3 voies de l'A61 entre l'A66 et l'A9 (31,11) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 28 communes avec ce projet, dont la mise en service est prévue pour fin 2022
- le projet d'autorisation d'exploiter le Pôle Environnement de Salvaza.

Les effets cumulés potentiels sont présentés en annexe 6

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les mesures générales en phase travaux seront mises en place afin de limiter leurs impacts sur l'environnement. L'augmentation de la surface imperméabilisée sera compensée par la réalisation d'un système d'assainissement pluvial destiné à recueillir les eaux pluviales. Le débit de rejet sera régulé de façon à ne pas dépasser le débit de rejet actuellement autorisé. Il est étudié la possibilité de recycler les fraisats d'enrobés issus du rabotage dans la fabrication des nouveaux enrobés.

se référer à l'annexe 6

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

En regard des aménagements prévus qui, soit ont lieu au droit d'infrastructures existantes (resurfaçage en lieu et place) soit consistent en des extensions sur des superficies faibles en regard des infrastructures existantes, le projet ne sera à l'origine que d'impacts faibles par rapport aux impacts déjà engendrés par la construction et l'exploitation de l'aéroport.

Par ailleurs, le site a déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale et est déjà couvert par une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Le projet sera soumis à dérogation CNPN et un contact a été pris avec la DDTM 11 concernant la procédure Loi sur l'Eau à mettre en oeuvre.

Une évaluation environnementale ne semble pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
note de compléments au formulaire

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Nantes

le,

27/07/2021

Signature

La Directrice Déléguée
Mobilités, Infrastructures
et Développement
Céline GUIBON



