

## Transports aériens

Madeleine Griselin, Serge Ormaux, UPRESA 6049 du CNRS, équipes IRADES et LEP

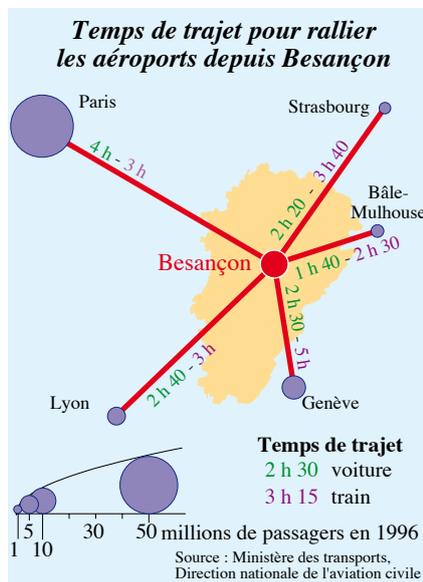
L'avenir est aux transports rapides, fluides et fiables. À cet égard, les transports aériens constituent un enjeu important pour les états mais aussi pour les régions et pour les villes. Or, la Franche-Comté est dotée de structures aéroportuaires témoins d'une activité aérienne significative mais qui reste locale, de loisirs, ou réservée à une clientèle d'affaires. À l'ombre des aéroports internationaux, la Franche-Comté est à ce jour peu et mal desservie par voie aérienne.

### Trop près ou trop loin des aéroports internationaux

Marquée par un vide aérien notable, la Franche-Comté est cernée par cinq aéroports internationaux : Paris, Genève, Lyon-Satolas, Bâle-Mulhouse, Strasbourg. Du domicile à ces aéroports, l'acheminement depuis Besançon n'est intéressant que par route, sauf pour Orly et Roissy car le TGV (et navettes) est pratique, direct, fréquent, et un peu plus rapide que la voiture (3 h 00 contre 4 h 00).

Dans les faits, pour le trafic passagers, la desserte internationale aérienne régulière de la Franche-Comté s'effectue presque exclusivement par Paris : selon les agences de voyages bisontines, il est rare que les vols réguliers pris par les Comtois partent d'ailleurs que de Paris car le surcoût est toujours important. Bâle-Mulhouse et Genève sont, de plus, pénalisants pour des raisons de change. Lyon-Satolas, en revanche, offre des dessertes régulières financièrement intéressantes vers l'Afrique du Nord, la Méditerranée, l'Europe. Les vols charters sont à considérer différemment : il arrive, en effet, que les Francs-Comtois

partent de Mulhouse et Lyon, mais ce trafic reste marginal.



### Liaisons nationales : rail-route-air, un Bisontin part pour Quimper

Qu'en est-il de la desserte aérienne nationale de la Franche-Comté ? Prenons l'exemple concret d'une liaison Besançon-Quimper (750 km à vol d'oiseau) et comparons train, voiture et avion.

Pour une personne voyageant seule, le plus économique sera le train (1 064 F plein tarif 2<sup>e</sup> classe pour un aller-retour Besançon-Quimper), avec un nécessaire changement de gare à Paris... Pas de trains directs, pas de trains de nuit, si l'on ajoute, au départ et à l'arrivée, quinze minutes supplémentaires d'acheminement vers la gare, le meilleur trajet donne, de porte à porte, 8 h 53 à l'aller et 8 h 43 au retour.

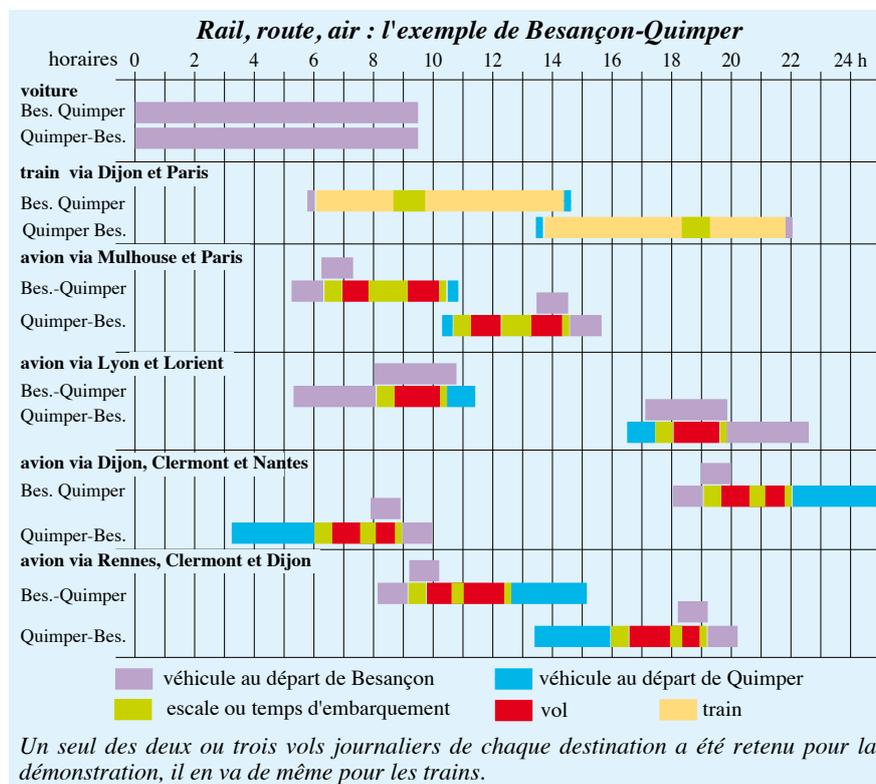
En voiture, par autoroute, pour 930 km, le service Minitel ITI annonce 9 h 00

de trajet (pauses non comprises). A la liberté totale d'horaires s'oppose la fatigue du conducteur, surtout s'il est seul. Si on ne prend en compte que la consommation de carburant et les péages, un aller-retour à bord d'un petit véhicule diesel revient au même prix qu'une place de train. En revanche, si aux péages (532 F AR) on ajoute un prix forfaitaire de 1 F du kilomètre, on obtient pour un aller-retour un coût total de 2 392 F, soit le double du train pour une personne voyageant seule.

Sur près de 1 000 km l'air fait-il gagner temps et fatigue aux Comtois ? C'est là que le bât blesse car, pour rallier Quimper, le voyageur bisontin devra tout d'abord rejoindre Bâle-Mulhouse (1 h 40), Lyon (2 h 40) ou Dijon (1 h 00) pour atterrir à Quimper-même, à Lorient (1 h de Quimper), Rennes (2 h 35) ou Nantes (2 h 45).

Même en laissant les véhicules d'acheminement dans les aéroports, aller par avion de Franche-Comté en Bretagne, et *vice versa*, ne présente guère d'intérêt s'il s'agit de passer quelques jours à Besançon ou à Quimper, puisqu'il faut, de porte à porte, entre six heures (par Mulhouse-Quimper) et plus de sept heures (par Dijon-Rennes ou Dijon-Nantes).

Si les passagers se font conduire aux aéroports, on arrive à des situations frôlant le ridicule : la voiture conduisant le Bisontin à Lyon-Satolas rentre à Besançon presque en même temps que le voyageur parvient à Quimper ; avec deux allers-retours, elle aura fait plus de 1 000 km dans le week-end. Cela augmente considérablement le temps et donc le coût.



Que dire des prix des billets d'avion ? Avec la déréglementation, les compagnies font des offres alléchantes à 1 053 F l'aller-retour Lyon-Lorient ou 1 200 F le Mulhouse-Quimper... Mais ces prix ne concernent que trois places par avion de 19 sièges, places non remboursables qui doivent être réservées au moins huit jours à l'avance ! Pour un "vol week-end", en nombre restreint également, il en coûtera 1 600 F aller-retour sur un Lyon-Lorient, le billet aller-retour plein tarif valant le double. En ajoutant les frais de voiture (1 624 F pour les kilomètres effectués par les véhicules au départ et à l'arrivée entre domicile et aéroport), on atteint alors pour un Besançon-Quimper par Lyon et Lorient 2 677 F dans le meilleur des cas, mais plus certainement 3 000 à 4 800 F, pour gagner seulement deux heures sur le train (de porte à porte) et contraindre le chauffeur bisontin à faire 1 120 km dans le week-end. C'est un peu moins cher pour le Mulhouse-Orly-Quimper, où, au tarif réduit (1 200 F AR), il ne

faut ajouter "que" 852 F (652 km ; 200 F de péage).

Malgré la contrainte des horaires, le train est le mode de transport le plus intéressant pour une personne seule sur Besançon-Quimper ; pour deux, c'est incontestablement la voiture qui offre, et avec le plus de souplesse horaire, les meilleures conditions.

### Les infrastructures au sol

Même sans aéroport international, les quatre départements comtois possèdent des infrastructures aériennes.

Douze aérodromes sont ouverts à la circulation aérienne publique (CAP) : ils possèdent des pistes en dur (Gray, Vesoul, Dole, Besançon-La Vèze, Montbéliard-Courcelles et Pontarlier) ou des pistes en herbe (Gray, Besançon-Thise, Dole, Belfort-Chaux, Pontarlier, Lons-le-Saunier, Arbois, Champagne, Saint-Claude). Ces trois derniers aérodromes sont ouverts à la CAP mais avec un usage restreint réservé

aux avions basés (sur place ou dans les aérodromes proches) ou nécessitant, pour les autres avions, une autorisation d'atterrissage du District aéronautique de Bourgogne-Franche-Comté. Neuf de ces aérodromes permettent le seul vol à vue (VFR), tandis que trois — Dole, Besançon-La Vèze et Montbéliard-Courcelles — sont équipés pour le vol aux instruments (IFR). Dole est le seul aérodrome contrôlé de Franche-Comté, c'est-à-dire que le contrôle aérien y est assuré par du personnel de l'Aviation civile ou, la nuit, par du personnel de la Chambre de commerce et d'industrie du Jura agréé par l'Aviation civile.

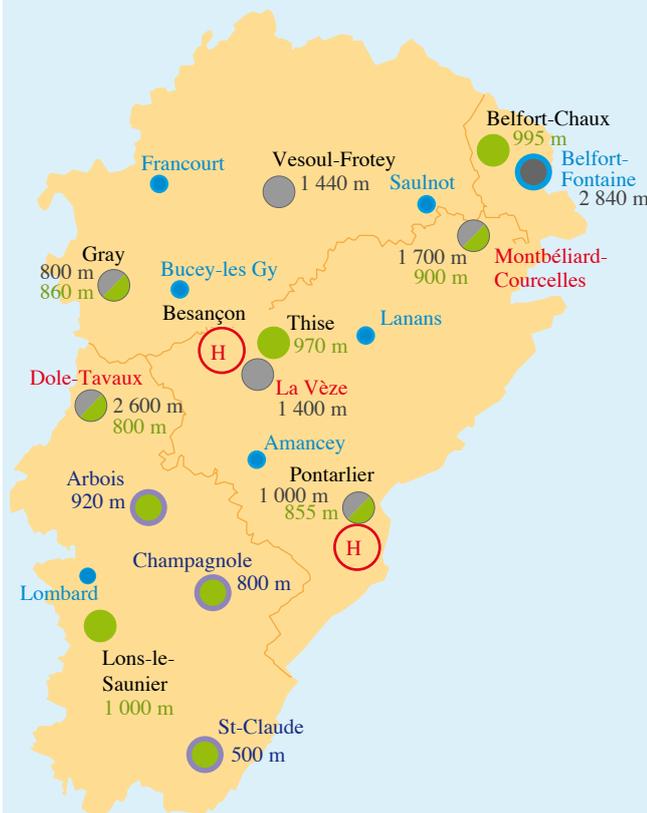
Sept autres aérodromes sont privés, ce qui suppose, pour y atterrir, un accord préalable de leur créateur. C'est le cas de l'aérodrome de Belfort-Fontaine qui possède une piste en dur de 2 840 m (héritage des installations de l'OTAN) mais qui n'est, pour le moment, pas ouvert à la circulation aérienne publique. Enfin deux héliportations (Besançon-Hôpital Minjoz et Pontarlier-Hôpital) sont consacrées exclusivement aux transports sanitaires des hôpitaux (en 1996 : 20 mouvements pour Besançon et 64 pour Pontarlier).

Les terrains francs-comtois sont principalement voués à l'aviation légère de loisirs ; seuls trois d'entre eux développent, parallèlement, une activité commerciale significative.

### Le trafic commercial

Dole-Tavaux, Besançon-La Vèze, et Montbéliard-Courcelles se partagent actuellement l'activité aérienne commerciale. Il convient d'y ajouter le site potentiel de Belfort-Fontaine et l'aéroport régional de Dijon qui, bien que bourguignon, n'en est pas moins complémentaire, voire concurrentiel, des aéroports francs-comtois. Le trafic apparaît bien modeste, il ne représente, au total, que la moitié des 120 000 mouvements

**Les aérodromes de Franche-Comté**



**Terrains ouverts à la circulation aérienne publique (CAP)**

- piste en herbe 995 m
- piste en dur 2 840 m
- piste à usage réservé : avions basés ou autorisation d'atterrissage du district aéronautique

**Dole** IFR (vol aux instruments)

**Gray** VFR (vol à vue)

Source : District aéronautique Bourgogne – Franche-Comté

**Terrains privés**

- aérodrome privé piste en herbe
- aérodrome privé piste en dur
- H Hélistation

**Glossaire**

*Mouvement aérien* : un mouvement est un atterrissage ou un décollage, y compris les «touch-and-go» (littéralement «toucher et aller») d'entraînement à l'atterrissage.

*Hélistation* : une hélistation est un aérodrome à caractéristiques spéciales créé puis ouvert avec l'accord du préfet engageant la responsabilité de l'Etat, tandis qu'une hélisurface est créée au moment où l'hélicoptère se pose et est utilisée sous la responsabilité du commandant de bord.

*Vols commerciaux* : sont comptabilisés comme vols commerciaux les vols qui transportent des passagers et/ou du fret possédant des titres de transports ou d'affrètement (ex : ligne régulière, charter, avion taxi comme Air Franche-Comté).  
*Sont comptabilisés comme vols non commerciaux* : les vols militaires, les entraînements, les vols privés (avion d'aéro-club et avion d'affaires). Les statistiques des aéroports ne permettent pas toujours de distinguer, alors, dans le non-commercial, entre un avion privé d'aéroclub et un avion d'affaires (société possédant son propre avion et qui s'auto-transporte)

**• Les poids plume : Besançon-La Vèze et Montbéliard**

587 passagers payants ont été transportés en 1996 depuis ou à destination de La Vèze. La compagnie d'avion taxi Air Franche-Comté, qui effectue des vols à la demande sans ligne régulière, y est stationnée. À raison de trois fois 500 kg de fret par mois, Air Franche Comté transporte également 18 tonnes par an au service des flux tendus de l'industrie automobile comtoise. Cette compagnie (tout comme son homologue pour l'hélicoptère Héli Est) effectue enfin des travaux aériens (levage, épandage, photographie...).

À Montbéliard ont été comptabilisés, en 1996, 719 passagers et 6,45 tonnes de fret (pièces pour l'industrie automobile, notamment). De plus, la société Icare Franche-Comté assure la formation au pilotage et propose la location "coque nue".

**• L'aéroport "fantôme" : Belfort-Fontaine**

Ancien aérodrome de l'OTAN remis aux civils dans les années 80, racheté par le Ministère de la défense, puis rendu au Conseil général du Territoire de Belfort, l'aérodrome de Belfort-Fontaine n'est, pour le moment, pas ouvert à la circulation aérienne publique. Candidate à l'installation de DHL, cette infrastructure est convoitée par le très proche Euro-Airport de Bâle-Mulhouse qui, un peu à l'étroit, y délocaliserait volontiers une partie de son fret... et de son bruit. L'affaire DHL a fait couler beaucoup d'encre, les riverains s'opposant farouchement, tant à Belfort qu'à Colmar (autre candidat), à l'atterrissage annoncé de cinquante avions-cargos par nuit, quelles que soient les promesses de création d'emplois accompagnant ce projet.

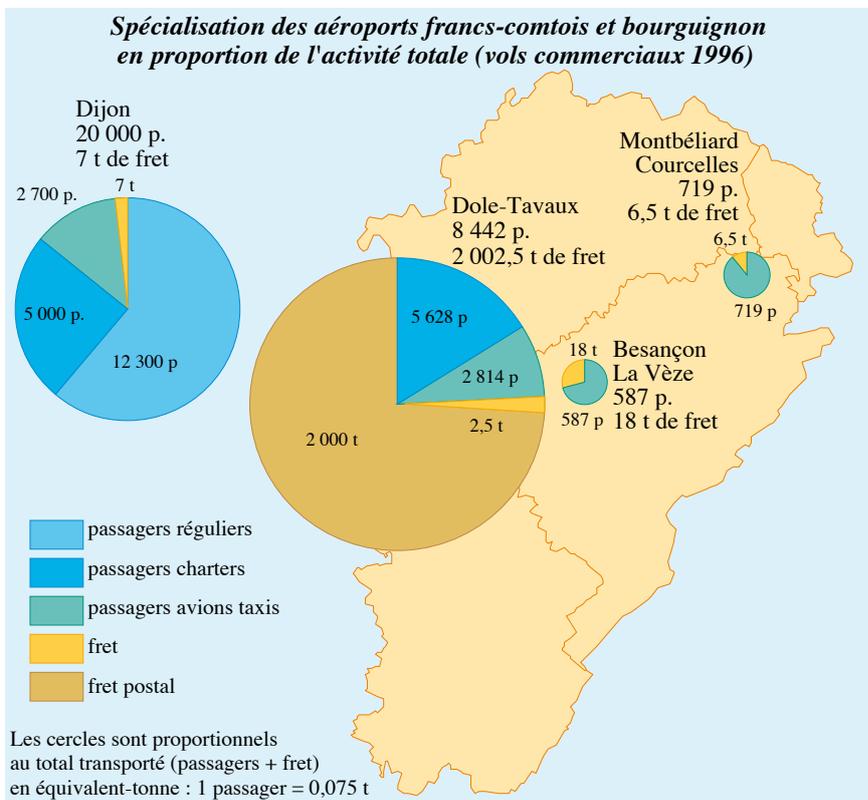
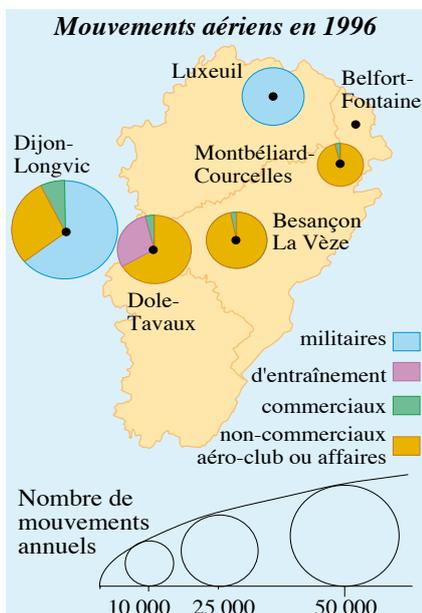
civils enregistrés à Bâle-Mulhouse en 1996. Si on ne prend en considération que les vols commerciaux, ces quatre aéroports ne représentent plus que 5 % des 70 000 mouvements de Bâle-Mulhouse, dont la moitié pour Dijon.

Les vols militaires ne font pas partie de l'aviation commerciale... cependant, ils contribuent beaucoup aux nuisances sonores du ciel comtois, notamment dans les zones réglementées qui leur sont réservées. Ces vols concernent la base aérienne de Luxeuil (15 000 mouvements par an) et les deux tiers (30 000) des mouvements de l'aéroport de Dijon-Longvic.

## • Les frères ennemis : Dole-Tavaux et Dijon-Longvic

Situés à vingt minutes par autoroute l'un de l'autre, les aéroports régionaux de Dole et de Dijon ont des orientations bien différentes.

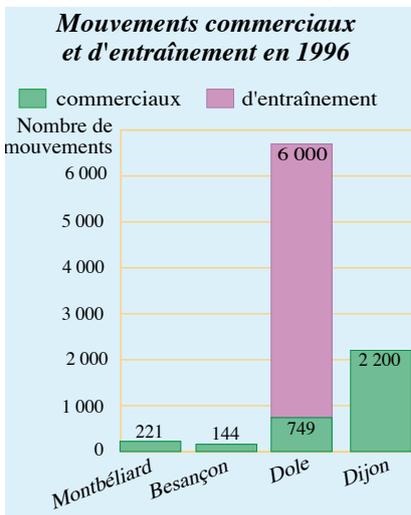
Dole est spécialisé dans les vols d'entraînement, non comptabilisés dans les vols commerciaux, mais qui représentent 6 000 mouvements par an et 25 % du chiffre d'affaires du principal aéroport comtois (60<sup>e</sup> aéroport national, troisième en ce qui concerne les vols d'entraînement). Mais Dole est également l'aéroport de la Poste : sur 749 mouvements commerciaux annuels, 480 sont effectués par l'Aéropostale (ligne régulière quotidienne). Dole est l'une des 15 extrémités du réseau postal en étoile (*hub and spokes*) de Roissy. L'escale semble judicieuse, puisque l'avion est plein chaque soir, ce qui représente 2 000 tonnes par an de courrier (lettres et chronopost) acheminé par camion de Dijon, Besançon et Vesoul. Hors courrier, le fret non régulier (2,5 t. par an) est constitué par l'essentiel de pièces (légères) à destination des usines Peugeot : par exemple, début juillet 1997, en une semaine, cinq avions en provenance d'Allemagne ont atterri à Dole avec, à chaque vol,



un colis de deux kilos pour l'industrie automobile.

Le trafic passagers de l'aéroport de Dole-Tavaux était de 8 442 passagers payants en 1996. Il n'y a aucune ligne régulière : simplement des avions taxis ou des charters.

Par contraste, l'aéroport de Dijon est plus spécialisé dans les vols réguliers de



passagers : 20 000 passagers en 1996, dont 12 300 sur des lignes régulières, 5 000 sur des vols-charters et 2 700 par avions taxis.

Dole et Dijon : complémentaires ou frères ennemis ? Aucun des deux n'est rentable, chacun survit à coup de subventions des collectivités locales. Il y aurait peut-être intérêt à regrouper les activités en une seule place ou encore à spécialiser chacune des deux plates-formes.

Entre les grands aéroports de l'extérieur et le relatif vide aérien de l'intérieur, la Franche-Comté dispose peut-être avec l'aéroport Dijon-Bourgogne, stationné à Longvic, d'une plate-forme aéroportuaire régionale intéressante à utiliser. Dijon-Longvic offre en effet des vols réguliers vers un nombre assez important de villes françaises, en particulier des villes situées dans l'ouest et le sud du pays. Un prochain article d'*Images de Franche-Comté* reprendra et développera cette question. ■