

HISTORIQUE

L'aéroport Châlons Vatry (*code AITA : XCR – code OACI : LFOK*), également dénommé commercialement Aéroport Paris Vatry, est un aéroport français spécialisé dans le fret aérien et la logistique situé à Vatry dans le département de la Marne, à 150 km environ à l'est de Paris.

La construction de cette base aérienne de l'OTAN débute en 1953, la base étant prévue pour recevoir 50 chasseurs. Trois grands hangars sont construits. En 1956, la construction est terminée et le Det#2 du 48th Air Base Group de l'USAF, jusque-là stationné à Chaumont Sémoutiers, s'y déploie. Des avions en provenance du 21st, 49th and 388th Fighter-Bomber wings viennent s'ajouter temporairement à ceux du 48th FBW déployée, généralement par relève d'un escadron de chasse à la fois.

HISTORIQUE	
ANNÉE	ÉVOLUTION
1959	La base de Châlons-Vatry est mise en sommeil et tous les matériels, munitions et pièces de rechange sont expédiés vers la base soutien de Chaumont et le détachement stationné est désactivé. Le soutien est transféré au 7544th Support Group et au U.S Army's 150th Medium Tank Company en 1960.
1967	La plate-forme est rétrocédée à l'armée de l'air française et utilisée comme terrain d'entraînement pour le transport aérien. La plate-forme végète durant de longues années, en dépit de l'aménagement d'une petite aérogare par la CCI de Châlons afin de traiter des vols charters ou d'affaires. Au début des années 1990, le conseil général de la Marne accepte l'idée d'aménager la base en un grand centre logistique. Les travaux débutent à l'hiver 1997-1998, et la plate-forme est livrée début 2000. Le 1er vol commercial atterrit le 21 janvier 2000. Le plan de développement prévoit d'atteindre 150 000 tonnes de fret et 6000 passagers par an d'ici 2010.
Fin 2006	Vatry a obtenu le code « PAR », le classant ainsi parmi les aéroports de l'aire métropolitaine de Paris. Afin de mieux identifier Vatry à la zone qu'il dessert, la dénomination de l'aéroport est désormais « Aéroport Paris Vatry ». Ce nouveau nom lui permet de mieux se positionner parmi les aéroports concernés par la desserte aérienne de la capitale, tant sur le plan du fret aérien que sur des développements de trafic passagers.
2009	La Chambre régionale des Comptes a critiqué la gestion de l'aéroport, construit sans véritable étude de marché, qui aura coûté sur les dix premières années 220 millions d'euros au Conseil général de la Marne.
2009	La compagnie Avient, qui assurait 70% du trafic de l'aéroport, a décidé de se redéployer à Liège. DHL a également décidé de ne plus utiliser la plate-forme aéroportuaire

<p>Au premier semestre 2010</p>	<p>La compagnie low cost Ryanair décide d'ouvrir 2 lignes ponctuelles (<i>uniquement pendant les mois de juillet, août, septembre et octobre</i>) avec Stockholm et Oslo. La compagnie présente l'aéroport comme le point d'accès le plus facile pour se rendre au parc d'attraction de Disneyland Paris alors que l'aéroport de Beauvais-Tillé, où est également présente la compagnie, est plus proche du parc et beaucoup plus accessible (<i>autoroute A16 et RN1, navette aéroport-Disneyland</i>). Des négociations sont en cours avec une demi-douzaine de compagnies low-cost pour leur venue sur cet aéroport.</p>
<p>2012</p>	<p>Le conseil général de la Marne décide de se désengager de la gestion de l'aéroport : les subventions de 2013 (1,1 M d'euros pour couvrir les pertes d'exploitation et 1,3 M d'euros pour la promotion) ne seront pas renouvelées l'année suivante.</p>