



Caen, le 13 janvier 2020

**Le Président**

ASSOCIATION CONTRE L'ALLONGEMENT DE LA  
PISTE DE L'AÉROPORT CAEN-CARPIQUET  
10 RUE SERGE ROUZIÈRE  
14123 FLEURY SUR ORNE

**Objet :** Projet d'allongement de piste de l'aéroport Caen – Carpiquet

Madame, Monsieur,

Les maires des communes de Carpiquet et d'Hérouville-Saint-Clair ont porté à ma connaissance le courrier que vous leur avez adressé dans lequel vous évoquez les impacts environnementaux du projet d'allongement de la piste principale de l'aéroport Caen – Carpiquet dont la Communauté urbaine Caen la mer est maître d'ouvrage.

Je tiens, par la présente à vous apporter des précisions sur le contexte de cette opération.

Le projet d'allongement de la piste de l'aéroport Caen-Carpiquet est principalement opéré pour des raisons de sécurité. Caen la mer a par ailleurs la volonté de conserver cet outil indispensable à l'attractivité, au développement et à l'image de la Communauté urbaine.

Il répond à 4 thèmes principaux :

Pour le territoire :

- Développement d'un équipement dont le rayonnement va au-delà de l'aire urbaine de Caen la mer;
- Outil essentiel pour le développement économique.

Liés à la sécurité :

- Mise aux normes des extrémités de piste;
- Sécurisation des conditions d'atterrissage et de décollage.

Liés à l'exploitation aéroportuaire :

- Augmentation du rayon d'action des avions (toute l'Europe);
- Création de nouveaux liens vers des territoires qui jusqu'ici ne peuvent pas être rapidement connectés depuis Caen;
- Interconnexion rapide avec des pôles métropolitains nationaux et européens avec lesquels Caen la mer a des enjeux économiques (offre ferroviaire non adaptée);
- Accueil possible d'avions de conception plus performante et permettant de transporter plus de passagers sur un même vol (160 passagers).

### Économiques :

- Renforcer l'équilibre financier de l'exploitation de l'aéroport en permettant l'augmentation du trafic;
- Tendre vers une diminution du coût des vols au moyen d'avions ayant plus de sièges.

S'agissant des affirmations reprises dans votre correspondance, les réponses de contexte suivantes peuvent être apportées.

La première affirmation visant à préciser que le trafic aérien est en forte augmentation sur Caen – Carpiquet est erronée. En effet, alors que le nombre de passagers commerciaux a augmenté d'environ 13 % à la fin du mois de novembre 2019, le nombre de mouvements (soit un atterrissage, soit un décollage) commerciaux a diminué de 4,54 % en comparaison avec l'année 2018.

Ce constat tend à mettre en évidence que des avions de capacité plus importante (plus spécifiquement l'Embraer 190 de la compagnie Air France permettant d'accueillir plus de 100 passagers contre 70 pour le CRJ 700) permettent un accroissement du trafic passager sans pour autant augmenter les nuisances liées à des mouvements d'avions complémentaires.

S'agissant de la mise en perspective du bilan carbone pour un aller – retour entre Paris et Berlin, cette analyse est réelle. Toutefois, pour les ouvrages SNCF, cette mesure n'intègre pas les impacts environnementaux liés à la mise en place de ce type d'infrastructures linéaires (impact sur la ressource en eau, la faune, la flore et le coût global des investissements).

En ce sens, l'avion et plus spécifiquement au départ de Caen est le seul moyen de connexion rapide avec le reste du territoire national et l'Europe.

En effet, le trajet entre Caen et Berlin en train ou en voiture est évalué à 12h30. Ce même trajet par l'avion au départ de Caen a une durée de 7h30.

En conséquence, l'avion est aujourd'hui pour l'agglomération caennaise le seul moyen de connectivité rapide ce que ne permettent pas les autres modes de déplacement comme le train.

En ce qui concerne la taxation du kérosène, cette disposition est une action à mettre en parallèle des dispositions prises par l'Etat et les compagnies aériennes afin de respecter l'objectif de neutralité climatique en 2050, que la France a adopté.

A ce titre, les motorisations plus propres, ou l'accélération du déploiement du biocarburant dans la filière aérienne sont de réels leviers pour accompagner la croissance du trafic aérien au niveau national et international sans pour autant accroître la contribution de ce secteur en matière d'émission de gaz à effet de serre.

S'agissant de la bonne gestion des finances publiques, il convient de préciser que l'aéroport Caen – Carpiquet doit intégrer un modèle vertueux dans le financement de ses investissements. En effet, l'aéroport ayant atteint les 200 000 passagers, 25 % des investissements doivent être portés par l'exploitation de l'aéroport.

Il est notable en outre que la collectivité ne verse aucune subvention d'exploitation, ce qui est une exception en France.

Les investissements réalisés sur Caen n'ont pas pour objectif de faire de la plateforme aéroportuaire un équipement d'envergure nationale mais bien un outil de connectivité en faveur du territoire local et plus spécifiquement en matière d'accompagnement du développement économique.

C'est en ce sens que les derniers échanges avec la compagnie VOLOTEA ont permis d'identifier une complémentarité entre les aéroports régionaux. A ce titre, la ligne à vocation touristique entre Caen et Palma de Majorque a été positionnée sur l'aéroport Deauville-Normandie alors que cette même compagnie a ouvert une nouvelle liaison au départ de Caen vers Lyon.

Tous les éléments précisés dans la présente réponse sont également repris dans le bilan tiré de la concertation préalable réalisée dans le cadre du projet d'allongement de la piste de l'aéroport et du dévoiement de la RD9 sur le site internet de Caen la mer.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de mes salutations distinguées.

*Bien à vous*



**Joël BRUNEAU**