

**Le dossier aurait gagné en clarté si l'on y avait joint le courrier en date du 30 mars 2016 de la Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, relatif à la nécessité de réviser le plan de servitudes aéronautiques de dégagement, qui est visé dans l'arrêté préfectoral du 8 mars 2017 portant ouverture de l'enquête publique.**

**Les servitudes aéronautiques ne sont que la traduction des conditions d'utilisation de la plateforme et elles sont directement liées à la « catégorie » de l'aérodrome. C'est ainsi que l'aérodrome de Cahors-Lalbenque étant aujourd'hui classé en catégorie C, la réduction de 300 mètres à 150 mètres de la largeur de la « surface d'appui » axée sur la piste revient à le « déclasser » en catégorie D. Le dossier reste muet sur ce point et évite même d'indiquer quelle est la largeur actuelle. Il est clair que l'on aurait dû y expliquer quelles sont les conséquences de la révision du plan de servitudes sur les caractéristiques des aéronefs qui seront autorisés à utiliser cet aérodrome (type d'appareil, envergure, largeur du train principal, ...) ainsi que le mode d'exploitation (IFR par exemple) et le type d'approche qui pourra y être pratiquée. Il en résulte que le véritable objet de l'enquête est le « déclassement » de l'aérodrome et que la révision du plan de servitudes n'en est que la conséquence pour ce qui concerne les contraintes sur le voisinage.**

**Le fait que cette question de fond se trouve ainsi soumise indirectement à l'avis du public alors qu'elle n'est pas traitée dans le dossier d'enquête vient accentuer le constat de son incomplétude. Il devrait présenter les éléments sur la base desquels la collectivité maître d'ouvrage a décidé du déclassement de l'aérodrome avec, notamment, les conclusions des études qu'elle a commandées à cet effet.**

**Une simple visite sur le site permet de remarquer que d'importants travaux viennent d'être réalisés avec la création d'un giratoire sur la RD 820 et d'une nouvelle voie le reliant à la RD 149 et ouverte à la circulation début avril 2017 au moment même où s'ouvrait l'enquête publique. Il se trouve que ces ouvrages engagent très largement les servitudes aéronautiques actuelles - et toujours en vigueur - et que cette atteinte est accentuée depuis leur mise en service en considérant que l'on doit y ajouter des gabarits pour les véhicules considérés comme « obstacles mobiles » soit 4,50 m pour le giratoire et 4,30 m pour la nouvelle RD 149. De plus une ligne électrique, considérée comme un « obstacle filiforme » soumis à une servitude de 20 m en dessous des surfaces de dégagement, a été élevée à 140m environ de l'axe de la piste (ce qui la rendrait également incompatible avec les servitudes révisées limitées, à cet emplacement, à 13 m au-dessus du niveau de la piste !).**

**L'on ne peut que demander que le dossier précise :**

- Si les services de l'Etat, en charge de la conservation des servitudes aéronautiques, ont été saisis au préalable et qu'elle a été leur position.**
- Si la réalisation de ces ouvrages et le classement des routes dans la voirie départementale et (ou) communale ont été décidés et autorisés dans des conditions règlementaires et, le cas échéant comment a été traitée la question des servitudes aéronautiques.**

**En conclusion il apparaît que le dossier soumis à l'enquête publique est notoirement incomplet et qu'il présente une fragilité juridique susceptible de mettre en cause un aboutissement en l'état compte tenu de ses nombreuses insuffisances et omissions. Une nouvelle enquête devrait être engagée, de préférence conjointement avec une nouvelle enquête sur les modifications du PLU de Le MONTAT et du POS de CIEURAC qui sont conditionnées par la révision des servitudes aéronautiques comme cela est soulevé dans les observations que je dépose ce jour sur les enquêtes ouvertes à ce sujet dans les mêmes dates et avec le même commissaire enquêteur.**

**Veillez, Madame, croire en l'expression de mes salutations distinguées**

  
**Emile HARO**