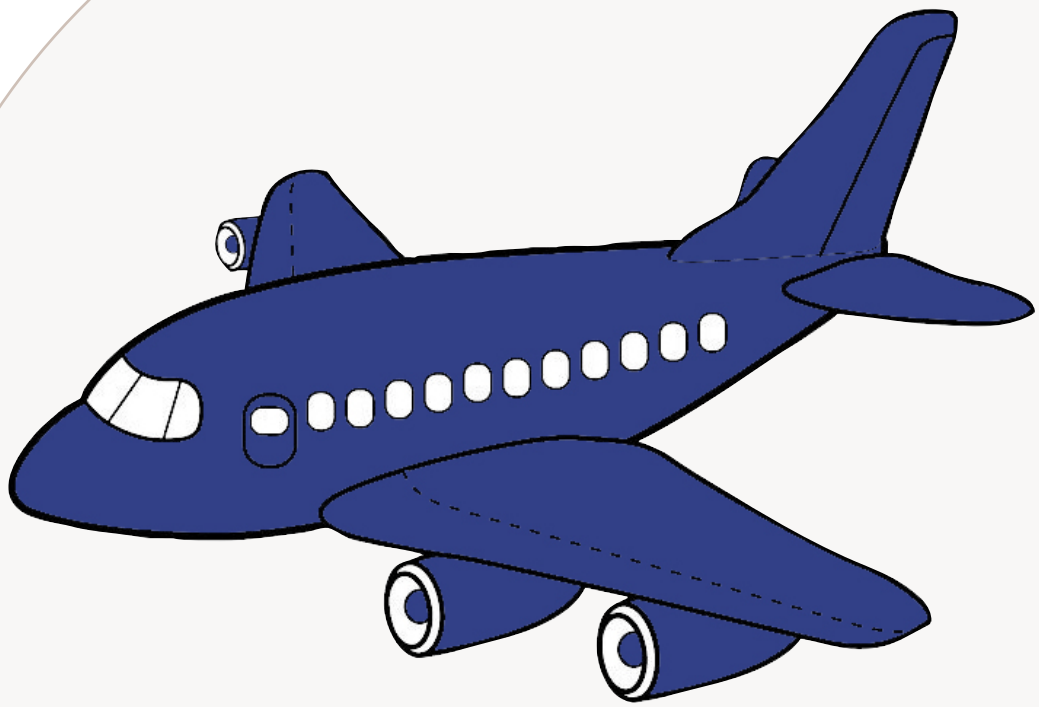
PRÉFET
DE LA RÉGION
NORMANDIE

Liberté
Égalité
Fraternité

Observatoire normand des déplacements

ONDE



Le transport aérien en Normandie

2023

Introduction

Réservé à une élite à son démarrage au début du 20e siècle, le transport aérien s'est démocratisé pour devenir un mode de transport de masse. Du fait notamment de la simplification des appareils et de l'ouverture à la concurrence, des compagnies à bas coûts dîtes « low cost » sont apparus, avec un nouveau modèle économique pour les liaisons à courte et moyenne distance. Le transport aérien est désormais perçu comme jouant un rôle important dans le développement des échanges économiques et la compétitivité des pays et contribue également au dynamisme des régions.

En France, le secteur aéronautique est vu comme une réussite nationale, notamment du fait de l'importance d'acteurs comme Airbus et Air France sur la scène mondiale. Il bénéficie d'une importante structuration et d'une bonne complémentarité entre les différents acteurs de la filière. Il est néanmoins confronté à deux enjeux majeurs :

- La crise sanitaire a fortement impacté le secteur. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) estime la baisse du trafic aérien international de passagers à 60 % en 2020, par rapport à 2019. Les compagnies aériennes et les aéroports ont été les premiers à subir les conséquences de la pandémie, mais l'industrie aéronautique française a également souffert, avec des effectifs en baisse de 8 % dans la filière aérospatiale[1], soit une baisse 4 fois plus élevée que dans le reste de l'économie d'après l'Insee.
- Les conséquences environnementales du transport aérien nourrissent aujourd'hui les débats quant à la place que l'avion doit occuper dans la société : l'accélération du changement climatique amène une contestation de la place de l'avion dans les transports ; les aéroports sont également questionnés pour leurs conséquences locales, notamment le bruit.

Fort de ces deux constats, la DREAL Normandie vous propose un regard régional sur le transport aérien. En première partie, un rapide portrait du secteur national est proposé, suivi, en seconde partie, par un zoom sur la situation en Normandie.

[1] Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la Commission des affaires économiques sur l'avenir du secteur aéronautique en France, présenté par les députés Jean-Luc Lagleize et Sylvia Pinel et enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 janvier 2022.

Sommaire

Introduction 3

Glossaire 5

Éléments contextuels 6
A. Typologie des aéroports . . . 6
B. Statut des aéroports français . . . 6
C. Aéroports nationaux et trafics . . . 7
D. Secteur aérien et la transition énergétique . . . 8

État des lieux du transport aérien en Normandie 14
A. Panorama régional . . . 14
Principaux aéroports normands et transport de passagers . . . 14
Politique aéroportuaire régionale . . . 16
Aérodromes . . . 17
B. Zoom par aéroport . . . 18
L'aéroport de Caen-Carpiquet . . . 18
L'aéroport Deauville Normandie . . . 19
L'aéroport du Havre-Octeville . . . 21
L'aéroport de Cherbourg-Manche . . . 22
L'aéroport de Rouen Vallée de Seine . . . 23

Conclusion 24

Annexe 26
Cartes de bruit . . . 26
Fiches d'identité par aéroport . . . 31

Glossaire

Aérodrome

terrain disposant de tous les équipement et infrastructures permettant le décollage et l'atterrissage en toute sécurité et permettant et la préparation des avions pour la réalisation de leurs missions. Il dispose d'une ou de plusieurs pistes d'atterrissage, des aires de stationnement, des ateliers de maintenance et de préparation.

Aéronef

tout appareil capable de voler (avion, hélicoptère, drone, ballon dirigeable, etc.).

Aéroport

ensemble des installations et des bâtiments situés sur un aérodrome et servant au traitement des passagers ou des marchandises. Il comprend en général un bâtiment principal, où transitent les passagers ou le fret.

Concession aéroportuaire

contrat par lequel l'administration (le concédant) charge une personne physique ou morale (le concessionnaire) de la gestion d'un service public ou de l'exploitation d'un ouvrage public, moyennant une rémunération que le concessionnaire percevra des usages du service ou de l'ouvrage. La durée des concessions accordées aux exploitants d'aérodrome peut aller de 3 ans à 40 ans, selon la nature et l'importance des investissements que le concessionnaire estimera devoir réaliser pendant la durée de son exploitation afin de développer la plateforme.

Délégation de service public

la délégation de service public est un « contrat » par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service.

Exploitant/gestionnaire d'aéroport

métier qui consiste à coordonner les opérations aéroportuaires, veiller à l'entretien et à la maintenance des équipements, garantir la sécurité et la sûreté des passagers et aéronefs, assurer les services aux passagers, développer les activités aéronautiques et extra-aéronautiques.

Unité de trafic (UDT)

1 000 passagers (totaux pour les aéroports) ou 100 tonnes de fret ou de poste.

Soutes internationales

Les soutes sont les consommations d'énergie des avions. Les soutes internationales sont les consommations des avions assurant des liaisons internationales. Elles sont soustraites des approvisionnements en énergie d'un pays pour calculer sa consommation intérieure.

OACI

Organisation de l'aviation civile internationale.

Éléments contextuels

A. Typologie des aéroports

Le Ministère chargé des transports propose une classification des aéroports en 6 catégories[2] :

- Aéroport de type **« hub »** : aéroports dont la plate-forme de correspondances est à vocation mondiale avec une compagnie de référence basée et un trafic supérieur à 50 millions de passagers annuel. Ces hubs mondiaux sont basés sur l'organisation de plages de correspondances combinant vols courts et moyens courriers et vols longs courriers. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle fait partie de cette catégorie.
- Aéroport de type **« national »** : il s'agit d'aéroport principal d'une capitale ou d'un aéroport d'une ville secondaire majeure d'un pays ou d'un aéroport « non hub » d'une des villes de la catégorie précédente. Ces aéroports ont en commun un trafic supérieur à 20 millions de passagers annuel. L'aéroport de Paris-Orly fait partie de cette catégorie.
- Aéroport de type **« bas coûts »** : aéroports accueillant très majoritairement des compagnies à bas-coûts et se situant à proximité géographique d'un ou de plusieurs aéroports d'une même agglomération appartenant à une autre catégorie de ce panel. L'aéroport de Beauvais fait partie de cette catégorie.
- Aéroport de type **« régional »** : aéroports de grandes métropoles avec un trafic supérieur à 4 millions de passagers annuel.
- Aéroport de type **« proximité de plus d'un million de passagers »** : aéroport dont le trafic annuel est compris entre 1 et 3 millions de passagers.
- Aéroport de type **« proximité de moins d'un million de passagers »**. Les aéroports français sont surreprésentés dans cette catégorie. Les aéroports normands font tous partie de cette catégorie.

B. Statut des aéroports français

Historiquement, les aéroports étaient des propriétés de l'État. En 2004 et 2005, une réforme de décentralisation de grande ampleur réorganise le paysage aéroportuaire français. Il se caractérise aujourd'hui par l'hétérogénéité des modèles d'aéroports, des modes d'exploitation, mais surtout par l'extrême variété des entités gestionnaires (sociétés anonymes à capitaux publics ou privés, sociétés privées de gestion, établissements publics, syndicats mixtes, chambres de commerce et d'industrie, régies).

Depuis la réforme, trois cas de figures se présentent :

- La loi du 13 août 2004 conduit au transfert de 150 aéroports, considérés comme n'étant pas d'intérêt national, au profit des collectivités territoriales. La propriété des terrains revient aux collectivités et les compétences transférées s'étendent à l'aménagement, à l'entretien et à la gestion des aéroports. Ce transfert de propriété permet aux collectivités locales de définir la stratégie de développement des plateformes concernées, de retenir le mode d'exploitation, de choisir un exploitant et d'organiser le financement de l'aéroport. Les Régions, en tant que cheffe de file pour l'aménagement du territoire et le développement économique que leur a donné la loi NOTRe, sont force de propositions. Elles établissent des stratégies aéroportuaires, font connaître leurs priorités et mettent en place la gouvernance territoriale la mieux adaptée[3].
- Les grands aéroports régionaux métropolitains et ultramarins à vocation nationale ou internationale sont exclus de cette décentralisation. Ils restent propriétés de l'État. La loi du 20 avril 2005 met en place un dispositif permettant de réformer progressivement le mode d'exploitation. Les concessions de ces aéroports

[2] Observatoire des coûts de touchée. Édition 2022.
[3] Ministère de la Transition écologique et solidaire, DGAC. Compétences des collectivités territoriales en matière de gestion des aérodromes et d'organisation des services de transport aérien public, 2019.

peuvent être transférées à des sociétés spécialement constituées, entièrement détenues dans un premier temps par des capitaux publics. Les premières sociétés voient le jour en 2007. Depuis 2014, l'État a ouvert au secteur privé le capital de ces sociétés, comme c'est le cas pour les aéroports de Toulouse en 2015, Lyon et Nice en 2016.

- Dans le cadre de la loi du 20 avril 2005, la propriété des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, d'Orly, du Bourget et d'une dizaine d'aérodromes d'Île-de-France est transférée à une société anonyme, Aéroports de Paris, (aujourd'hui Groupe ADP) dont le capital est ouvert aux investisseurs privés en 2006. L'État reste majoritaire en gardant 50,6 % du capital.

C. Aéroports nationaux et trafics

Alors que la progression du trafic aérien était constante depuis 2005, la crise sanitaire a bouleversé le paysage aérien entraînant une baisse significative du trafic en 2020 et 2021. C'est ce qu'illustre le graphique présentant l'évolution du trafic passager des principaux transporteurs à bas coûts (TBC) proposé par la DGAC[4].

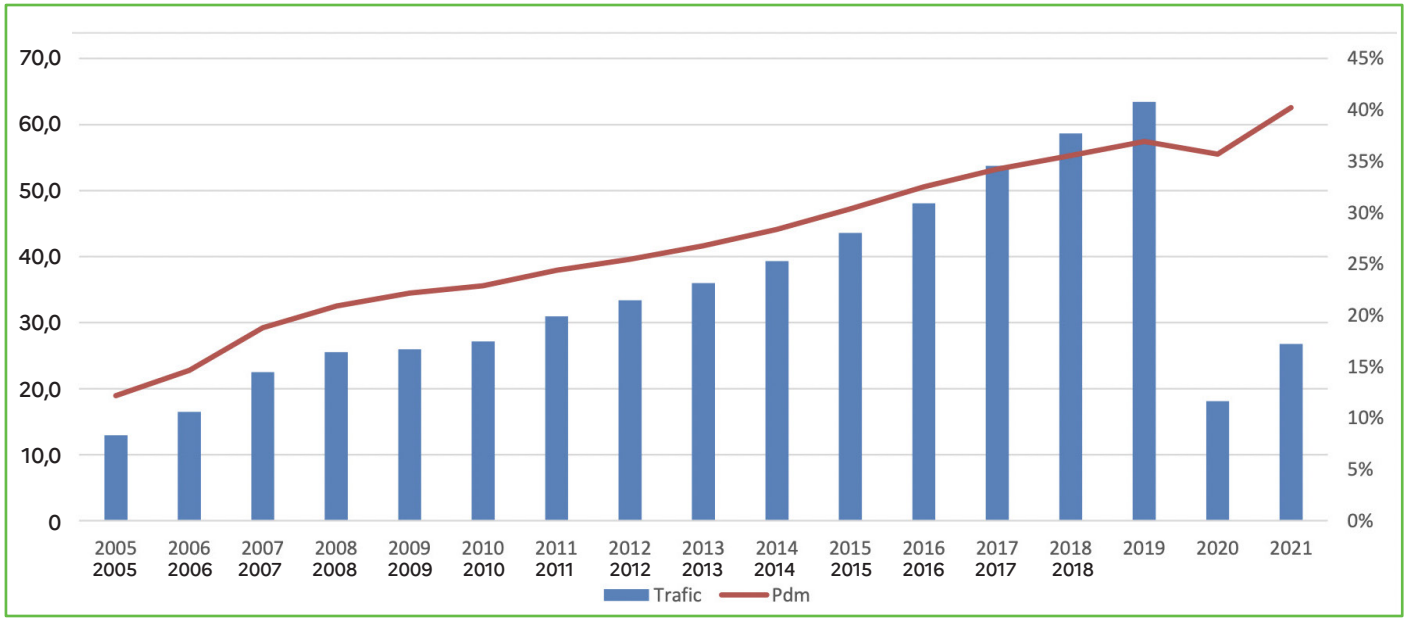


Figure 1 - Evolution du trafic (en million) des principaux transporteurs à bas coûts et parts de marché. Source : DGAC.

L'année 2021 a été difficile par les restrictions de déplacements plus ou moins fortes selon les pays et les périodes de l'année. Malgré un sursaut pendant la période estivale, les trafics ont été ramenés à ceux de 2009-2010.

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) indique que sur l'année 2022, le taux de rétablissement du trafic se chiffre à 84,1 %, avec une quasi-récupération de l'activité sur les segments incluant l'Outre-Mer (96,6%) et des résultats plus en retrait sur les lignes domestiques en Métropole (80,7%), en particulier sur les liaisons radiales (77,2%).

Emanuel-AKYjr

[4] DGAC. Éclairages n°19, août 2022.

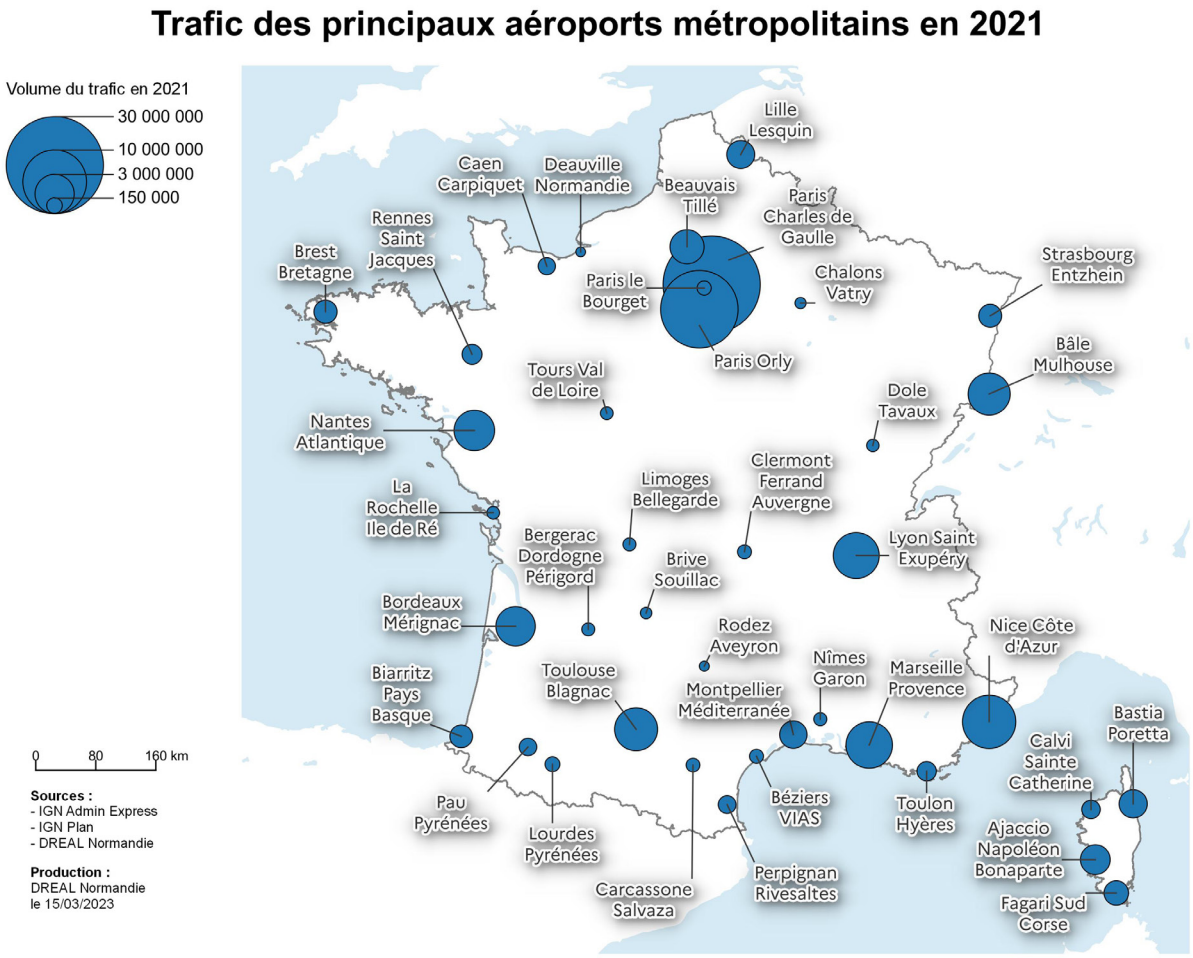


Figure 2 - Trafic des principaux aéroports français en 2021. Source : union des aéroports français

D. Secteur aérien et la transition énergétique

Deux sujets majeurs placent le transport aérien au cœur des problématiques de développement durable : les nuisances sonores autour des aéroports, et l'impact du transport aérien sur le changement climatique.
Le secteur est structuré par les travaux et discussions conduites au niveau mondial au sein de l'OACI où des méthodologies et décisions contraignantes sont élaborées.

Impact du secteur sur le changement climatique

La DGAC réalise le calcul des émissions imputables à l'activité de l'aviation en France avec le calculateur TARMAAC (Traitements et Analyses des Rejets éMis dans l'Atmosphère par l'Aviation Civile).

Par convention et pour éviter les doubles-comptes, les données France incluent la totalité des vols intérieurs et la moitié des vols internationaux. L'ensemble de la méthodologie est disponible sur le site eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr.

Les émissions du secteur aérien ont augmenté de 71% entre 1990 et 2018 en France.

En 2018, le secteur aérien (soutes internationales incluses) avec 23,5 millions de tonnes de GES représente 14,9 % des émissions du secteur des transports et 4,9 % du total des émissions de GES de la France (452,2 millions de tonnes de CO2e). C'est l'équivalent des émissions annuelles d'un pays comme la Lituanie[5]

[5] Il s'agit des émissions de la Lituanie en 2017 https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=AIR_GHG

Les émissions totales de CO2 pour l'ensemble du trafic aérien, incluant l'aviation commerciale et l'aviation non commerciale (de l'ordre de 4 %) se sont élevées à 24,3 millions de tonnes en 2019, en augmentation de 4,2 % par rapport à l'année précédente.

Millions de tonnes CO_2	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019 (*)
Intérieur y compris OM	6.1	4.7	4.7	4.8	5.0	5.3	5.4
international	14.6	16.2	17.5	17.2	17.5	18.0	18.9
Total secteur aérien (France)	20.7	20.9	22.2	22.0	22.5	23.3	24.3

Figure 3 - Émissions CO2 du secteur aérien. Périmètre France. Source Citepa.

Au niveau mondial, les émissions du secteur aérien représentent 2 à 3 % du total de l'ensemble des émissions.

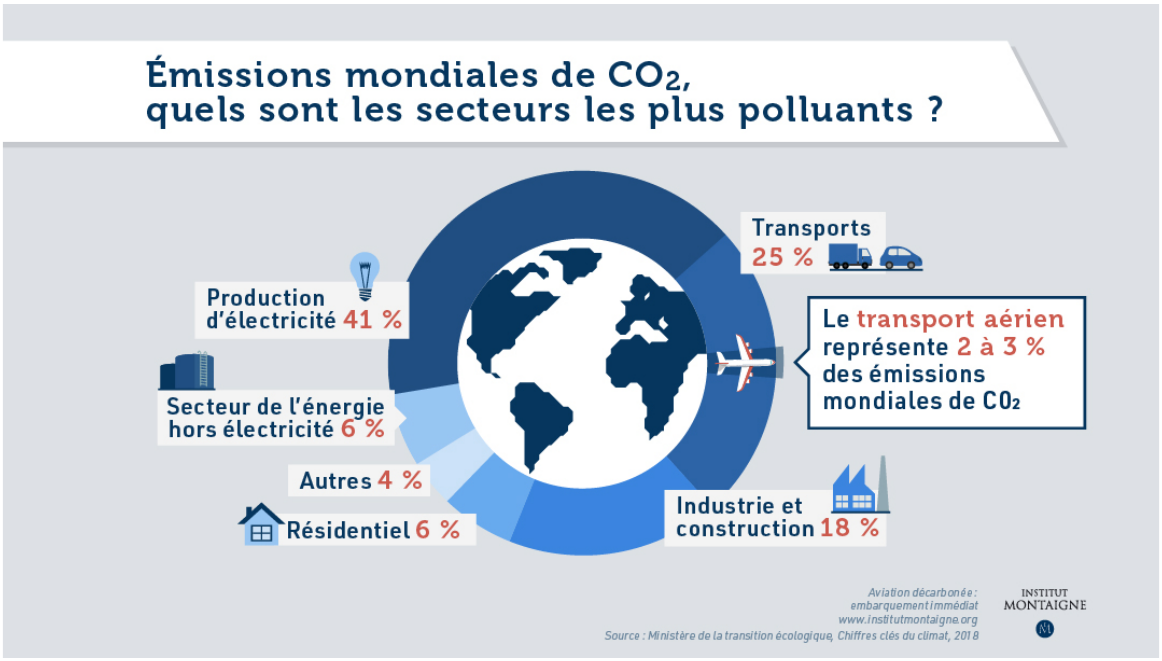


Figure 4 - répartition des émissions mondiales de CO2 par secteurs d'activité. Source : institut Montaigne.

Ordre de grandeur

Une tonne de CO2e, représente :
- 1 aller-retour Paris/New-York en avion pour une personne (environ 12 000 km)
- 6 allers-retours Paris/Marseille en avion pour une personne

Une tonne de CO2e représente :
- les émissions annuelles moyennes d'un Français pour le chauffage de son domicile
- les émissions d'une citadine en France pour effectuer 14 000 km en ville

Les cirrus induits

L'aviation a un effet sur le climat au-delà de l'émission de GES due à la combustion d'énergie fossile, via de nombreux processus physico-chimiques dans l'atmosphère. Le principal impact hors-CO2 de l'aviation est l'effet des traînées de condensation qui apparaissent dans le sillage des avions.

Ces traînées se forment à haute altitude à la sortie des réacteurs si l'air environnant est suffisamment froid et humide. Liées à la condensation de la vapeur d'eau émise par les moteurs autour de noyaux de condensation présents dans les suies et les gaz de combustion, elles peuvent persister pendant plusieurs heures, on parle alors de cirrus d'altitude induits.

Les cirrus absorbent une partie du rayonnement provenant de la Terre et le réémettent vers le sol, tout en étant trop fins pour avoir un effet d'albédo qui pourrait contrebalancer ce réchauffement. Si leur impact est difficilement quantifiable avec précision, la littérature scientifique estime généralement que ce phénomène double le forçage radiatif de l'aviation[6].

Impact sonore du secteur

Dans une enquête sur les nuisances environnementales des transports menée en 2005 sur tout le territoire français[7], près de 7 % de la population française se déclarait gênée par le bruit des avions. Afin de réduire ces nuisances, différentes mesures ont été mises en place. Deux seront détaillées dans ce paragraphe.

La **taxe sur les nuisances sonores aériennes** (TNSA) met en œuvre le principe pollueur-payeur :

- les avions les plus bruyants aux heures les plus gênantes sont les plus taxés. Elle est ainsi calculée selon une formule prenant en compte simultanément la masse de l'appareil, les caractéristiques acoustiques de ce dernier, l'heure de décollage, la catégorie d'aérodrome ;
- est versée par les compagnies pour tout décollage d'un aéronef de plus de 2 tonnes ;
- est perçue au profit des exploitants d'aérodrome, qui sont chargés de la verser aux riverains bénéficiaires.

Le **Plan d'Exposition au Bruit** (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose au Plan local d'urbanisme (PLU) des communes. Il vise à organiser l'urbanisation proche des aérodromes en préservant l'activité aéroportuaire. Quatre zones de gêne quantifiée par l'indice Level day evening night (Lden) sont définies :

- Une zone A de gêne très forte (Lden supérieur ou égal à 70) ;
- Une zone B de gêne forte (Lden supérieur à une valeur choisie entre 65 et 62) ;
- Une zone C de gêne modérée (Lden supérieur à une valeur choisie entre 57 et 55);
- Une zone D de gêne faible, obligatoire sur les onze plus grands aéroports (Lden supérieur à 50) ;

Les zones A et B sont essentiellement inconstructibles. Dans la zone C, certaines constructions sont autorisées sous conditions. Dans la zone D, les nouveaux logements sont autorisés à condition qu'ils fassent l'objet d'une isolation phonique.

Pistes de réduction de l'impact du secteur sur le réchauffement climatique

Le secteur aéronautique doit s'orienter vers des solutions alternatives au kérosène pour permettre à la France de respecter ses engagements énergétiques et climatiques. La mise en place de carburants aéronautiques durables (biocarburants et/ou carburants de synthèse) est la principale solution envisagée , au moins pour la propulsion, même si des recherches sont poursuivies en direction de l'électrification ou de l'usage de l'hydrogène[8].

En 2021, l'Air Transport Action Group (ATAG), représentant de la filière aéronautique au niveau mondial, a annoncé un objectif de neutralité carbone du transport aérien à horizon 2050, s'alignant ainsi avec les objectifs fixés par l'accord de Paris. Pour y parvenir, le secteur travaille à améliorer la performance des avions et des moteurs, et à une meilleure gestion du trafic aérien. La moitié des gains attendus tient à l'utilisation de biocarburants.

[6] KÄRCHER, Bernd. Formation and radiative forcing of contrail cirrus. Nature communications, 2018, vol. 9, no 1, p. 1824.
[7] Lambert J, Philipps-Bertin C (2009) Les nuisances environnementales des transports : résultats d'une enquête nationale. Rapport de recherche n°278, Les Collections de l'INRETS, octobre 2009
[8] Le développement de l'avion à hydrogène, attendu pour 2035, se heurte encore à de nombreuses barrières technologiques. Il est probable qu'il ne pourra pas exister, au moins s'agissant des long-courriers, les plus émissifs, avant des décennies.

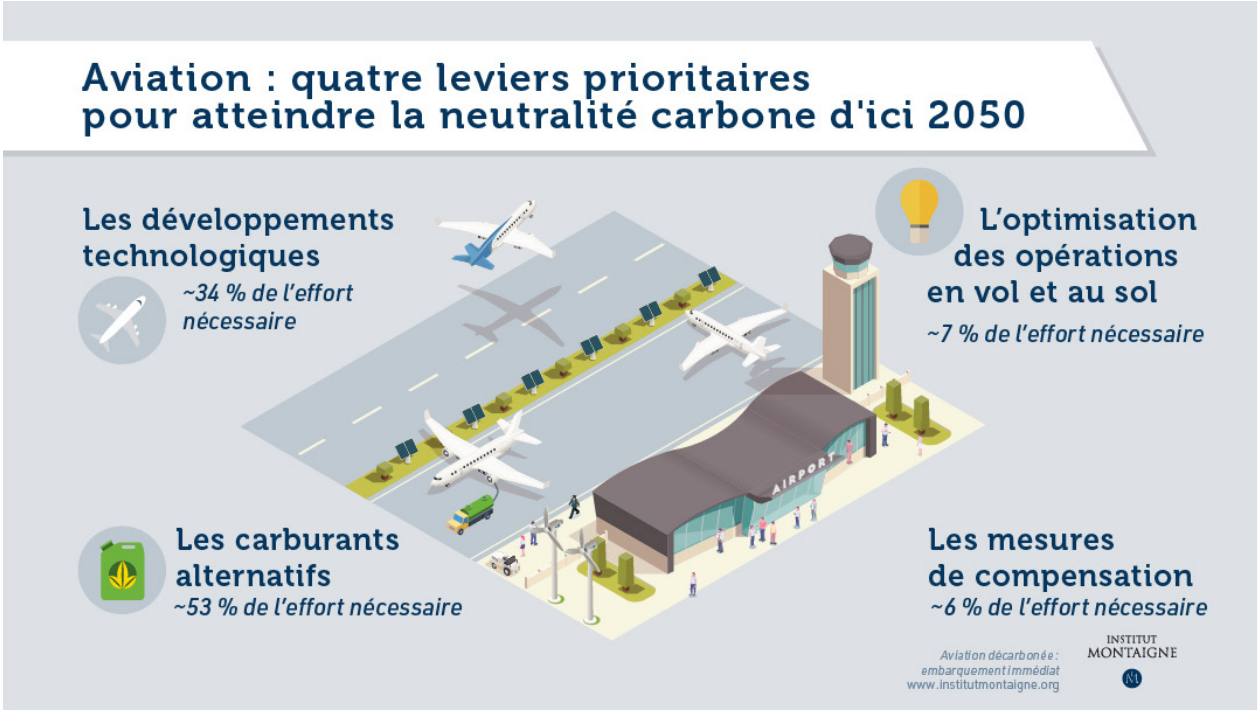


Figure 5 - principaux leviers de réduction des émissions carbone du secteur aérien. Source : Institut Montaigne.

Le SAF (sustainable aviation fuel) est le terme employé par l'industrie aérienne pour décrire un carburant alternatif issu de matières premières durables. Ils peuvent être incorporés sans modification des infrastructures logistiques de stockage et de distribution, des avions, ou des moteurs existants. Ces biocarburants peuvent actuellement être mélangés à 50% avec le kérosène d'aviation et l'industrie vise 100% d'ici à la fin de la décennie. Leur utilisation progressive à l'échelle mondiale doit permettre de diminuer de façon significative les émissions de CO2 du transport aérien, puisqu'ils permettent 80 % d'émissions de CO2 en moins en moyenne sur l'ensemble de leur cycle de vie lorsqu'ils sont produits à partir de déchets et résidus. Pour autant, leur développement est encore limité par une faible disponibilité et des coûts pour l'instant rédhibitoires (trois fois plus cher). Les SAF représentaient moins de 0,1% des 360 milliards de litres de carburant utilisés par l'aviation en 2019.

Les pays européens cherchent à accroître cette solution. En tête : les pays scandinaves qui ont imposé une incorporation de SAF de 30% d'ici à 2030, suivi par les Pays-Bas qui se fixe comme objectif 14% de biocarburants à cet horizon. La France quant à elle table sur 5% de biocarburants d'ici 2030. L'Allemagne de son côté, mise sur des carburants de synthèse appelés « électrofuels » (ou e-fuels)[9], à hauteur de 2%.

L'Ancre[10], fédérant 19 institutions publiques de recherche pour l'énergie, s'est associée à 15 partenaires institutionnels et industriels pour conduire en 2018 une étude sur le potentiel et les conditions de déploiement de ces filières biokérosène en France.

Les conclusions de l'étude mettent en lumière deux leviers de recherche opérationnels essentiels au déploiement de ces filières en France :

- Les déchets organiques industriels et urbains (huiles usagées, graisses animales et issus des réseaux d'assainissement, résidus de l'industrie agro-alimentaire, déchets organiques issus des ordures ménagères et de la restauration, déchets non recyclables issus de la collecte de papiers et de cartons, etc.).
- Les ressources lignocellulosiques, issues en particulier des exploitations agricoles et forestières, dont les techniques et outils de récolte, conditionnement et stockage.

[9] Il s'agit d'utiliser de l'hydrogène, produit par électrolyse, et de capter du CO2 dans l'atmosphère. En recombinant les deux, on obtient un carburant imitant le kérosène d'aviation. Pour que le bilan global d'émissions de CO2 soit intéressant, il est nécessaire que l'électricité pour le produire soit décarbonée, c'est-à-dire d'origine renouvelable ou nucléaire.
[10] Alliance Nationale de Coordination de la Recherche pour l'Energie.

Cela nécessitera une structuration territoriale importante et une articulation, voire une priorisation de l'usage des ressources. À plus long terme, il est envisageable de faire appel à des ressources mobilisant des surfaces non allouées à l'alimentation comme les Cive (cultures intermédiaires à vocation énergétique), les cultures sur sols pollués ou les microalgues.

Le soutien de l'État au verdissement du secteur

En 2019, le Gouvernement a souhaité inscrire son action sur le temps long et partager ses objectifs avec l'ensemble des acteurs du secteur, en adoptant la première Stratégie nationale du transport aérien à l'horizon 2025. La stratégie se décline en quatre axes :

- participer pleinement à la transition écologique et assurer un développement durable de l'aviation dans notre pays et dans le monde ;
- assurer les conditions favorisant la performance du transport aérien français pour lui permettre de tirer le plein bénéfice économique de la croissance du trafic mondial ;
- connecter efficacement nos territoires aux flux du trafic aérien ;
- préparer le transport aérien de demain.

Le 9 juin 2020, le gouvernement a présenté son plan de soutien à la filière aéronautique. Ce plan représente plus de 15 milliards d'euros d'aides, d'investissements et de prêts et garanties. Son objectif est de produire en France les avions et les hélicoptères propres de demain pour rester une nation leader de l'aéronautique dans le monde.

En 2022, le gouvernement a décidé d'octroyer 935 millions d'euros au Conseil pour la recherche aéronautique civile, qui regroupe les industriels du secteur et l'État, afin de développer d'ici à 2030 le premier avion bas carbone : 300 millions en 2022, 435 millions en 2023 et 200 millions en 2024. Airbus, qui s'est engagé à ce que ses avions volent uniquement avec des carburants verts d'ici à 2030, développe un avion à hydrogène. De son côté, Safran travaille sur des équipements électriques.

En février 2023, le gouvernement a lancé un groupe de travail pour favoriser le développement des carburants d'aviation durables. L'objectif est de créer en France une filière de carburants durables permettant au secteur de l'aérien d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de décarbonation en 2050. Le nouveau groupe de travail sera présidé par les ministres chargés de l'Énergie, des Transports et de l'Industrie. Il rassemblera régulièrement l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur.

Taxation du kérosène

• Vols internationaux

Le kérosène est exempté de toute taxe sur les liaisons aériennes internationales. C'est le seul carburant issu du pétrole dans ce cas. Cette exemption date de la convention de Chicago adoptée en 1944 qui stipule que le carburant d'un avion ne peut pas être taxé à l'arrivée. De nombreux pays ont alors signé des accords bilatéraux excluant la taxation au départ comme à l'arrivée. Pour être modifiée, cette convention doit faire l'objet d'un vote unanime des 191 États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

• Vols intérieurs

Les Pays-Bas, les États-Unis, le Brésil, l'Inde, le Japon et la Suisse ont introduit une taxe pour leurs liaisons nationales. En France, les compagnies aériennes sont intégralement exonérées de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), sur tout le territoire. La France estime peu efficace d'agir sur les stricts vols intérieurs, et souhaite une taxe européenne.

Vols intérieurs courts

Disposition emblématique de la loi climat, l'article 145 a créé une interdiction d'exploiter des services aériens réguliers de passagers à l'intérieur du territoire français lorsque le trajet est également assuré par des services ferroviaires, sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes, en moins de 2h30. L'article prévoit qu'un décret précise les conditions d'application de cette interdiction
Le projet de décret a été soumis à la Commission européenne et aux États membres, conformément au droit européen. À l'issue de cet examen, la Commission européenne a donné son accord.

En pratique, sur la base de la desserte ferroviaire actuelle :

- les trois liaisons entre Paris-Orly et Bordeaux, Nantes et Lyon seront interdites à tout transporteur aérien ;
- les liaisons entre Paris-Charles de Gaulle d'une part et Bordeaux et Nantes d'autre part seront exclues du champ de la mesure, du fait d'un temps de trajet ferroviaire supérieur à 2h30 pour rejoindre la gare TGV de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;
- les liaisons entre Paris-Charles de Gaulle d'une part et Rennes et Lyon d'autre part ainsi que la liaison Lyon-Marseille seront exclues de la mesure en l'état actuel de l'offre ferroviaire.

• Vols d'affaire

Entreprises et particuliers détenant un avion bénéficient aujourd'hui d'une dérogation sur l'imposition de leur énergie, taxée à 42,13 €/MWh seulement pour les carburéacteurs alors qu'elle atteint 76,82 €/MWh pour l'essence des voitures. Si l'aviation d'affaires ne pèse au global que 0,04 % des émissions mondiales de CO2, le bilan carbone au kilomètre parcouru est nettement défavorable par rapport aux autres moyens de transport.

Après un été marqué par les effets très visibles du changement climatique en France, la dénonciation sur les réseaux sociaux des voyages en jets privés a pris une ampleur inédite. En conséquence, dans son projet de loi de finances, le gouvernement a adopté le 7 octobre 2022 un amendement visant à aligner, à échéance 2024, la taxation du kérosène pour les jets d'affaires avec celle de l'automobile.

Ross-parmly

État des lieux du transport aérien en Normandie

A. Panorama général

1. Principaux aéroports normands et transport de passagers

La Normandie d'une superficie de 30 627 km² comte comptes 2 652 communes pour une population d'environ 3,3 millions d'habitants, et comptabilise sur son sol pas moins de 5 aéroports proposant des destinations en France et en Europe :

- Aéroport de Deauville Normandie,
- Aéroport de Caen-Carpiquet,
- Aéroport du Havre-Octeville,
- Aéroport de Rouen,
- Aéroport de Cherbourg-Manche.

En 2019, près de 470 000 passagers transportés ont été transportés dans 5 les aéroports normands, pour l'essentiel via Caen-Carpiquet (304 769 passagers) et Deauville-Normandie (134 621 passagers). Ces deux aéroports représentent à eux seuls 93 % de l'activité passagers en Normandie pour 2019. Ils se situent en 31e et 37e positions en 2018 parmi les aéroports métropolitains recevant plus de 100 000 passagers.

L'année 2020 est marquée d'une pierre noire par la crise sanitaire, la fréquentation chute des deux tiers.

Trafic des aéroports normands avant et après la Covid-19

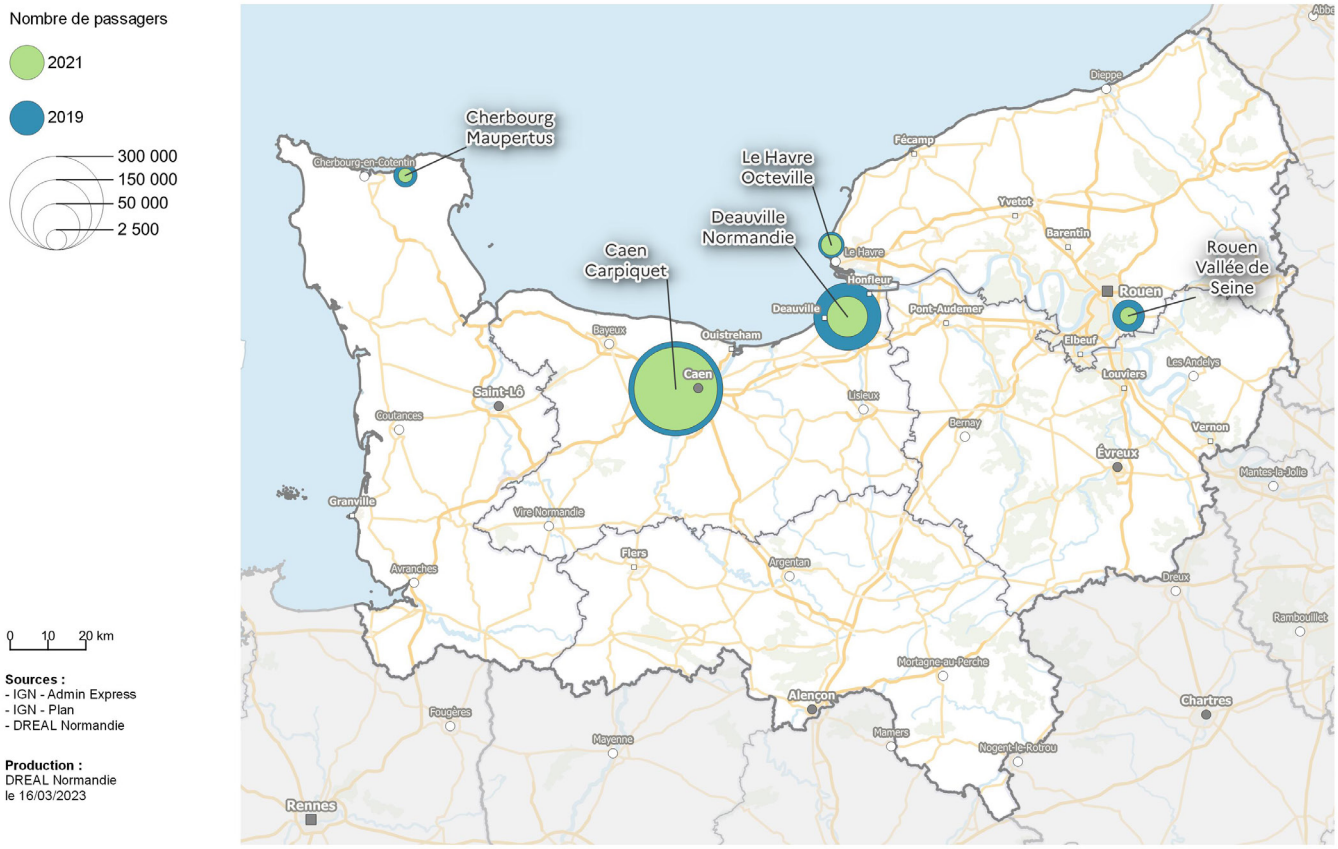


Figure 6 - Trafic des aéroports normands avant et aprés la crise sanitaire. Source : Union des aéroports français.

L'année 2021 marque une reprise qui des vols et se stabilise au niveau de fréquentation supérieur à 2014 mais inférieur à 2015. En 2022, Caen-Carpiquet retrouve les trafics de 2019, ce qui n'est pas le cas de Deauville qui malgré une hausse des trafics de 125 % par rapport en 2021, reste près de deux fois inférieurs à son année record (2018). A l'échelle régionale, le trafic retrouve un niveau légèrement supérieur à celui de 2017.

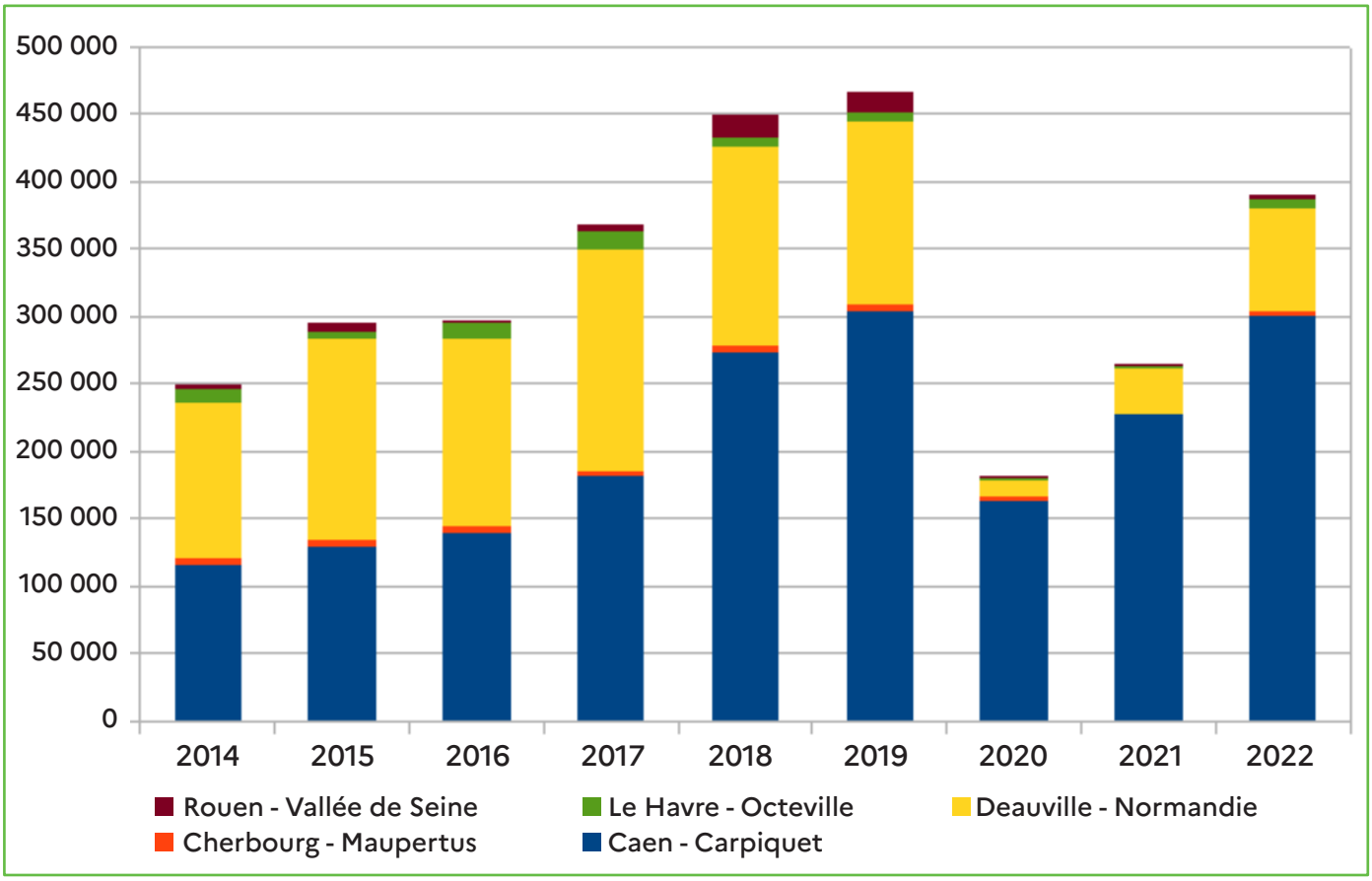


Figure 7: Evolution des trafics des aéroports normands. Source :Union des aéroports français

La concurrence

Les concurrents directs des aéroports normands sont l'aéroport de Paris-Beauvais et l'aéroport Rennes Bretagne. Quelques chiffres sur ces deux équipements :

- L'aéroport de Paris-Beauvais propose 80 destinations via 8 compagnies aériennes. 4,33 millions de passagers ont été accueillis en 2022. La zone d'attractivité de l'aéroport s'étend de l'Île-de-France à la Normandie et aux Hauts de France. Paris est la principale destination pour les passagers arrivants. Pour attirer la clientèle de l'Île-de-France, des navettes depuis l'ouest de la capitale sont proposées pour une trentaine d'euros aller-retour. Il n'y a pas de ligne de bus entre Beauvais et la Normandie.
- L'aéroport de Rennes propose 11 destinations. 856 791 passagers ont été transportés en 2018, 643 231 en 2022. Avec sept destinations, EasyJet est la première compagnie de l'aéroport de Rennes. La principale destination accessible via Rennes-Bretagne est le Portugal avec six fréquences hebdomadaires.

Le fret

Le transport de marchandises par voie aérienne représente une valeur importante (2,3 milliards d'euros en France en 2019), bien que les tonnages soient faibles comparés aux autres modes (2,3 millions de tonnes en 2022). La très grande majorité des flux de fret aérien français transite par l'Aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, qui est le 2^{d} aéroport européen pour le fret aérien avec près de 2 millions de tonnes par an (1,85 en 2022).

Les flux de marchandises dans les aéroports normands sont très marginaux voire inexistants. Deauville fait figure d'exception. Mais il s'agit d'un fret bien spécifique. L'aéroport a la particularité d'être équipé de 10 box pour le transport de chevaux. Ce sont l'essentiellement des chevaux en provenance d'Angleterre et d'Irlande venant prendre part aux courses pendant la période estivale des hippodromes deauvillais ; ou des poulinières rentrant au haras avec leur poulain, après avoir mis bas dans les pays anglo-saxons ou sur le continent Américain. Sa fréquentation est passée de 5 chevaux en 2010 à 90 en 2018. Le Brexit et la crise sanitaire ont eu un impact sur l'activité, 26 chevaux ont transité par Deauville en 2022.

2. Politique aéroportuaire régionale

En 2008, la Cour des comptes considérait que la situation aéroportuaire en Normandie est un cas d'école de l'éclatement de l'offre sur des territoires et des zones de chalandise de faible dimension[11] : « Quatre aéroports distants d'au plus 130 kilomètres par autoroute se partagent un trafic global de moins de 245 000 passagers. L'absence de coordination se traduit par un saupoudrage des investissements réalisés, préjudiciable à la réalisation d'un équipement d'envergure nationale et à l'atteinte d'un seuil de rentabilité minimal ».

La Région Normandie n'a pas cherché à privilégier un aéroport régional, ni à œuvrer à la réduction du nombre d'aéroports. A été mis en place une démarche de coopération entre les quatre aéroports ayant un trafic commercial significatif (Caen, Deauville, Le Havre et Rouen). Cela s'est notamment traduit, depuis 2016, par une direction commune pour les deux principaux aéroports de la région, Caen et Deauville. En mars 2017, Hervé Morin signait une convention avec les représentants des quatre aéroports régionaux pour « dynamiser et renforcer la desserte aérienne normande ».

Une structure associative commune a été créé en juin 2018 : « Aéroports de Normandie ». Elle est composée de la Région Normandie, du Syndicat Mixte de Gestion de l'aéroport de Rouen Vallée de Seine, de la CODAH, et de la Communauté Urbaine Caen la Mer, et du Syndicat Mixte de l'aéroport de Deauville-Normandie. L'association a pour missions :

- La promotion et de communication pour valoriser l'offre aéroportuaire normande ;
- La mutualisation de certaines fonctions au sein des plateformes ;
- Le développement du trafic commercial et le partage des bonnes pratiques à l'égard des compagnies aériennes ;
- La concertation sur les programmes d'investissement des 4 aéroports.

Sous l'impulsion de la Région, il a été décidé de confier l'exploitation des quatre aéroports à un seul opérateur. La procédure de passation de la délégation de service public pour l'exploitation des quatre plateformes a été lancée en mai 2022. Il était prévu que ce pilotage unique soit opérationnel pour le 1er janvier 2024. La procédure a été interrompue et déclarée sans suite compte tenu de risques juridiques, un acteur étant juge et partie dans cette affaire. Elle sera relancée, une fois les mesures adaptées mises en œuvre pour assurer la meilleure concurrence entre les opérateurs.

Verdissement des aéroports normands

Quelques démarches entreprises par les aéroports normands en faveur de l'environnement sont à souligner (la liste n'est pas exhaustive).

Tous les aéroports se sont engagés dans le programme d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2 du secteur aéroportuaire Airport Carbon Accreditation (ACA), dans le but d'identifier, réduire, et à terme, neutraliser ses émissions de gaz à effet de serre. Cette certification évalue et reconnaît les efforts entrepris par les aéroports, tout en exigeant une vérification par un tiers indépendant.

Caen-Carpiquet, Deauville-Normandie et Le Havre-Octeville ont obtenu le niveau est 2. Rouen travaille pour obtenir cette accréditation.

[11] Les aéroports français face aux mutations du transport aérien, rapport de la cour des comptes de 2008

L'aéroport Cherbourg Manche travaille pour obtenir le niveau 3 de l'ACA (Airport Carbon Accreditation) au lieu du niveau 1 actuellement.

L'association « Aéroports de Normandie » adhère à l'association aérobiodiversité qui recense la biodiversité sur les aéroports. A titre individuel, les aéroports de Caen et Rouen se sont engagés à participer à un programme de 3 ans d'étude de la biodiversité.

Prise en compte du bruit

Les visualisations cartographiques des plans d'exposition au bruit sont consultables sur le site Géoportail de l'IGN.

Des extractions des PEB des aéroports normands sont proposés en Annexe.
À noter : l'infrastructure aérienne régionale la plus bruyante est la base aérienne 105 Évreux-Fauville.

Normandie AeroEspace

À la fin des années 90, quelques industriels normands du secteur aéronautique et spatial, rencontrant les mêmes problématiques en matière d'emploi, de formation, d'achats et de recherche, décident de s'unir autour d'une même entité. En 2001, une charte de progrès est signée entre l'État, la Région et ces entreprises. En 2005, une association est constituée : Normandie AeroEspace. Elle est aujourd'hui composée de plus de 167 membres et représente 21 500 salariés en Normandie pour 4 milliards de chiffre d'affaires.

3. Aérodromes

La région est maillée par un réseau dense d'aérodromes qui hébergent nombre d'aéroclubs dédiés au loisir.

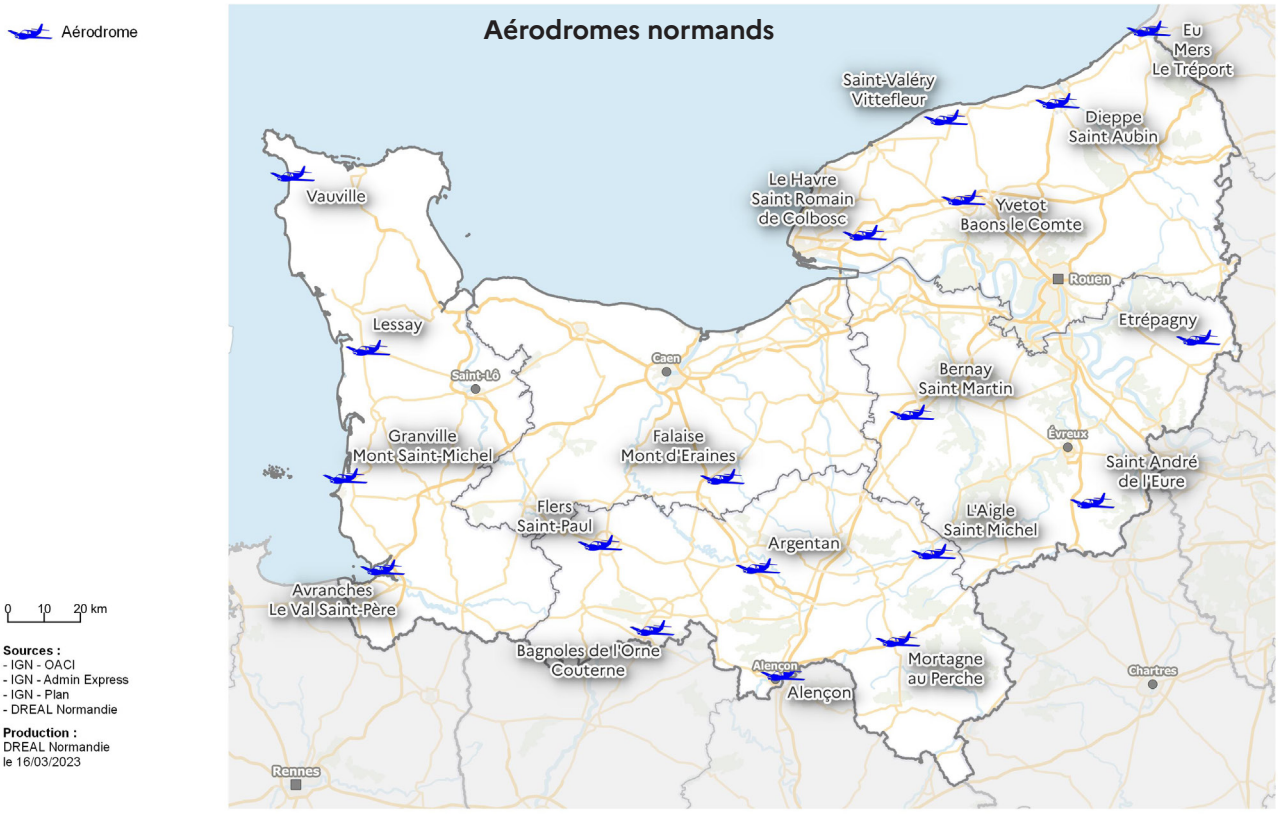


Figure 8: Carte des aérodromes normands.

B. Zoom par aéroport

1. L'aéroport de Caen-Carpiquet

Historique

Au début des années 1930, le gouvernement français veut installer une base aérienne dans la région, pour permettre notamment aux services postaux d'effectuer une halte sur la route aérienne Paris – Cherbourg. Une aérogare et des hangars sont construits à Caen, mais rapidement réquisitionnés pour la guerre avant même leur inauguration. Pris en juin 1940 par les Allemands, l'aérodrome sert essentiellement sous l'occupation de base arrière pour la bataille d'Angleterre. La piste est alors allongée et bétonnée. C'est en 1966 que l'aéroport voit le jour via un bail consentit par l'Armée de Terre à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen. La première aérogare est construite en 1968, les premiers passagers voyagent au départ de Caen vers Jersey en 1969 et la tour de contrôle est édifiée en 1970. En 2002 naît la nouvelle aérogare pour permettre à l'aéroport d'accueillir dans de meilleures conditions les passagers, toujours plus nombreux. L'infrastructure est propriété de la Communauté urbaine Caen la mer En 2022, l'aéroport est toujours géré par la CCI Caen Normandie.

Évolution des fréquentations

Les fréquentations de l'aéroport sont passées de 76 883 passagers en 2010 jusqu'à 304 769 en 2019, 301 395 en 2022 ce qui en fait le principal aéroport de Normandie à ce jour.

Ces dernières années, la capacité des avions a augmenté pour permettre d'optimiser les mouvements commerciaux tout en répondant à l'accueil du nombre croissant de passagers. En 2022, il y avait en moyenne 81,4 passagers par mouvement contre 44,2 en 2017.

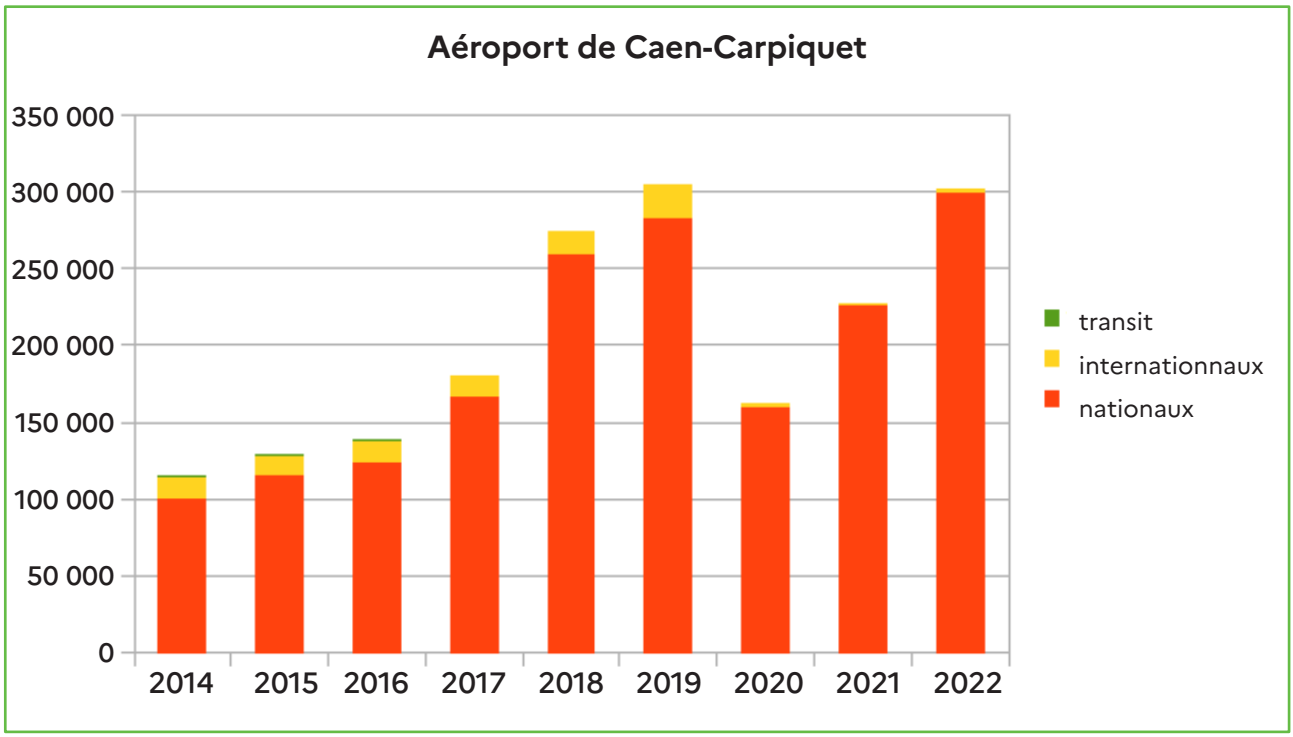


Figure 9 - Trafic de l'aéroport de Caen-Carpiquet. Source : Union des aéroports français.

Description de l'offre actuelle

L'aéroport de Caen-Carpiquet joue un rôle important pour le bassin économique caennais. Son offre directe est exclusivement tournée vers les vols nationaux. En 2023, l'aéroport déploie une offre de 9 destinations en vols directs : Ajaccio, Bastia, Calvi, Figari, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice et Toulouse. Marseille et Lyon sont desservis par des lignes annuelles, les autres lignes sont saisonnières.
En saison hivernale les vols réguliers accueillent majoritairement des clients business, en revanche le renforcement de l'offre estivale laisse place à l'accueil de toutes les typologies de voyageurs.

La destination la mieux desservie est Lyon (jusqu'à 19 vols par semaine), contre 4 vols par semaine maximum sur les autres destinations. Lyon sert de hub pour proposer des destinations à l'international.
Deux compagnies fréquentent l'aéroport : Air France et Volotea. En 2023, 94 467 passagers ont voyagé avec Air France (Lyon, Calvi, Figari, Marseille et Nice), 205 905 avec Volotea (Ajaccio, Bastia et Figari, Marseille, Nice, Lyon, Montpellier et Toulouse).

L'aéroport de Caen-Carpiquet assure également des missions de service public notamment avec l'accueil d'entreprises aéronautiques, avec le transfert de greffes d'organes et les évacuations sanitaires en lien avec le CHU, ou encore avec l'aviation de loisirs. 328 vols sanitaires ont été accueillis en 2022 ; et 15 362 passagers ont voyagé via des vols non commerciaux tels que des vols militaires, ou des vols privés.

Projets

Caen la mer a lancé une étude d'architectes qui vise à créer une nouvelle aérogare actuelle pour traiter le départ des passagers avec une surface supplémentaire de 2 145 m^2. Le concours se terminera en septembre 2023, suivront des études jusqu'à fin 2024, une consultation des entreprises entre janvier et mai 2025 et une période prévisionnelle de travaux entre fin 2025 et fin 2026. Ce projet d'un coût de 7,4 M€ HT bénéficiera d'une participation de la Région Normandie et de l'exploitant de l'aéroport à hauteur de 25 % chacun.

Courant 2022, Caen la mer a lancé une étude de faisabilité pour la mise en place d'ombrières photovoltaïques sur les parkings usagers. En 2023, les études de maîtrise d'œuvre seront lancées pour une mise en service prévisionnelle au 4^e trimestre 2025. Ce projet de 5,2 M€ HT, permettra de produire 4 330 Mwh/an avec une économie en CO2 de 158 T/an.

Enfin, en 2022, Caen la mer avait lancé une consultation de maîtrise d'oeuvre pour la mise aux normes de la piste principale de l'aéroport et de la rampe d'approche : ces travaux permettront de maintenir les fonctionnalités de la piste actuelle dans le cadre de la certification européenne des aéroports et de limiter la consommation par un système de balisage en LED. Les études de projet puis la consultation de travaux seront menés courant 2023. Les travaux, d'un coût de 6,9 M€ HT - dont une participation de la Région Normandie et de l'exploitant de l'aéroport à hauteur de 25% chacun – impliqueront la fermeture de l'aéroport pendant 6 semaines entre mars et avril 2024.

2. L'aéroport Deauville Normandie

Historique

L'Aéroport **Deauville Normandie**, est un aéroport créé par la Ville de Deauville en 1931 sur une emprise foncière dont elle était propriétaire, située sur la commune de Saint-Gatien-des-Bois. En 1952, une piste en ciment est construite, suivie en 1959 d'une tour de contrôle et d'un allongement de la piste à 1 600 mètres en 1966. En 1971, l'aérogare est inaugurée. La piste goudronnée est longue aujourd'hui de 2 550 m, après avoir été rallongée en 1993. Il est la propriété du Syndicat mixte de l'aéroport de Deauville-Normandie, qui a confié sa gestion à la chambre de commerce et d'industrie Seine Estuaire.

135 000 passagers ont été transportés en 2019. Évidemment, 2020 fut une année extrêmement difficile pour l'aéroport avec une perte de 95 % du trafic. L'exercice 2022 s'est terminé avec 75 000 passagers, soit 50 % par rapport au volume de 2019, quant au niveau national le taux de rétablissement du trafic se chiffre à 84 %.

Evolution des fréquentations

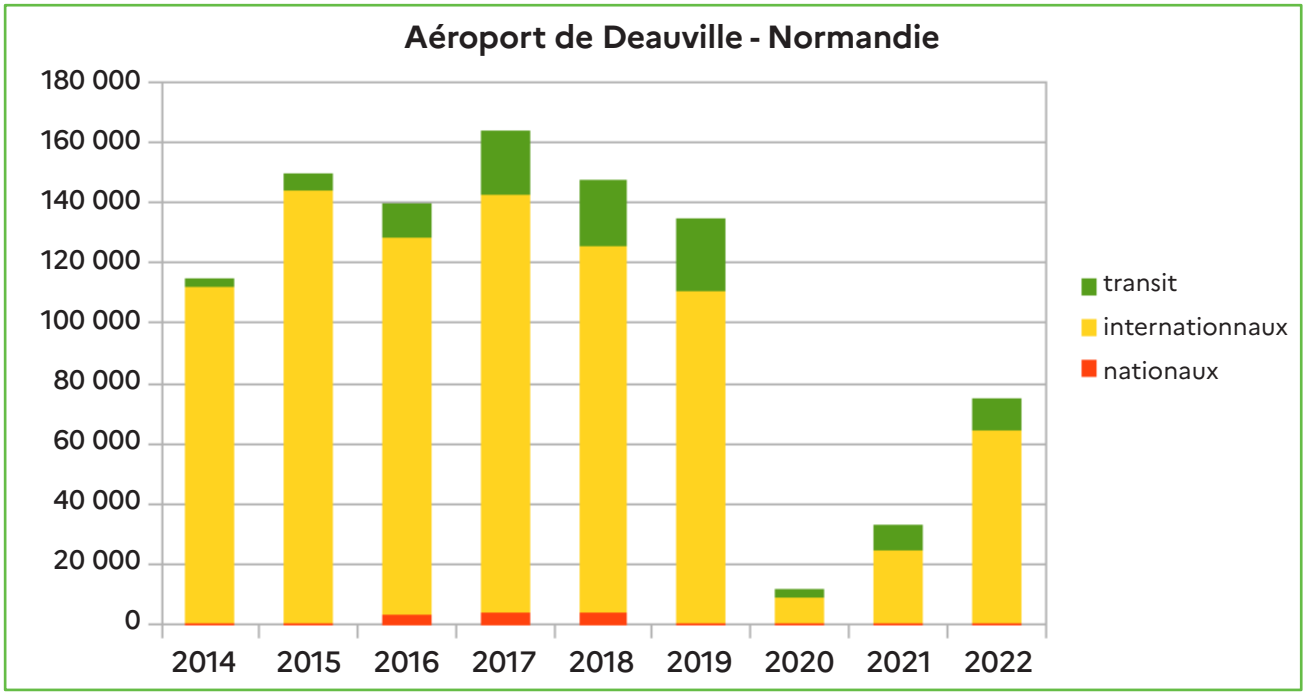


Figure 10: Trafic de l'aéroport de Deauville-Normandie. Source : Union des aéroports français.

Description de l'offre actuelle

L'aéroport de Deauville-Normandie a la particularité d'être largement tourné vers les vols internationaux principalement via le tour opérateur TUI et quelques agences régionales qui développent leurs propres affrètements (TUI et l'aéroport de Deauville entretiennent une relation historique depuis plus de 20 ans). L'objectif premier de ces tours opérateurs est de vendre une prestation complète, incluant le transport, l'hébergement, les visites, etc. Les destinations peuvent varier d'une année sur l'autre. En 2023, 17 destinations sont proposées, principalement via des vols charters, à destination de l'Europe du Sud et du pourtour méditerranéen (Baléares, Crète, Croatie, Îles grecques, Italie, Jordanie, Madère, etc.).

En complément, l'aéroport propose désormais 4 vols secs, commercialisés par la compagnie aérienne qui les opère. Leur objectif est de vendre des titres de transports seulement. Ces lignes sont opérées par Volotea et Aegean Airline et ont pour destination Héraklion, Palma de Majorque, Palerme et la Sardaigne.

Depuis 2021, l'Odysée, opérateur spécialisé dans les vols d'affaires, est arrivé à Deauville pour des vols vers Genève, avec des avions de 8 places. Cette année il propose des appareils avec 25 sièges, les jeudis et dimanches de juin à septembre. Ces vols représentent environ 20 000 passagers à l'année.

Projets

Démarrés début 2021, les travaux de la nouvelle aérogare de Deauville devraient s'achever au second semestre 2023. Deux fois plus grande que le bâtiment actuel, elle est dimensionnée pour permettre d'accueillir simultanément deux avions de 180 places et un avion de 100 places. L'équipement modulable permettra de s'adapter aux contraintes de saisonnalité de l'exploitation. Une attention particulière est portée sur les vols privés avec des espaces dédiés. Le projet est financé à hauteur de 95 % pour la Région Normandie (9 M€) et 5 % pour la ville de Deauville (475 000 €).

L'aéroport de Deauville s'étendant sur plus de 200 hectares, il comporte de nombreux délaissés aéroportuaires. En 2020, le syndicat mixte a lancé un appel d'offres pour l'implantation d'un parc photovoltaïque sur ces délaissés. En mars 2021, EDF a été retenu pour un projet de « centrale solaire » d'une puissance de 60 MW, sur une surface

utile de plus de 45 hectares. Cet équipement couvrirait les besoins de 30 000 personnes. Sa mise en route est attendue à l'horizon 2024-2025.
En dehors de quelques grands projets, la surface moyenne des fermes solaires est de 10 hectares. Deauville Normandie devrait ainsi être le premier aéroport à valoriser ses délaissés aéroportuaires sur une telle ampleur.

3. L'aéroport du Havre-Octeville

Historique

L'aéroport du **Havre-Octeville** s'est développé après la première guerre mondiale, parallèlement aux échanges maritimes internationaux. Dans les années 1930, la compagnie Air Union desservait Paris-Le Bourget en 1h15. Pendant la seconde guerre mondiale l'aéroport a été transformé en base aérienne par l'armée allemande. Ce fut une des plus importantes base arrière pendant la bataille d'Angleterre. En 1944, l'aéroport d'Octeville est bombardé à plusieurs reprises, ce qui lui vaudra une reconstruction intégrale après la guerre. Au début des années 2000 l'aéroport comptait 140 000 passagers par an environ voyageant vers Toulouse, Nantes ou encore l'Angleterre. Depuis le 1er janvier, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, propriétaire de l'aéroport Le Havre-Octeville, a confié la gestion de la plateforme à SEALAR pour une durée de 2 ans.

Pour la Région, la vocation de l'aéroport du Havre-Octeville est de « conforter » l'aviation de service public, de loisirs, de vacances, d'affaires et d'innovation avec l'accueil du centre d'innovation des drones[12].

Evolution des fréquentations

Après une parenthèse de deux ans sans activité charter pour cause de crise sanitaire, l'aéroport du Havre-Octeville a retrouvé en 2022 ce segment de marché. En conséquence, il revient à son niveau de 2019 : 7 039 passagers accueillis en 2022, soit + 167 % par rapport à 2021.

L'aéroport Le Havre-Octeville constate une forte progression de l'aviation d'affaires en 2022, qui croit de 51% sur la plateforme par rapport à 2021.

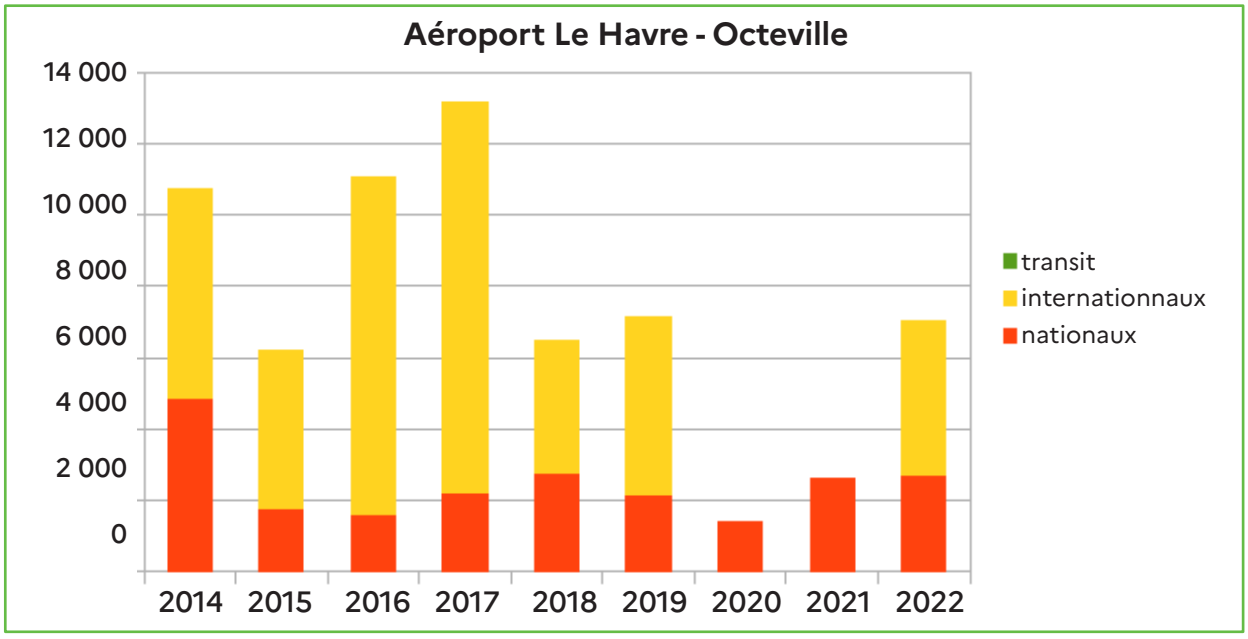


Figure 11 : Trafic de l'aéroport Le Havre-Octeville. Source : Union des aéroports français.

[12] Extrait de l'allocution de Jean-Baptiste Gastinne, le 10 mai 2022 lors du colloque organisé par L'association Pas de port sans aéroport.

Description de l'offre actuelle

Comme sur Deauville, les vols opérés au départ de l'aéroport sont principalement des vols charters-vacances commercialisés essentiellement en agence de voyages. En 2023 les destinations proposées sont la Crète, Madère, Malte, le Monténégro, les Canaries.

Une ligne régulière entre Marseille et Le Havre est à l'étude (pour rappel la dernière ligne régulière a fermé en 2014, il s'agissait de la ligne Le Havre-Lyon).

L'infrastructure est fortement utilisée pour les échanges avec les plateformes éoliennes offshore de la Manche. Depuis 2022 des équipages acheminés d'Amsterdam travaillent à l'installation des éoliennes en pleine mer au large de Fécamp. Le parc devrait être opérationnel fin 2023.

4. L'aéroport de Cherbourg-Manche

Historique

L'aérodrome de **Cherbourg** fut crée en 1937, il est un terrain militaire en 1939 et est occupé par des marins de l'aéronaval avant que l'armée de l'air allemande y installe 3800 hommes. Base stratégique de l'OTAN en 1962 d'importants travaux y sont réalisés. Entre 1970 et 1975 l'importance du trafic le place devant tous les autres aéroports normands. 1992 voit l'arrivée des destinations vacances avec 5 rotations sur l'année programmée par des tours opérateurs.

Propriété du conseil général de la Manche depuis les lois de décentralisation, l'aéroport a été géré jusqu'au 30 septembre 2009 par la chambre de commerce et d'industrie de Cherbourg-Cotentin. La délégation de service public a ensuite été confiée à SNC-Lavalin. Depuis le 30 décembre 2009, la gestion de l'aéroport de Cherbourg Maupertus a été confiée à la société Edeis. En 2019, le Conseil départemental de la Manche décide que sa dénomination sera désormais « Aéroport de Cherbourg-Manche ».

Evolution des fréquentations

L'aéroport n'a pas communiqué les données de fréquentation entre 2016 et 2018. Pour autant, il y a eu des trafics, en 2017 par exemple, treize charters ont décollés, avec en moyenne 180 passagers par vol.

Toute l'activité commerciale de l'aéroport s'est arrêtée en mars 2020. Des missions de services publics ont été tout de même assurées. En 2020 et 2021, 38 vols ont été assurés pour du déplacement de malades atteints du covid ou encore du transport d'organes.

En 2021, l'aéroport a enregistré 4 300 passagers pour les vols spéciaux entre Toulon et Cherbourg pour des personnels de Naval Group. Il y a eu également 200 passagers en aviation d'affaires, et 500 passagers à bord de charters vacances. En 2022, c'est près de 2 800 vacanciers qui sont partis de Cherbourg.

Erik-odiin

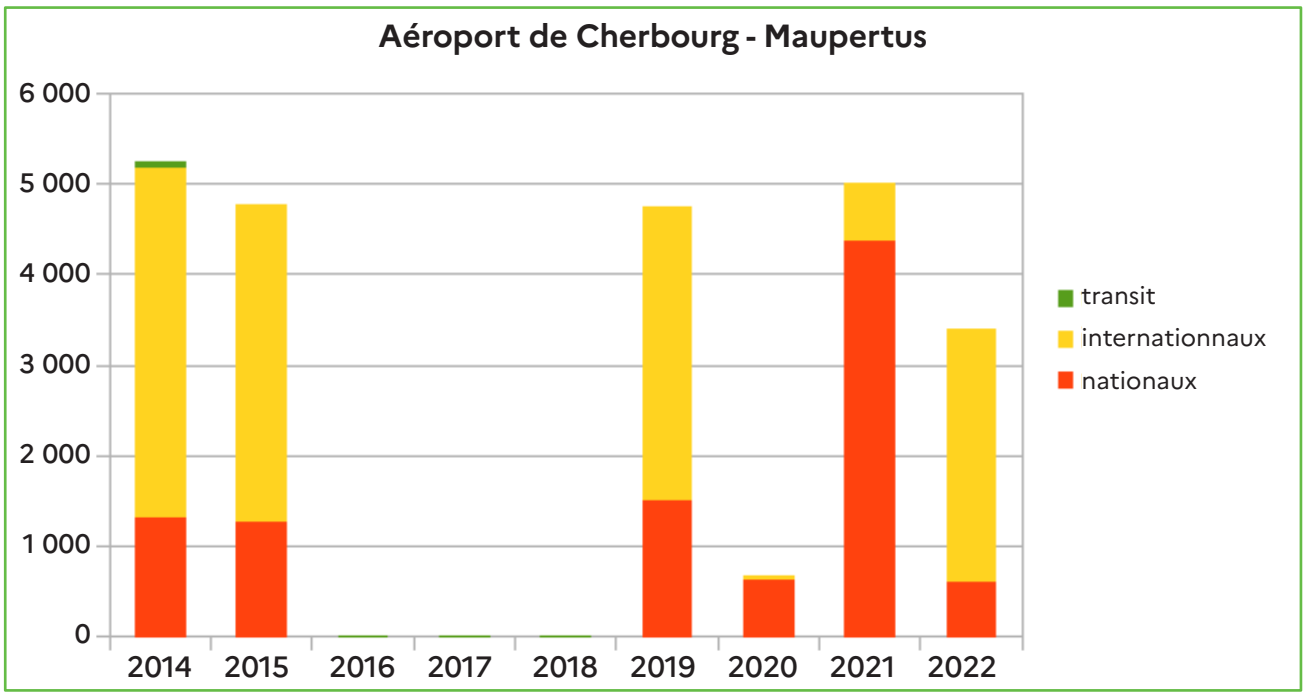


Figure 12 - Trafic de l'aéroport de Cherbourg-Manche. Source : Union des aéroports français.

Description de l'offre actuelle

L'aéroport accueille quelques vols charters touristiques, avec l'agence cherbourgeoise des Vacances d'Anita.
L'aéroport est régulièrement sollicité pour sa mission de service public, pour le transport sanitaire.
La plateforme est utilisée tout au long de l'année par les aéroclubs et les avions privés, à titre indicatif, 11 000 ont été comptabilisés en 2021 sur ce segment.

Par le passé des lignes aériennes régulières desservaient notamment les îles Anglo-Normandes. Les dernières ont pris fin au début des années 2010. Actuellement, Edeis étudie la possibilité de relancer une ligne une ligne entre Cherbourg et Jersey avec un petit aéronef d'une vingtaine de places.

5. L'aéroport de Rouen Vallée de Seine

L'aérodrome de **Rouen** au début des années 1900, fut un temps installé au Madrillet à l'endroit où est situé l'actuellement le parc des expositions. C'est en 1937 qu'il sera implanté à Boos comme terrain militaire. Ce n'est qu'à partir de 1968 qu'il accueillera des aéroplanes civils. À la fin des années 80 il est desservi par des lignes commerciales reliant les villes de Lyon, Nantes, Nice, Londres Amsterdam et une ligne d'affaire Rouen-Lille est proposée. L'aéroport est propriété du Syndicat mixte pour la gestion de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, créé en 2006, il réunit la métropole Rouen Normandie et la chambre de commerce et d'industrie de Rouen. L'aéroport est géré en régie.

Trafics

Air France a mis en place fin 2017 une rotation régulière vers Lyon au départ de Rouen, à raison d'un aller-retour par jour, et une ligne saisonnière vers Bastia. En 2019, une deuxième ligne saisonnière vers Figari a vu le jour. Le nombre de passagers mensuels de la rotation Rouen Lyon a augmenté régulièrement, de 643 passagers en janvier

2018 à 1056 en décembre 2018, avec un taux de remplissage moyen sur l'année de 67%. Sur l'année, 14 369 passagers transportés sur cette ligne. Cependant Air France, dans le cadre d'une restructuration de l'ensemble de son réseau, a décidé de suspendre l'exploitation de la ligne régulière Rouen Lyon en juin 2019. À l'été 2019, 5 000 passagers ont été transportés vers Bastia et Figari. Ces deux lignes saisonnières n'ont pas repris après la crise sanitaire.

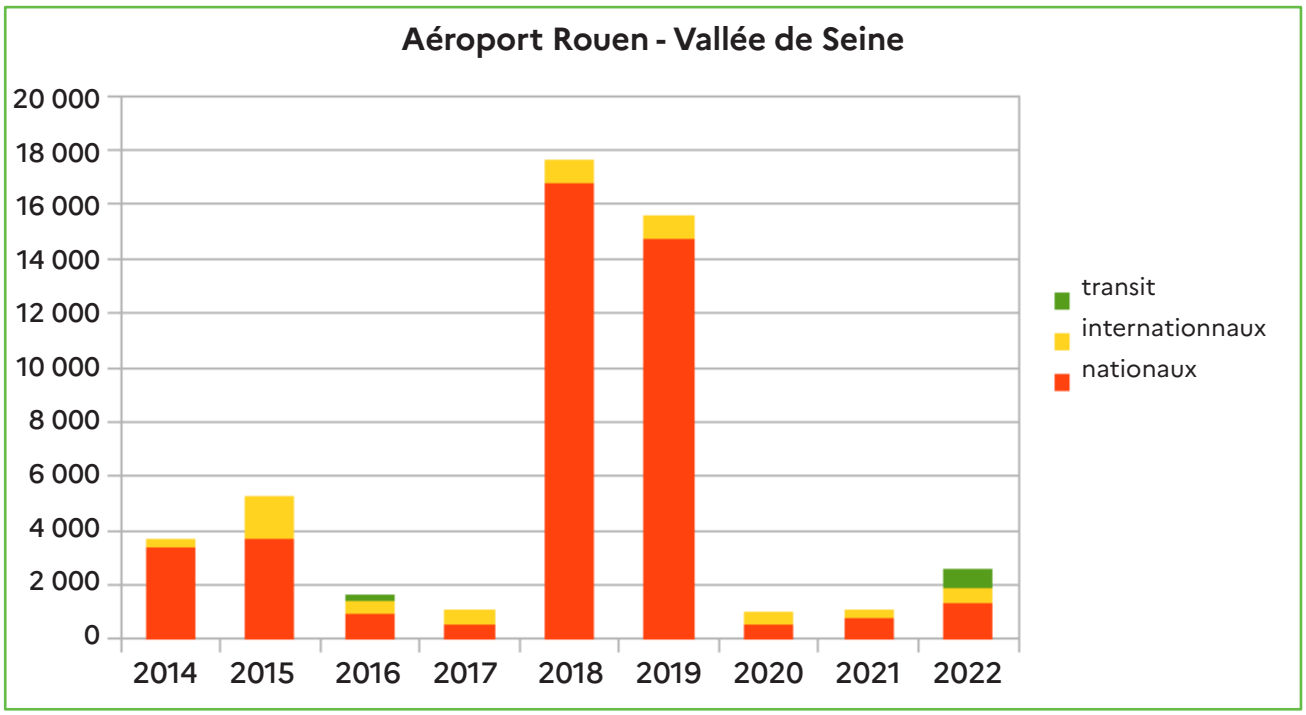


Figure 13 - Trafic de l'aéroport de Rouen Vallée de Seine. Source : Union des aéroports français.

Description de l'offre actuelle

Aujourd'hui il n'y a plus de lignes commerciales au départ de Rouen, seuls des vols d'affaires, des vols loisirs ou des vols militaires décollent de Rouen. L'aéroport est la base pour l'hélicoptère Viking du Samu 76, ainsi que pour les vols sanitaires du CHU.
L'aéroport étudie la possibilité d'amplifier l'aviation d'affaires. La demande existe le trafic à Paris est saturé et la tarification rouennaise est attractive. Pour ce faire, de nouveaux hangars configurés pour l'aviation d'affaires sont nécessaires.

Carnaby-gilany

Conclusion

Comme de nombreuses autres régions française, la Normandie dispose d'un maillage aéroportuaire dense, produit de l'histoire d'un pays pionnier de l'aviation civile.

Depuis quelques années un bipôle normand à néanmoins tendance à se constituer, autour des aéroports de Caen-Carpiquet et Deauville-Normandie, avec un aéroport caennais plutôt spécialisé sur les vols nationaux et un autre aéroport plutôt dédié aux voyages méditerranéens. Les flux exclusivement limités ou presque aux voyageurs, sont relativement faibles comparés aux aéroports franciliens ou à l'aéroport de Beauvais, mais l'offre existe et ne doit pas être ignorée.

Malgré un contexte défavorable à l'aérien, les aéroports normands, du fait de la relative sobriété de l'offre, pourraient conserver un intérêt à l'avenir pour des liaisons à moyenne distance, d'autant que la Région reste à l'écart des lignes à grande vitesse ferroviaires. Plusieurs projets innovants, notamment photovoltaïques, et visant à réduire l'impact des plateformes aéroportuaires sont portés. Ils devraient se concrétiser dans les prochaines années.

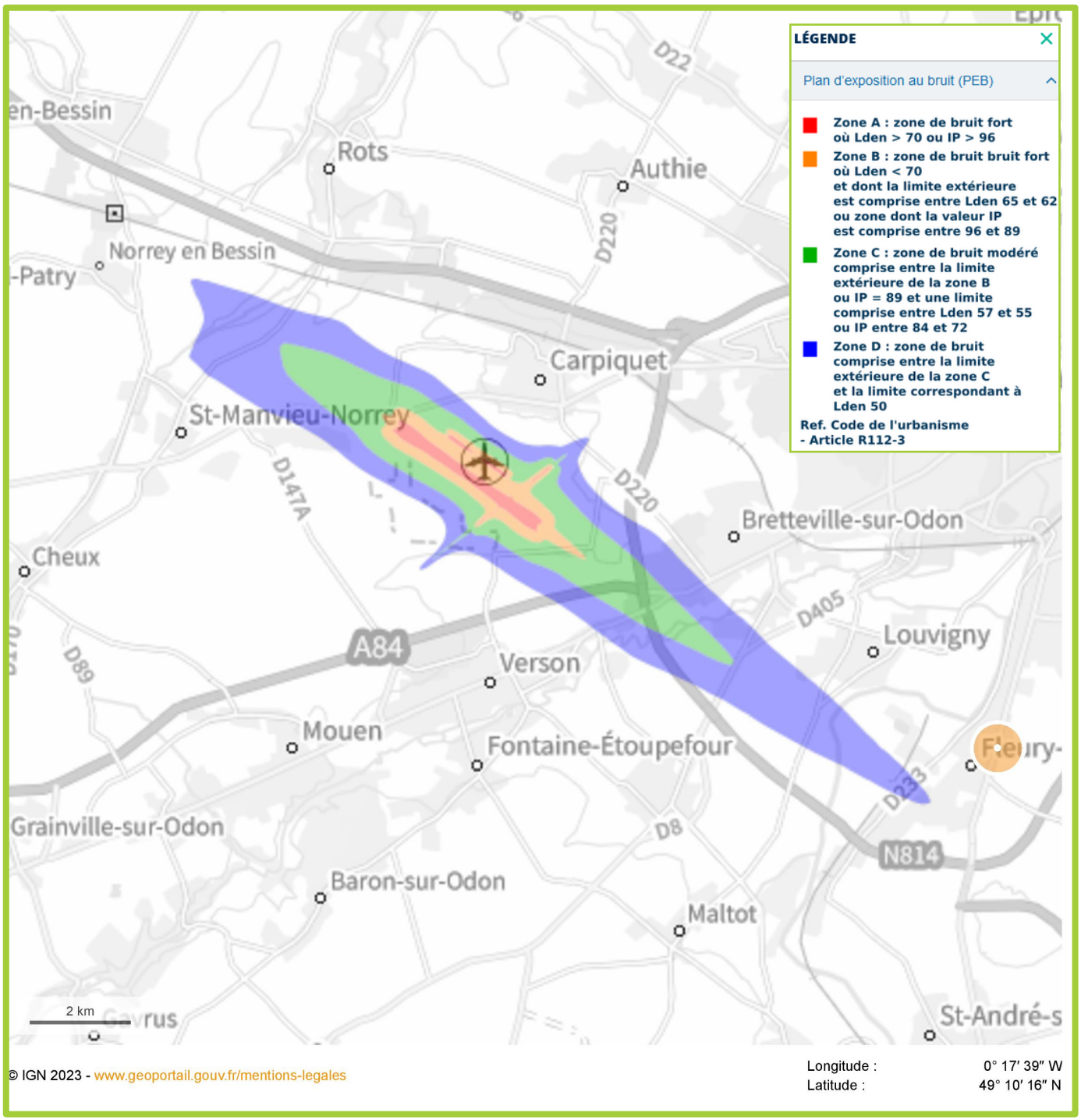
Vincent-genevay

Annexes

A. Cartes de bruit

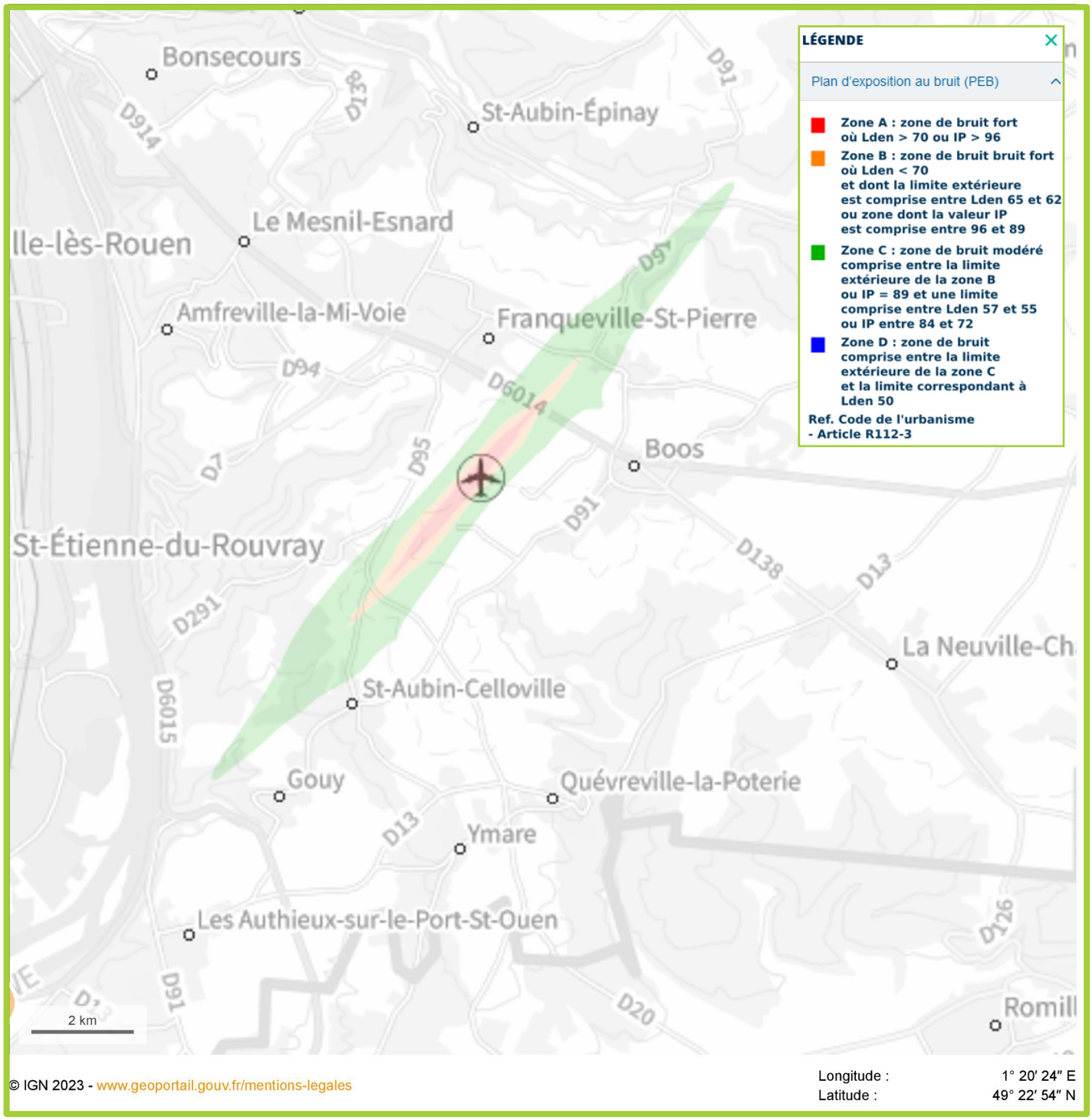
géoportail

PEB aéroport de Caen



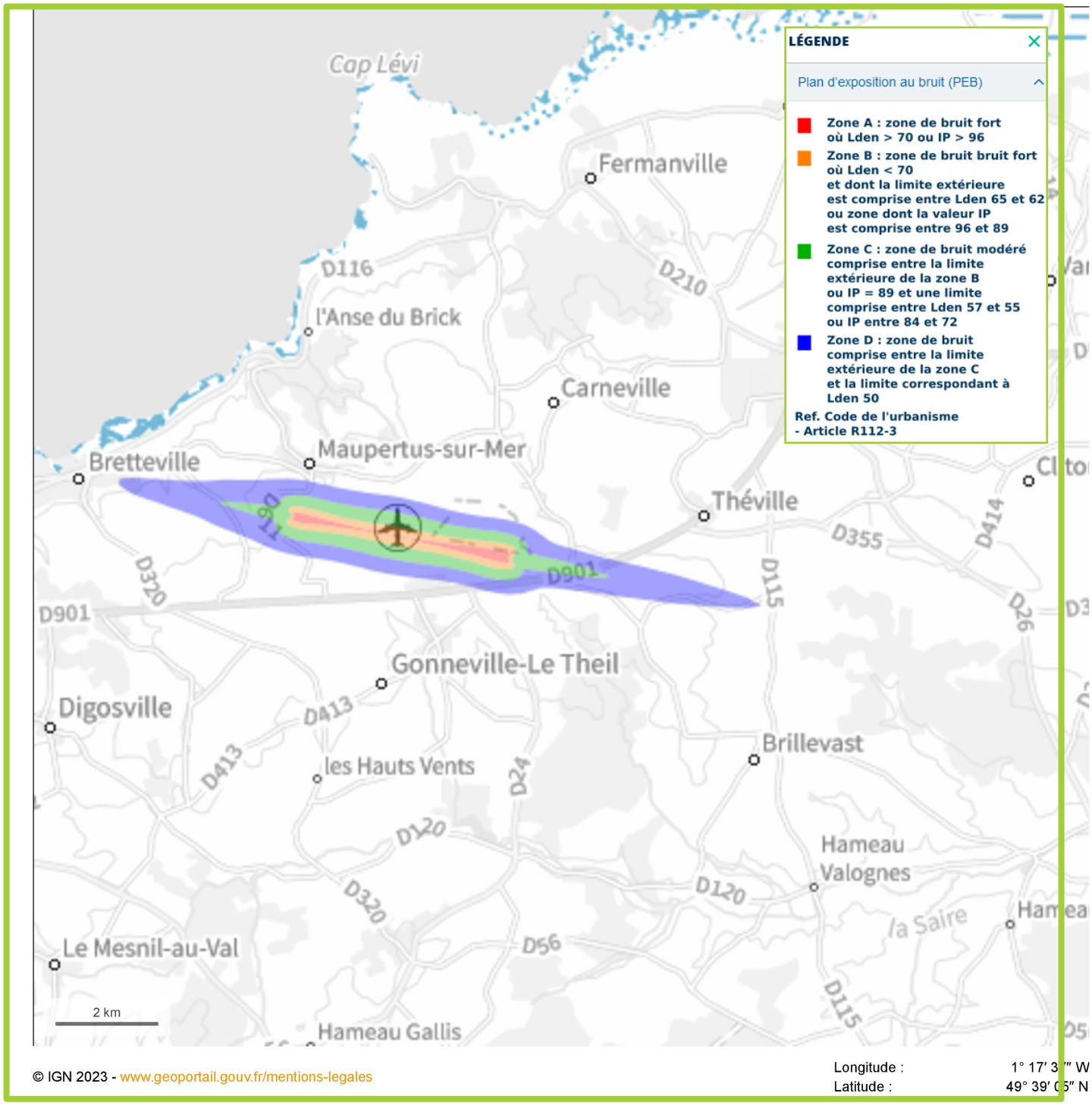
géoportail

PEB aéroport de Rouen



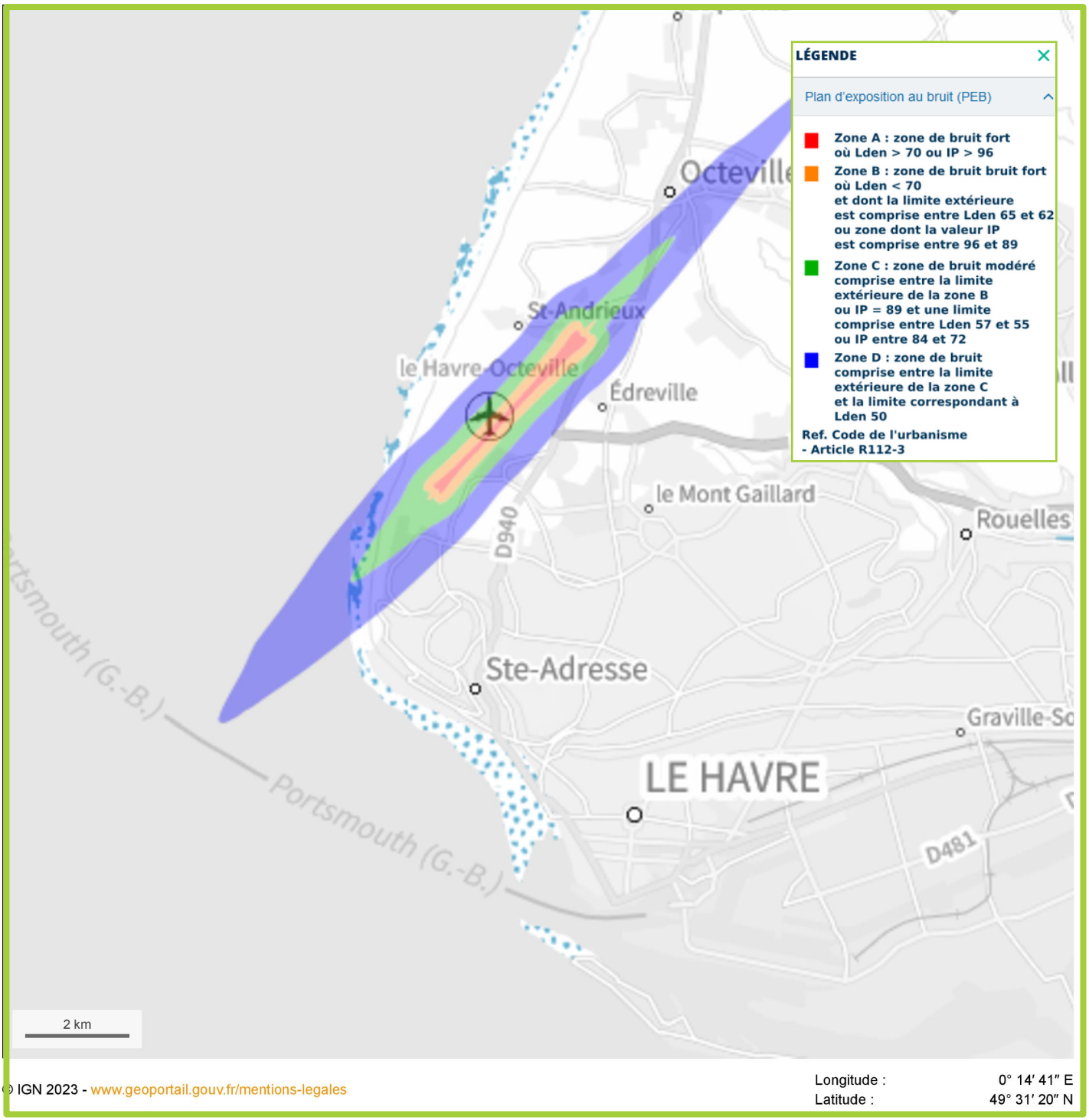
géoportail

PEB aéroport de Cherbourg



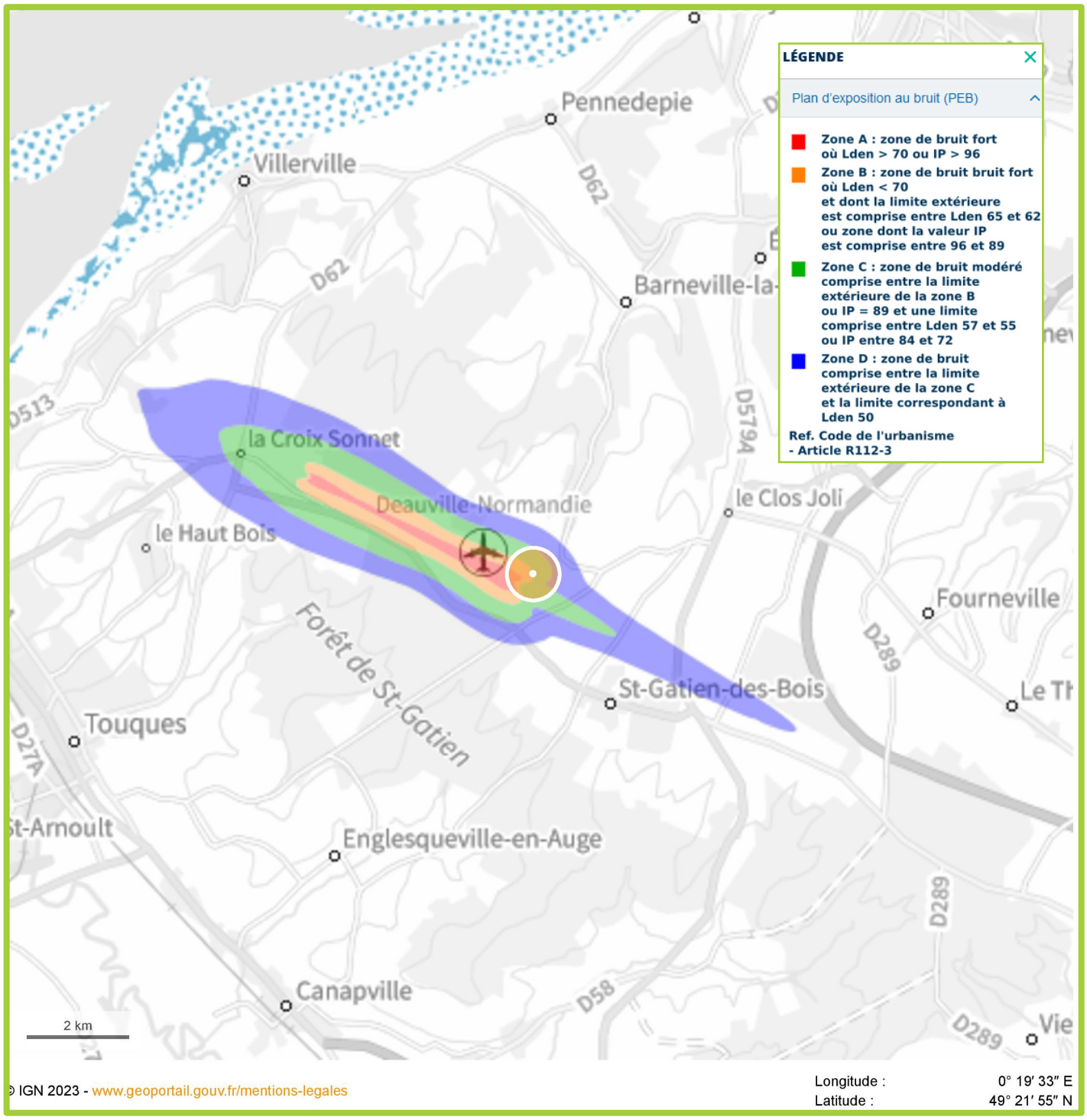
géoportail

PEB aéroport du Havre



géoportail

PEB aéroport de Deauville



CHERBOURG - MAUPERTUS
7 rue Jean Mermoz - 50330 Gonneville
Tél : 02 33 88 57 60
Département : Manche

Situation : 11 km à l'est de Cherbourg

PROPRIÉTAIRE / DÉLÉGANT
Conseil départemental de la Manche

EXPLOITATION DE L'AÉROPORT GESTIONNAIRE
EDEIS AÉROPORT CHERBOURG MAUPERTUS

DONNÉES AÉRONAUTIQUES ET TECHNIQUES
Aéroport mixte
Ouvert à la CAP
Point de Passage Frontalier
Classement : C
SSLIA : Niveau 5
Emprise au sol : 225

INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES
Piste 1
Dimensions : 2440 x 45
Nature du revêtement : dalles béton
Capacité de traitement : 150 000 passagers par an
Traitement du fret
Capacité de traitement : 1 500 tonnes par an

Stationnement :
Parking : 180 places Stationnement gratuit

OPÉRATEURS AÉRIENS
Aviation d'affaires et transport à la demande

Phenix Aviation

Dynami Aviation

JET MONDE jetmonde

Aéroclub
Aéro Club

AÉROPORTS	Mouvements d'aéronefs commerciaux et non commerciaux des aéroports en Normandie		
Cherbourg - Maupertus	2021	2022	2021/2022
Mvts commerciaux	788	610	-22,60 %
Mvts non commerciaux	6 780	9 093	31,10 %
Locaux			
Voyages	///	///	

Aéroport Deauville Normandie
un équipement géré par
CCI SEINE ESTUAIRE

DEAUVILLE - NORMANDIE
14130 Saint-Gatien-des-Bois
Tél : 02 31 65 65 65
Département : Calvados

Situation : 8 kms de la ville de Deauville (10min en voiture)

PROPRIÉTAIRE / DÉLÉGANT

SYNDICAT MIXTE AÉROPORT DE DEAUVILLE-NORMANDIE (SMADN)(Conseil régional Normandie + ville de Deauville)

GESTIONNAIRE

CCI SEINE ESTUAIRE

DONNÉES AÉRONAUTIQUES ET TECHNIQUES

Aéroport civil
Ouvert à la CAP
Point de Passage Frontalier
Classement : B
SSLIA: Niveau 5 , Niveaux 6 et 7 sur demande
Emprise au sol : 221

INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

	Piste 1	Piste secondaire
Dimensions :	2550 × 45 m	700 m ×60 m
Nature du revêt. :	Tarmac	herbe

Traitement des passagers
Nombre de terminaux : 1
Capacité de traitement : 120 000 passagers par an
Transport de chevaux : 10 box

Stationnement :
Parking : 1 012 places

Fiche tarifaire :

- Moins d'une demi-heure : Gratuit
- De 12 h à 24 h : 12,00 €
- 2 jours : 17,00 €
- 3 jours : 22,00 €
- 4 jours : 27,00 €
- 5 jours : 32,00 €
- 6 jours : 37,00 €
- Forfait semaine : 41,00 €

ACTIVITÉS AÉRIENNES

Vol régulier
1 vol semaine « d'Héraklion » → Aegean

Vols saisonniers
Palma de Majorque, Varna, Lanzarote, Fuerteventura, Ile de Brac, Dubrovnik, Louxor, Malaga, Athènes, Budapest, Rhodes, Rome, Amman, Funchal, Funchal, La Valette, Agadir, Marrakech, Faro, Porto/ Lisbonne, Faro, Prague, Djerba

l'odyssey
flyodyssey est un courtier du transport aérien et en tant que tel organise des prestations de transport aérien pour le compte de ses clients en affrétant des aéronefs à des tierces parties « opérateurs » en qualité d'agent de ses clients. flyodyssey n'opère pas d'avion et n'assure pas de prestation de transport, directement ou indirectement.

Aéroclub
Aéroclub de Deauville.
Vol sur mesure : lodyssey

AÉROPORTS	Mouvements d'aéronefs commerciaux et non commerciaux des aéroports en Normandie		
Deauville - Normandie	2021	2022	2021/2022
Mvts commerciaux	1 137	1 529	34,50 %
Mvts non commerciaux	10 272	10 077	-1,9 %
Locaux	10 272	10 077	
Voyages	///	///	

CAEN - CARPIQUET
Code OACI : LFRK
Code IATA : CFR
Service Exploitation - 14650 Carpiquet
Tél : 02 31 71 20 10
Département : Calvados

Situation : 6 km à l'ouest de Caen

PROPRIÉTAIRE / DÉLÉGANT

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CAEN LA MER
16 Rue Rosa Parks CS 15094 14050 Caen Cedex 4

EXPLOITATION DE L'AÉROPORT GESTIONNAIRE

CCI de Caen

DONNÉES AÉRONAUTIQUES ET TECHNIQUES

Aéroport civil
Ouvert à la CAP
Point de Passage Frontalier
Classement : C

INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

	Piste 1	Piste 2	Piste 3
Dimensions :	1900 × 45	1180 × 35	1200 × 50
Nature du revêt. :	tarmac	tarmac	herbe

Capacité de traitement : 250 000 passagers par an

Stationnement :
Parking: 450 places Payant (suivant fiche tarifaire) 41,80 €/forfait 7 jours

OPÉRATEURS AÉRIENS

Liaisons
Toute l'année : Marseille, Toulouse Volotea
En direct au départ de Caen : Ajaccio, Calvi, Figari, Lyon, Marseille et Nice Hop !
Bordeaux, Brest, Nantes Chalair

Liaisons européennes
Londres-Southend 5 vol/semaine Flybe en direct

Liaisons saisonnières
D'avril à fin octobre Ajaccio, Bastia, Figari,Palma de Majorque Volotea

Aviation d'affaires et transport à la demande
DYNAMI AVIATION TRAVEL

GESTAIR

FLY AEOLUS

JET MONDE

Aéro-club
Aéro-club Régional De Caen Les Ailes Du Calvados
Aeroclub Cote De Nacre Parachute En Tandem
Ecoles de pilotage Norman'air

AÉROPORTS	Mouvements d'aéronefs commerciaux et non commerciaux des aéroports en Normandie		
Caen - Carpiquet	2021	2022	2021/2022
Mvts commerciaux	3 137	3 699	17,90 %
Mvts non commerciaux	15 652	15 362	-1,90 %
Locaux	15 652	15 362	
Voyages	///	///	

LE HAVRE - OCTEVILLE
Rue Louis Blériot - 76620 Le Havre
Tél : 02 35 54 65 00
Département : Seine-Maritime

Situation : 5 km au nord-nord-ouest du Havre

PROPRIÉTAIRE / DÉLÉGANT

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION HAVRAISE (CODAH)
19, rue Georges Braque 76600 Le Havre

EXPLOITATION DE L'AÉROPORT GESTIONNAIRE depuis le 01/01/2022

SEALAR AÉROPORT DU HAVRE-OCTEVILLE
Rue Louis Blériot 76620 Le Havre - 02 35 54 65 00

DONNÉES AÉRONAUTIQUES ET TECHNIQUES

Aéroport civil
Ouvert à la CAP
Point de Passage Frontalier
Classement : C
SSLIA: Niveau 5 et 7 sur demande.
Emprise au sol : 142

INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

Piste 1
Dimensions : 2300 × 40
Nature du revêtement : bitume
Traitement des passagers
Nombre de terminaux : 1
Capacité de traitement : 140 000 passagers par an

Stationnement :
Parking : 160 places Stationnement gratuit

Aviation d'affaires et transport à la demande

PHENIX AVIATION

JET MONDE

AÉROPORTS	Mouvements d'aéronefs commerciaux et non commerciaux des aéroports en Normandie		
Le Havre - Octeville	2021	2022	2021/2022
Mvts commerciaux	326	533	63,50 %
Mvts non commerciaux	17 179	19 738	14,90 %
Locaux	17 179	16 210	
Voyages	///	///	

ROUEN - VALLÉE DE SEINE
Rue Maryse Bastié - 76520 Boos
Tél : 02 35 79 41 00
Département : Seine-Maritime

Situation : 10 km au sud-est de Rouen

PROPRIÉTAIRE / DÉLÉGANT

SYNDICAT MIXTE POUR LA GESTION DE L'AEROPORT ROUEN VALLEE DE SEINE

EXPLOITATION DE L'AÉROPORT GESTIONNAIRE

RÉGIE D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT ROUEN VALLÉE DE SEINE

DONNÉES AÉRONAUTIQUES ET TECHNIQUES

Aéroport civil
Ouvert à la CAP
Point de Passage Frontalier
Classement : C
SSLIA: Niveau 5
Emprise au sol : 150

INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

Piste 1
Dimensions : 1700 x 45
Nature du revêtement : béton bitumeux
Traitement des passagers
Nombre de terminaux : 1
Capacité de traitement : 50 000 passagers par an
Traitement du fret Capacité de traitement : 20 000 tonnes/an

Stationnement :
Parking : 300 places Stationnement gratuit

ACTIVITÉS AÉRIENNES

Liaisons domestiques

Liaisons saisonnières
Bastia
Aviation affaires

Hop!

ROUEN JET FLIGHT SERVICE Groupement d'aviation d'affaires

Aviation loisirs

OPÉRATEURS AÉRIENS

Aviation d'affaires et transport à la demande

Aéroclub
Aéroclub Rouen-Normandie
Air Loisirs International
Héli Evénements

AÉROPORTS	Mouvements d'aéronefs commerciaux et non commerciaux des aéroports en Normandie		
Le Havre - Octeville	2021	2022	2021/2022
Mvts commerciaux	619	4 073	558,00 %
Mvts non commerciaux	31 439	28 224	-10,20 %
Locaux	31 439	28 224	
Voyages	///	///	

Réalisation :
DREAL Normandie / Service mobilités et infrastructures et Cabinet - Pôle d'appui au pilotage interne

Directeur de publication :
Olivier Morzelle, directeur régional

Coordonnées :
DREAL de Normandie
Site de Rouen - cité administrative Saint-Sever, BP 86002, Rouen Cedex
Site de Caen - 1 rue Recteur Daure, CS 60040, CAEN Cedex 1

Téléphone :
02 78 26 19 00

Courriel :
dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr

www.normandie.developpement-durable.gouv.fr

Mai 2023