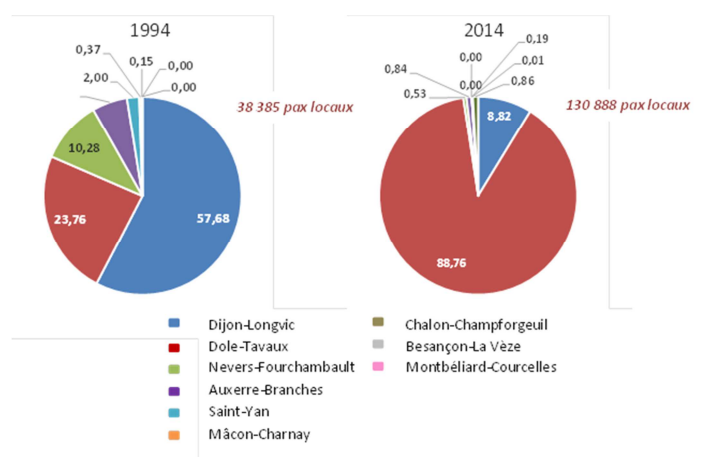


# Région Bourgogne-Franche-Comté

## Le maillage régional d'aéroports

La Bourgogne-Franche-Comté est l'une des régions enregistrant les plus faibles trafics aériens de passagers commerciaux (130 888 passagers locaux en 2014) et ne compte pas d'aéroport régional. Elle bénéficie en effet de la proximité des aéroports de Lyon, Genève et Bâle-Mulhouse et d'une desserte par la grande vitesse ferroviaire notamment pour l'accès à Paris.

Répartition du trafic de passagers<sup>1</sup> (%) en 1994 et 2014



Laurent Terral - IFSTTAR-École des Ponts-Université Paris-Est-Marne-la-Vallée – Joséphine Chevalier – CGET – données source DGAC

### Caractéristiques des principaux aéroports de la région Bourgogne-Franche-Comté

Aéroports	Propriétaires et exploitants en 2016	Évolution des trafics entre 1994, 2004 et 2014			Part du trafic bas-coûts 2014	Liaisons à Paris
		Trafic pax locaux 1994	Trafic pax locaux 2004	Trafic pax locaux 2014		
<b>Aéroports de proximité ou d'export de voyageurs</b>						
<b>Dole-Tavaux</b>	Propriétaire : CD 39 Exploitant : CCI (51%) Keolis (49%)	9 120	3 108	116 179	88%	-
<b>Aéroports d'aviation d'affaires et d'aviation générale</b>						
<b>Dijon-Longvic</b>	Propriétaire : syndicat mixte Dijon Bourgogne (CR, CU Grand Dijon) Exploitant : Edeis (ex SNC Lavalin)	22 142	9 662	11 539	-	-

Depuis la décentralisation, entre 2007 et 2014, les collectivités locales (Région, Département, Grand Dijon) et la CCI ont investi plus de 20 M€ dans la rénovation de l'aéroport de Dijon, base (102) de l'Armée de l'air française. En 2014, elles ont renoncé au projet « Renaissance » d'ouverture de lignes commerciales transversales (Toulouse, Bordeaux), jugé trop onéreux, et ont statué sur l'avenir de la plateforme dans un contexte de fermeture de la base militaire : la Région et l'agglomération dijonnaise ont fait le choix de poursuivre l'activité aéroportuaire en la réorientant vers des fonctions d'aviation d'affaires, d'aviation générale tout en valorisant les installations au plan économique. Par rapport à un aéroport commercial, ce modèle apparaît plus en adéquation avec les besoins locaux et présente une perspective à moyen terme d'équilibre financier. L'aéroport assure une activité d'avions sanitaires (transport d'organes), d'avions d'affaires (tourisme viticole) et travaille avec les entreprises dijonnaises sur un dispositif d'avions basés

<sup>1</sup> Passagers locaux, c'est-à-dire hors passagers en transit

partagés. Il abrite également des activités aéronautiques (Apache aviation) et des écoles de formation (École de gendarmerie notamment).

En 2008, le département du Jura a repris la propriété de l'aéroport de Dole en axant son développement sur l'ouverture de lignes commerciales avec des compagnies à bas coûts. Avec un trafic de 97 000 passagers en 2016 orienté vers le Maroc (Fez, Marrakech) et le Portugal (Porto), l'aéroport répond aux besoins de rapprochement familial ou de loisirs d'habitants de l'ensemble de la région Bourgogne-Franche-Comté.

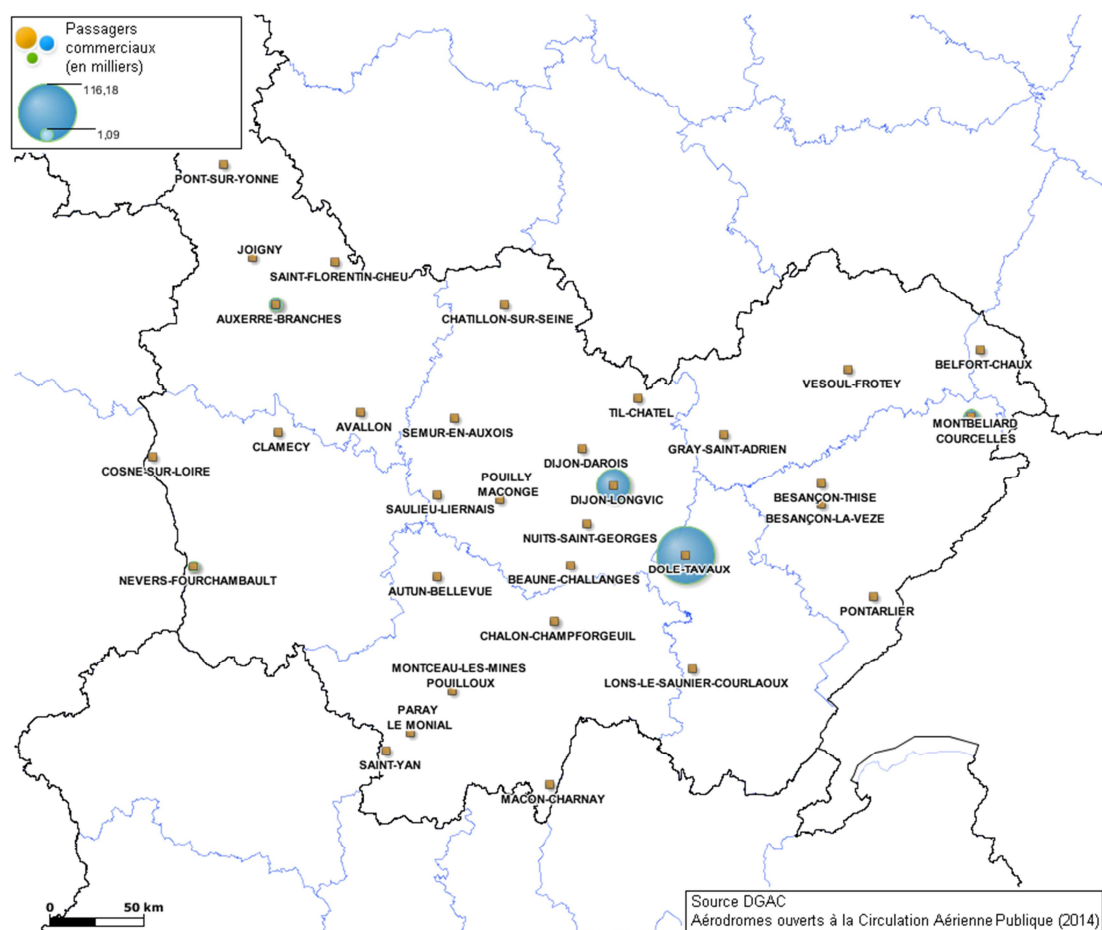
Les incertitudes pesant sur l'avenir de cet aéroport ne favorisent pas le développement de son activité, fortement soutenue par des fonds publics départementaux (fonctionnement, investissement, aide aux lignes) et contribuant peu au développement économique local.

Très proches l'un de l'autre (moins de 50 km, soit 35 minutes de trajet), les aéroports de Dole et Dijon ont fait l'objet en février 2015 d'un rapport de la Cour des comptes qui a pointé un déficit de concertation entre propriétaires et gestionnaires de ces infrastructures et a appelé à une rationalisation de l'offre aéroportuaire régionale.

Par ailleurs, la région Bourgogne-Franche-Comté abrite plusieurs plateformes d'aviation d'affaires et d'aviation générale, notamment celles d'Auxerre et de Saint Yan, important centre de formation de pilotes, de personnel navigant, de contrôleurs aériens, et de personnels de sécurité des aéroports.

La Région a lancé en 2016 une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage avec pour objectifs de dresser l'inventaire de toutes les plates-formes intégrées dans le nouveau périmètre régional et de définir les fonctionnalités essentielles pour le territoire.

*Carte des aérodromes de Bourgogne-Franche-Comté*

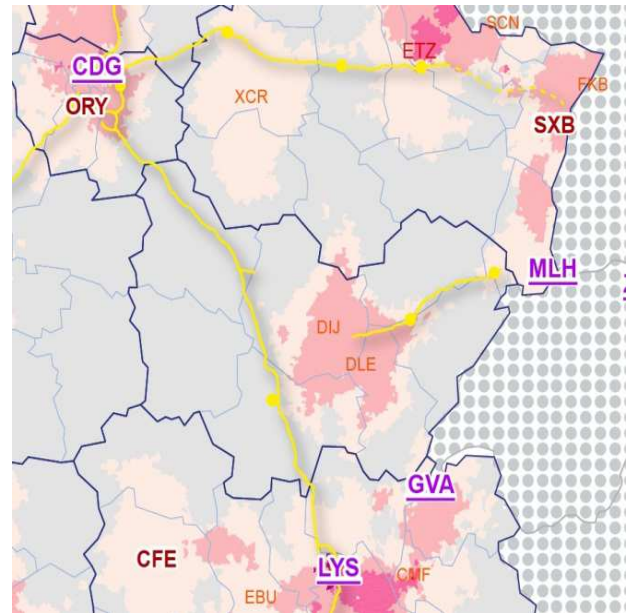


## Quelques enjeux du maillage régional

La réflexion aéroportuaire régionale engagée devrait permettre de clarifier les questions suivantes :

- l'effectivité du besoin d'un aéroport commercial dans la région en lien avec son développement économique (analyse de marché) et les possibilités d'amélioration de l'accessibilité de la région (ferroviaire notamment) aux grands aéroports les plus proches ;
- les retombées économiques du maillage actuel, mises en perspectives avec l'ensemble des financements publics (y compris État et péréquations) affectés.

En matière de gouvernance, la région Bourgogne-Franche-Comté dispose d'une expérience de gestion mutualisée de plateformes fluviales.



Janvier 2017

### RECouvreMENTS DES AIRES D'ATTRACTION DES AÉROPORTS FRANÇAIS ET FRONTALIERS

**Nombre d'aéroports français et frontaliers situés à 60 minutes ou moins**  
Par commune

- 4
- 3
- 2
- 1
- Pas d'aéroport

Temps de parcours entre aéroports français et communes : Outil Insee-Mobility - distance temps par le réseau routier (trajet estimé en heures pleines).  
Temps de parcours entre aéroports frontaliers et communes : Outil Open Source Routing Machine sur données Open Street Map.

**Nombre de hubs avec lesquels l'aéroport a des liaisons aériennes quotidiennes**

- ILS : 6 à 8 (très bonne connectivité)
- CFE : 2 à 5 (bonne connectivité)
- GVA : 1 (connectivité faible)
- LYS : Aéroport non connecté

**Réseau des lignes à grande vitesse**

- Ligne à grande vitesse
- Ligne à grande vitesse en construction
- Gare du réseau LGV