

## 2

# Un exemple d'investissements publics locaux mal planifiés : les aéroports de Dole et Dijon

---

### PRÉSENTATION

---

*Dans son rapport public<sup>216</sup> de 2008 relatif aux aéroports français face aux mutations du transport aérien, la Cour des comptes a analysé les contraintes et les défis de l'adaptation des aéroports français aux transformations du secteur aérien et souligné la responsabilité accrue des acteurs locaux. La Cour mettait en lumière la situation de déficit chronique de nombreux aéroports locaux, comblée par des subventions élevées au regard du nombre de passagers. Elle relevait que « le poids croissant des compagnies à bas coûts introduit à la fois une opportunité et une fragilité, notamment pour les petits aéroports » et estimait que « l'implantation des infrastructures à travers le territoire n'est pas rationnelle et les synergies dans le domaine des aéroports ne sont pas recherchées ». Enfin, la Cour enjoignait aux acteurs de « développer des solutions intermodales pour utiliser plus efficacement les infrastructures aéroportuaires existantes ». Sur la base de ces constats, la Cour invitait les collectivités à s'interroger sur le maintien en activité de plates-formes chroniquement déficitaires.*

*Cinq ans plus tard, la chambre régionale des comptes de Bourgogne, Franche-Comté a procédé à une analyse de la situation des aéroports de Dijon et Dole, à la lumière des constats et recommandations formulés précédemment, en particulier la nécessité d'élaborer une stratégie concertée et la prise en compte de la dimension multimodale avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.*

*Les aéroports de Dijon et de Dole ont pris en charge, entre 2008 et 2013, des trafics annuels respectifs inférieurs à 100 000 voyageurs. L'autorité concédante de la zone civile du premier était l'État jusqu'à l'été 2014 et, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, est un syndicat mixte. Jusqu'à l'été 2014, son gestionnaire était la chambre de commerce et d'industrie*

---

<sup>216</sup> Cour des comptes, *Rapport public thématique : Les aéroports français face aux mutations du transport aérien*. La Documentation française, juillet 2008, 233 p., disponible sur [www.ccomptes.fr](http://www.ccomptes.fr)

*(CCI) de la Côte-d'Or, remplacée depuis lors par la SNC-Lavalin inc. pour une durée de seize mois ; l'aéroport civil est situé sur l'emprise de la base aérienne 102 à Longvic. Le ministère de la défense a décidé, en octobre 2013, de se désengager, à compter de 2014, de l'entretien du site et de sa sécurité.*

*Depuis 2007, le propriétaire de l'aéroport de Dole est le département du Jura et son gestionnaire une société commerciale constituée de la CCI du Jura et de la SA Keolis, dans le cadre d'une délégation de service public (DSP).*

*Faute de concertation entre les gestionnaires et les financeurs des deux aéroports distants de moins de cinquante kilomètres, s'est instaurée une concurrence due à des objectifs stratégiques très proches (I). Il en est résulté des aides à l'investissement et au fonctionnement, et des aides aux compagnies aériennes élevées au regard du trafic des aéroports (II). Ce dernier est resté faible en comparaison des équipements concurrents. La prédominance de vols départ (vols de vacances pour Bourguignons et Franc-comtois) contribue peu au développement économique local. L'offre aéroportuaire interrégionale doit donc être rationalisée au plus tôt : à ce jour, la viabilité économique d'un aéroport unique n'est pas démontrée, et celle de deux aéroports l'est encore moins (III).*

---

## **I - La mise en œuvre de deux stratégies concurrentes**

La faible concertation entre les financeurs et les gestionnaires des aéroports s'est traduite entre 2011 et 2014 par la coexistence de plans de développement largement concurrents.

## **A - Un défaut de concertation des gestionnaires et financeurs**

### **1 - Une concertation entre les gestionnaires embryonnaire et non suivie d'effets**

Au milieu des années 2000, une convention entre les CCI de Dijon et du Jura proposait de « dégager les axes de synergie possible » entre les gestionnaires ; une charte de partenariat fut ainsi signée entre agences de voyages, tour-opérateurs et les deux CCI. Les exploitants des aéroports participèrent en commun à des salons. Leur concertation est toutefois restée embryonnaire, alors qu'un audit réalisé en 2003, à la demande de la région Bourgogne et un rapport de 2008 de la chambre régionale des comptes de Franche-Comté sur la CCI du Jura préconisaient une meilleure concertation des acteurs publics. De 2011 à 2014, conformément aux orientations arrêtées par les collectivités locales concernées, les gestionnaires ont poursuivi des stratégies concurrentes.

### **2 - L'absence de concertation des nombreux financeurs**

Les organismes publics qui sont intervenus dans le financement et la gouvernance des aéroports n'ont pas non plus cherché à définir une stratégie commune pour un développement coordonné des plates-formes. Jusqu'à l'été 2014, l'aéroport de Dijon était financé par la région Bourgogne, le département de la Côte-d'Or, la communauté de l'agglomération dijonnaise (COMADI) et la CCI de la Côte-d'Or. L'aéroport de Dole est subventionné principalement par le département du Jura et la région Franche-Comté. Ce manque de coordination est rendu possible par la clause de compétence générale dont bénéficient les collectivités territoriales concernées.

## **B - Des projets de développement concurrents**

### **1 - Des stratégies aéroportuaires très proches**

Des stratégies concurrentes ont été finalement adoptées, même si celle de Dijon a précédé de cinq ans celle de Dole. L'essor du trafic attendu reposait principalement sur un projet de développement des vols à bas coûts à Dijon (2006), puis à Dole (2011). Parmi les exemples les plus significatifs de cette concurrence entre acteurs publics, la Cour relève :

- la concurrence pour attirer une compagnie aérienne à bas coûts : Dole a ainsi réussi à attirer *Ryanair Ltd.*, précédemment en négociations avec la région Bourgogne, financeur de l'aéroport dijonnais ;
- la volonté d'assurer une liaison vers Londres, identifiée comme un marché à capter, expérimentée à Dijon au cours de la décennie 2000 et exploitée seulement en 2013 à Dole ;
- la concurrence des vols charters, en particulier vers les Baléares ;
- le désir des deux côtés de créer une liaison vers une plateforme de correspondance aéroportuaire (ou *hub*) européenne ;
- le souhait de desservir Nice, la Corse et Biarritz.

### **2 - Des zones de chalandise fragiles et largement substituables**

Cette concurrence des stratégies est d'autant plus regrettable que les équipements se caractérisent par des zones de chalandise largement substituables et fragiles. La chambre régionale des comptes de Franche-Comté indiquait dès 2008 que « la concurrence (...) demeure prégnante sur des zones de chalandise qui se recoupent partiellement ». Ces zones incluent les aires urbaines de Dijon (326 000 habitants) et de Besançon (245 000 hab.), la commune de Dole étant équidistante de ces villes. Compte tenu notamment de la proximité d'aéroports concurrents plus développés, ces zones de chalandise n'incluent pas les aires urbaines de Belfort et Montbéliard (270 000 hab.), l'Yonne, le sud de la Saône-et-Loire ou le sud du Jura. Enfin, les caractéristiques démographiques de ces régions – densité de population et croissance démographique faibles – constituent des contraintes pour le développement du trafic.

## **II - Un soutien public massif et diversifié**

La concurrence des deux aéroports s'est traduite par une allocation inefficace des financements publics, sous forme de subventions publiques pour la modernisation et le fonctionnement des plateformes, ainsi que pour la mise en place de liaisons aériennes.

### **A - Des soutiens à l'investissement coûteux et dispersés**

Si le calendrier des investissements réalisés a été différent à Dijon et Dole, la modernisation des équipements s'est traduite par une dispersion des soutiens publics aux investissements.

#### **1 - Des dépenses d'investissements élevées**

Alors que les financeurs de l'aéroport de Dijon ont adopté un plan d'investissement global, le département du Jura a privilégié une approche séquencée. La région Bourgogne, le département de la Côte-d'Or et la COMADI et la CCI de Dijon ont signé en 2006 le protocole de partenariat « Renaissance », arrêtant des objectifs de trafic qui nécessitaient une modernisation profonde de l'aéroport pour un coût de 14,7 M€.

À Dole, dans le cadre de la DSP, le département du Jura a privilégié une approche par étapes, validant des investissements en fonction du développement du trafic, finançant la réfection de la piste en 2011 (1,6 M€ sur les 1,9 M€ de dépenses d'investissement du délégant cette année), des travaux pour l'accueil des passagers en 2012 (1,9 M€), avant d'envisager depuis 2013 la construction d'une nouvelle aérogare d'un montant prévisionnel de 3,85 M€ HT.

#### **2 - La dispersion des aides à l'investissement**

La rénovation de l'aéroport de Dijon a été financée alors que le schéma régional bourguignon des infrastructures de transport de 2007 formulait un diagnostic réaliste, aux termes duquel « la relative proximité des grands *hubs* nationaux (...), accessibles assez facilement par le train ou par la route a longtemps contenu la nécessité de développer une plate-

forme aéroportuaire de taille régionale. Il en est résulté l'arrêt des dessertes en lignes régulières ».

À Dole, si le projet de nouvelle aérogare se concrétise, les investissements devraient atteindre 9,5 M€ compte tenu des autres investissements prévisionnels d'ici la fin de la DSP, soit plus de 24 M€ au total pour la modernisation des deux sites.

## **B - Un soutien au fonctionnement des aéroports**

Des aides au fonctionnement des aéroports ont complété les investissements publics réalisés.

Au titre du soutien au fonctionnement de l'aéroport de Dijon, les financeurs publics ont versé plus de 3,5 M€ entre 2010 et 2013, soit un montant annuel moyen de 0,9 M€. Au cours des quatre premières années de la convention de DSP à Dole, la contribution totale du délégant a atteint 2,65 M€, soit une moyenne de 0,66 M€ par an. Combiné aux aides au fonctionnement versées par d'autres collectivités, le montant total des aides au fonctionnement atteint 3 M€ à Dole.

Le fait que les équipements partageaient un même marché étroit et développaient depuis 2011 des stratégies concurrentes s'est traduit aussi par une dispersion des aides publiques au fonctionnement, alors que ces aides auraient gagné à être concentrées sur un site unique, afin de réaliser des économies d'échelle. Les financeurs ont choisi de soutenir financièrement les deux plateformes, ce qui témoigne d'une allocation là aussi inefficace des aides publiques.

## **C - Un soutien aux compagnies aériennes**

Il vient s'ajouter aux dépenses d'investissement et au soutien au fonctionnement des plateformes.

### **1 - Un soutien massif**

Les quatre financeurs de l'aéroport de Dijon ont versé 3,27 M€ à la compagnie *Eastern Airways*, dont 2,28 M€ au titre de l'aide aux lignes et

0,99 M€ au titre des contrats de marketing<sup>217</sup>. La région Bourgogne a aussi accordé 0,50 M€ à la compagnie en investissement pour aider son implantation, ainsi qu'un prêt de 0,25 M€ en 2011, à un taux bonifié de 1,73 % sur sept ans avec différé d'amortissement de deux ans. Dans le Jura, les aides aux compagnies aériennes se sont élevées à plus de 2,51 M€ entre 2011 et octobre 2013, dont 0,15 M€ en 2011, 1,10 M€ en 2012 et 1,26 M€ en 2013.

## **2 - Des choix juridiques risqués à l'aéroport de Dole**

Alors que la région Bourgogne a choisi de se conformer aux lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux lignes aériennes et a ainsi notifié à la Commission européenne les aides au démarrage versées à la compagnie *Eastern Airways*, le département du Jura a choisi de ne pas notifier les aides versées aux compagnies aériennes entre 2011 et 2014. Ce choix était juridiquement risqué car soumis à la possibilité d'une demande de remboursement des aides, si elles étaient considérées comme des aides d'État incompatibles avec les règles du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (articles 107 et 108).

## **III - Deux projets en difficulté**

Les évolutions contrastées des trafics des aéroports, la faiblesse des retombées économiques et la fermeture annoncée de la BA 102 invitent à une rationalisation rapide de l'offre aéroportuaire.

---

<sup>217</sup> Le premier type d'aide vise à soutenir, pendant cinq ans maximum, une compagnie aérienne qui lance des lignes intérieures (Dijon-Bordeaux, Dijon-Nantes, Dijon-Toulouse). Le second est versé à une compagnie aérienne qui s'engage, en contrepartie, à réaliser des prestations favorisant la promotion de la plate-forme ou du territoire.

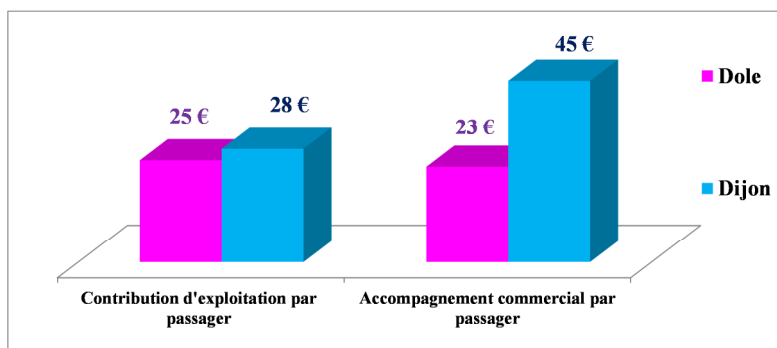
## A - Un soutien financier disproportionné

### 1 - Des aides élevées au regard du trafic

L'équipement dijonnais a été sous-utilisé au regard de ses capacités techniques et du personnel mobilisé. La réfection de la piste a entraîné des coûts que son utilisation effective ne justifie pas. Apparaissent ainsi dispendieux les travaux (2,2 M€) relatifs aux brins d'arrêt<sup>218</sup> nécessités par la présence d'avions militaires, qui ont disparu depuis janvier 2014, dans la perspective de fermeture de la BA 102.

Rapportées au trafic 2010-2014, les subventions pour l'aide aux lignes régulières à Dijon se sont élevées à environ 45 € par passager transporté (hors prêt). À Dole, les subventions versées aux compagnies aériennes à bas coûts se sont élevées à environ 23 € par passager. Au total, les aides au fonctionnement par passager apparaissent proches, alors que l'accompagnement commercial s'est avéré moins coûteux à Dole, en raison de caractéristiques et d'évolutions divergentes du trafic.

#### Graphique n° 1 : moyenne des aides 2010-2014 hors investissement



Source : département du Jura, CCI de la Côte-d'Or et région Bourgogne

À plus long terme et rapportés au nombre de passagers, les investissements financés à Dijon s'avèrent nettement plus coûteux que ceux financés à Dole. Toutefois, la modernisation du site dolois n'est pas terminée et un nouveau projet d'un coût supérieur à 4 M€ TTC devrait

<sup>218</sup> Système d'arrêt d'avions, initialement développé pour les besoins militaires, utilisé pour les aéronefs civils afin de répondre aux exigences liées aux aires de sécurité d'extrémité de piste, notamment lorsque l'emprise est limitée.



être financé à moyen terme. Entre 2010 et 2013, toutes aides confondues, les financeurs ont engagé 21,9 M€ pour le développement de l'aéroport dijonnais et 9,9 M€ pour l'essor de la plate-forme de Dole, soit 31,8 M€. Au terme de la DSP de l'aéroport de Dole, fin 2016, avec le financement d'une nouvelle aérogare et la poursuite des subventions versées à l'aéroport et aux compagnies aériennes, ce montant dépasserait 42 M€.

Compte tenu de leur développement concurrent et de niveaux de trafic insuffisants, les deux aéroports ne sont pas parvenus à dégager un excédent brut d'exploitation, hors subventions des partenaires publics. La situation financière de l'aéroport de Dijon, particulièrement fragile, s'est dégradée en 2013-2014, contraignant les financeurs à augmenter leur prise en charge de déficits initialement conçus comme dégressifs. Au premier semestre 2014, les financeurs publics ont décidé de mettre un terme à leur participation, condamnant l'activité commerciale à Dijon. À Dole, l'augmentation de la contribution versée au délégataire de 300 000 € en 2012 s'explique par le développement des vols à bas coûts.

## **2 - Des retombées économiques plus faibles que prévu**

À Dijon, les retombées économiques n'ont pas été mesurées mais se révèlent nécessairement faibles, compte tenu du déclin du trafic et de l'abandon des lignes régulières en 2014. La cessation anticipée de la DSP relative à l'exploitation du restaurant en 2012, laissant vacante une salle de bar-restauration complètement rénovée, est l'un des symptômes de la faiblesse de la clientèle et de l'échec du projet « Renaissance ».

À Dole, après cinq ans d'exécution de la DSP et trois ans d'essor de la fréquentation de l'équipement, les travaux d'investissement ont bénéficié largement à des entreprises jurassiennes. Pour autant, les retombées économiques indirectes apparaissent ténues : l'équipement sert surtout à des touristes français car le trafic reste positionné sur des vols de départ (trafic dit émissif). À Dole et Dijon, l'offre hôtelière et de restauration n'a pas connu de modification substantielle et l'impact du développement des équipements sur le marché immobilier local est inexistant. À Dole, alors qu'un audit diligenté par le département du Jura estimait qu'avec les vols à bas coûts, un euro investi entraînerait des retombées économiques moyennes de 80 €, et chiffrait ces retombées à 540 M€ au terme du contrat de DSP, les retombées réelles seront éloignées de cette estimation compte tenu de la faiblesse des touristes étrangers qui transitent par la plateforme.

## **B - Une évolution du trafic en-deçà des objectifs**

### **1 - Des objectifs ambitieux, des résultats décevants**

Le protocole « Renaissance », en Bourgogne, fixait des objectifs de 190 000 et 250 000 passagers pour 2014 et 2017, trop optimistes compte tenu de la clientèle potentielle. Pourtant, eu égard aux engagements financiers en investissement et en fonctionnement, la fiabilité des hypothèses de trafic apparaissait essentielle. Inversement, la convention de DSP signée dans le Jura prévoyait un essor progressif du trafic, après avoir écarté l'idée de développer des liaisons à bas coûts : environ 3 000 passagers en 2010, 20 000 en 2011, 28 000 en 2012 et 30 000 en 2013.

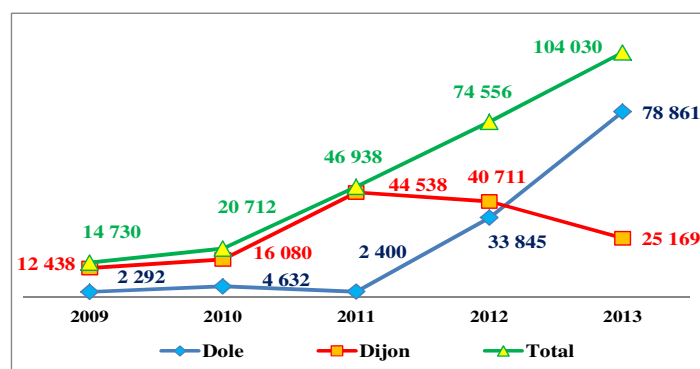
L'essor du trafic global, continu depuis 2010, masque des évolutions opposées : l'essor du trafic de Dole est concomitant d'une diminution du trafic dijonnais. Le trafic dolois a été supérieur de moitié aux prévisions contractuelles entre 2010 et 2013, compte tenu du repositionnement sur les vols à bas coûts, et a atteint environ 100 000 passagers en 2014. En revanche, l'activité de l'aéroport de Dijon a nettement baissé, avec un trafic en 2013 plus de cinq fois inférieur au trafic prévisionnel escompté pour 2012 par le protocole « Renaissance », et inférieur à celui constaté au début de la décennie 2000 (environ 46 000 passagers en 2001, soit autant qu'en 2011 et nettement plus qu'en 2013).

Après le lancement des lignes subventionnées au départ des deux aéroports, le nombre de passagers des liaisons vers Nantes, Bordeaux et Toulouse a été divisé par deux entre 2011 et 2013, notamment en raison de l'abandon de la ligne vers Nantes et de la diminution du nombre de passagers de la ligne vers Toulouse entre 2012 et 2013. Les liaisons desservies par l'aéroport de Dijon se caractérisent par un taux de remplissage souvent inférieur à 50% (30 % à Nantes en 2011-2012 ; de 46 % à 28 % vers Toulouse de 2011 à 2013 et de 53 % à 44 % vers Bordeaux dans le même temps). Hormis pour les liaisons vers Porto et Marrakech, les taux de remplissage des liaisons assurées au départ de Dole apparaissent faibles.

Si le trafic cumulé des deux aéroports a augmenté, il reste néanmoins inférieur à 150 000 passagers et très éloigné du seuil de

800 UDT<sup>219</sup> que la Cour des comptes identifiait en 2008 comme permettant généralement de dégager un excédent brut d'exploitation.

**Graphique n° 2 : évolution du nombre de passagers locaux des aéroports**



Source : DGAC

## 2 - Des taux de fuite élevés

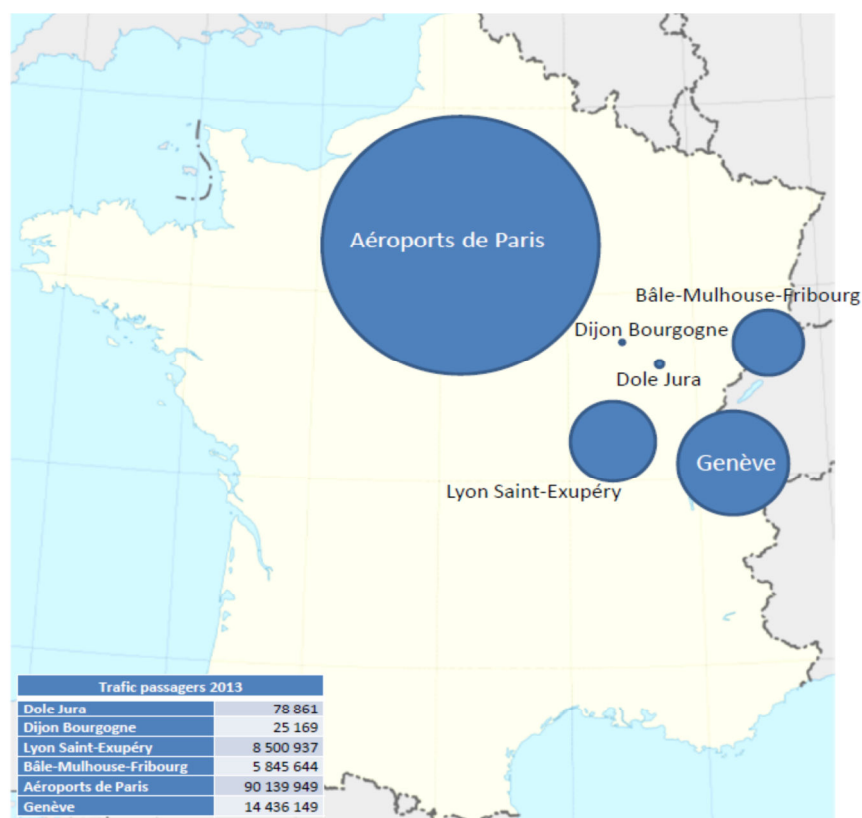
La hausse du trafic global des deux aéroports ne s'est pas traduite par une diminution des taux de fuite<sup>220</sup>. Les taux de fuite élevés s'expliquent par la proximité d'aéroports internationaux – Paris, Lyon Saint-Exupéry, Bâle-Mulhouse-Fribourg, Genève et Zurich – bien desservis par les réseaux autoroutiers (desservant Paris, Lyon, Bâle et Genève depuis Dijon et Besançon) et ferroviaires, grâce à la liaison TGV Paris-Zürich desservant les gares de Dijon, Besançon TGV et Belfort-Montbéliard TGV. Les aéroports de Dole et Dijon occupent une niche commerciale au regard des aéroports voisins. Certes, le nombre de leurs passagers a septuplé entre 2009 et 2013, mais quand Dijon et Dole attiraient 89 300 passagers supplémentaires, Lyon en gagnait plus de 928 000, Bâle-Mulhouse-Fribourg 2,02 millions, Genève 3,11 millions, Orly 3,16 millions et Roissy-Charles-de-Gaulle 4,20 millions. Ainsi, la croissance du trafic à Dole et Dijon n'a représenté que 0,7 % de la

<sup>219</sup> Selon la définition de l'Organisation de l'aviation civile internationale, une unité de trafic (UDT) est égale à 1 000 passagers ou 100 tonnes de fret ou 100 tonnes de courrier postal.

<sup>220</sup> Part des clients potentiels ayant recours à d'autres aéroports.

croissance du trafic de l'ensemble de ces aéroports. Les acteurs locaux ont ainsi développé surtout des stratégies de niche : par exemple, lignes subventionnées au titre de l'aide au démarrage à Dijon, charters, destinations liées aux origines géographiques d'habitants de la région de Dole (Porto et Marrakech).

**Carte n° 1 : trafic passagers 2013 des principaux aéroports concernés par le bassin de chalandise des aéroports de Dijon et Dole**



Source : Cour des comptes, d'après données DGAC

## **C - Une offre aéroportuaire interrégionale à redessiner**

### **1 - L'échec de l'aéroport de Dijon, les fragilités de celui de Dole**

En situation de concurrence directe, les aéroports partageaient des niches géographiques trop proches et la viabilité économique d'un hypothétique essor conjoint était illusoire. Depuis 2012, l'aéroport dolois a pris le pas sur son concurrent, grâce à l'effet levier des vols à bas coûts, laissant à l'aéroport dijonnais des lignes intérieures dont le trafic n'a pas permis de diminuer les déficits d'exploitation et de justifier les investissements financés, ce qui a conduit à leur abandon en 2014. La clientèle d'affaires, identifiée comme un levier, fut insuffisante. Confrontée aux difficultés financières et au déclin du trafic, la région Bourgogne a renoncé à devenir l'autorité de gestion de la plate-forme en 2014. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, un syndicat mixte a confié à la *SNC-Lavalin* une mission transitoire de dix-huit mois, correspondant à la période de fermeture annoncée de la BA 102.

En contradiction avec la convention de DSP et au prix d'une absence de notification à la Commission européenne des aides versées, l'aéroport de Dole a réussi à attirer la compagnie *Ryanair Ltd.* La collectivité a pris un risque juridique au regard des règles européennes, risque moindre depuis l'assouplissement, en 2014, des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux lignes aériennes (2014/C 99/03)<sup>221</sup>. Toutefois, l'absence de viabilité économique de certaines liaisons, le besoin de nouveaux investissements et les contraintes budgétaires qui pèsent sur les collectivités territoriales constituent des défis à relever pour atteindre un équilibre économique à moyen terme.

### **2 - L'indispensable rationalisation de l'offre aéroportuaire**

Parallèlement aux actions menées pour maintenir une aviation civile minimale à Dijon en 2014-2015, plusieurs organismes publics envisagent un rapprochement afin de développer prioritairement l'aéroport de Dole. La perspective d'une fusion des régions Bourgogne et Franche-Comté ne fait que renforcer cette orientation qui suppose des

---

<sup>221</sup> *Journal officiel de l'Union européenne*, C 99, volume 57, 4 avril 2014.

choix financiers clairs. La Cour des comptes réitère la recommandation formulée en 2008 et considère que l'idée de développer le trafic aérien sur les deux équipements doit être définitivement et rapidement écartée. L'éventuelle poursuite du développement d'un aéroport, fût-il unique, devrait, en tout état de cause, être analysée au regard d'un modèle de viabilité économique reposant sur des hypothèses de trafic et de budget réalistes, dans le respect des nouvelles lignes directrices européennes et après étude de son coût d'opportunité au regard de la desserte des aéroports concurrents et des contraintes budgétaires des financeurs.

---

***CONCLUSION ET RECOMMANDATION***

*Faute d'une coordination et d'une concertation suffisantes, les aides publiques accordées aux aéroports de Dole et Dijon ont financé des projets concurrents et économiquement déséquilibrés. Malgré une hausse globale du trafic, le développement concomitant des aéroports doit être arrêté au plus tôt ; la pertinence même du développement d'un aéroport unique interrégional n'apparaît pas évidente au regard de la faiblesse du bassin de chalandise, de la quasi-absence de trafic dit réceptif et de la proximité de grands aéroports bien desservis par le rail et la route.*

*La Cour des comptes formule la recommandation suivante aux collectivités et organismes publics concernés :*

- 1. mettre un terme au soutien aux deux équipements et envisager un scénario alternatif au développement de la desserte aérienne, reposant sur les possibilités de report modal (fer, route) et sur la desserte des grands aéroports voisins.*
-

## Réponses

Réponse de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie .....	416
Réponse du ministre de l'intérieur .....	417
Réponse du président du conseil régional de Bourgogne .....	418
Réponse de la présidente du conseil régional de Franche-Comté .....	423
Réponse du président du conseil général du Jura .....	426
Réponse du président de la communauté d'agglomération du Grand Dijon .....	429
Réponse du président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Côte-d'Or .....	431
Réponse du président du syndicat mixte de l'aéroport de Dijon-Longvic .....	431
Réponse du président de la société d'exploitation de l'aéroport Dole-Jura .....	431

## Destinataires n'ayant pas répondu

Ministre des finances et des comptes publics et secrétaire d'État chargé du budget
Président du conseil général de la Côte-d'Or

**RÉPONSE DE LA MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU  
DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE**

*La seule recommandation de la Cour est formulée à l'intention des collectivités et organismes publics concernés. Mais j'observe que cette recommandation a d'ores et déjà fait l'objet d'un début de mise en œuvre puisque, comme le souligne la Cour elle-même, les collectivités qui finançaient l'activité commerciale de Dijon-Longvic ont décidé de mettre fin à leur participation financière au premier semestre 2014.*

---



### **RÉPONSE DU MINISTRE DE L'INTÉRIEUR**

*Dans ce rapport, vous préconisez de mettre un terme au soutien aux deux équipements et d'envisager un scénario alternatif au développement de la desserte aérienne, reposant sur les possibilités de report modal et sur la desserte des grands aéroports voisins.*

*Vous regrettez l'absence de concertation entre les nombreux financeurs s'agissant des aides publiques accordées et le manque de coordination rendu possible par la clause de compétence générale dont bénéficient les collectivités territoriales concernées. Cette clause, qui permet jusqu'à présent aux régions et aux départements d'intervenir en-dehors de leurs missions principales, conduit parfois à des actions menées de manière concurrente ou redondante. Je partage votre analyse.*

*À cet égard, j'appelle toutefois votre attention sur les dispositions du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dont le Sénat a commencé l'examen en commission le 10 décembre 2014, qui prévoit la suppression de la clause de compétence générale pour les régions et les départements. Ainsi, une réponse devrait être apportée au constat de la Cour en la matière.*

*Par ailleurs, vous relevez des soutiens à l'investissement coûteux et une dispersion des aides publiques au fonctionnement. Dans certains cas, les investissements ont été réalisées alors même que les opérations menées n'étaient pas cohérentes au regard du schéma régional des infrastructures de transport.*

*Aux fins de remédier à ces difficultés, le projet de loi précité crée un schéma régional d'aménagement et de développement durable de territoire (SRADDT). Ce schéma comporte les orientations stratégiques et les objectifs du développement régional dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la mobilité, en particulier l'intermodalité des transports. Il s'agit d'un document de planification majeur élaboré par la région : ce schéma sera rendu prescriptif pour que la mise en œuvre des stratégies qu'il comprend soit effective. Parallèlement, la fusion des régions devrait permettre un déploiement de leurs actions sur des territoires cohérents.*

---

### **RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE**

*Ce rapport mérite tout d'abord d'être corrigé sur deux points. Le 3<sup>ème</sup> paragraphe de la présentation indique que « l'autorité concédante de la zone civile [de l'aéroport de Dijon] était la région Bourgogne jusqu'à l'été 2014 et, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, est un syndicat mixte ». Cette assertion est fautive puisque c'est l'État, propriétaire de l'aérodrome, qui en a toujours été l'autorité concédante jusqu'au 31 août 2014. Le ministre chargé de l'Aviation civile a en effet signé une convention de concession d'Etat pour l'exploitation et l'aménagement de la zone civile de l'aérodrome (sur le modèle du décret n° 97-547 du 29 mai 1997 modifié) avec la Chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Or le 13 août 2001, qui a été prolongée en dernier lieu jusqu'au 31 août 2014 par l'avenant n° 5 du 31 mai 2013 (arrêté ministériel du 17 décembre 2013 publié au Journal officiel de la République française du 15 janvier 2014). La région a signé avec le ministre chargé de l'Aviation civile une convention de mise à disposition de la zone civile de l'aérodrome de Dijon-Longvic le 11 juillet 2012 qui lui aurait transféré l'autorité concédante à compter du 1<sup>er</sup> juin 2014 mais celle-ci n'est pas entrée en vigueur, la région l'ayant dénoncée le 20 mai 2014.*

*Sur le fond, ce rapport tente de démontrer l'impéritie supposée des collectivités des deux régions Bourgogne et Franche-Comté en finançant deux aéroports directement concurrents. Je ne partage pas cet avis qui ignore complètement le rôle fondamental de l'Etat dans toutes les procédures liées à ces deux aéroports et la manière dont il a influencé le comportement des collectivités.*

*Il convient de rappeler tout d'abord que ce dossier, examiné par la Cour sur la période 2003-2014, aura traversé trois législatures différentes. Sur toute la période, l'État est resté le propriétaire et l'affectataire (principal et secondaire) de l'aéroport. A ce titre, il a largement orienté les décisions des collectivités (région Bourgogne, département de la Côte-d'Or et Grand Dijon) en en définissant lui-même les paramètres aussi bien sur la pérennité de la base aérienne 102 (en tant que propriétaire) que sur la concurrence avec l'aéroport de Dole-Jura (en tant qu'autorité de régulation et pourvoyeur de services réglementés, dont la navigation aérienne).*

*Sur le devenir de la base aérienne 102, j'observe que :*

- *l'Étude de dimensionnement et de localisation d'un aéroport régional en Bourgogne-Franche-Comté réalisée en octobre 2003 par l'énair à la demande de la chambre de commerce et d'industrie de Dijon, exploitant l'aéroport, est antérieure à la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui allait décentraliser les aéroports régionaux et locaux. Cette étude, qui a démontré en effet la similarité des zones de chalandise des futurs aéroports de Dijon-Longvic et de Dole-Tavaux, réalisait une prospective objective et impartiale sur l'intérêt d'une plateforme aéroportuaire d'intérêt régional ou interrégional, mais ne pouvait alors matériellement pas anticiper le devenir de la base aérienne 102 ou la décentralisation de l'aéroport de Dole-Tavaux.*
- *Ce n'est que le 17 juin 2008, deux ans après la signature du Protocole Renaissance, que la nouvelle législature publie le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale qui se traduit par une réorganisation de l'Armée de l'air. Pour la base aérienne 102, elle se traduit par deux signaux contradictoires : d'une part, le transfert des Mirage 2000 vers la base de Luxeuil (effectué le 28 juillet 2011) mais, d'autre part, l'accueil sur la base du centre de commandement des forces aériennes (CFA) de Metz (réalisé en août 2012). Ainsi, le site militaire de l'aérodrome de Dijon-Longvic subit une réduction très sensible du nombre de mouvements d'aéronefs mais présente un effectif qui passe de 850 personnes à 1 200 personnes et acquiert le statut interarmées de base de défense. Un programme immobilier d'ampleur (8 M€), entièrement financé par le ministère de la Défense, est d'ailleurs lancé sur la base pour construire les immeubles de bureau et les autres infrastructures nécessaires pour accueillir les 350 personnels supplémentaires, dont 5 généraux. Par ailleurs, certaines activités aéronautiques militaires demeurent, soit d'entraînement (avec des Alpha Jet), soit de transit pour les avions de l'OTAN (ce qui explique le maintien de la permanence opérationnelle 24 h/24 à 2 minutes).*
- *Ces palinodies du ministère de la Défense sur le devenir de la base aérienne 102 ont donc convaincu les collectivités et la CCI 21 de maintenir une activité aérienne civile sur la plateforme compte tenu de l'enjeu économique principal de la pérennité de la base sur le site. Elles considéraient en effet que leur soutien à cette activité, fortement dépendante des prestations militaires (contrôle aérien, SSLIA, inspection des pistes, etc.) du fait de l'imbrication des installations (pistes, tour de contrôle et caserne de pompiers en zone*

militaire), constituerait un obstacle à la cessation des activités aéronautiques militaires. Cette stratégie des collectivités est, elle, constante sur la période et explique par exemple qu'elles aient accepté un surcoût pour l'enterrement des brins d'arrêt exigé par la BA 102 de 2,227 M€, soit 16 % sur un coût total de 14,090 M€ pour la réfection de la piste principale '18/35', élément principal du programme d'investissement du protocole Renaissance.

Sur la concurrence avec l'aéroport de Dole-Jura, la position de l'État n'a guère été plus rationnelle :

- la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 décentralise les aéroports à vocation locale ou régionale et prévoit que ce transfert de compétence soit obligatoire, même si l'exercice de cette nouvelle compétence ne l'est pas par la collectivité bénéficiaire. Et justement, la région Franche-Comté ayant décliné la proposition de transfert de l'aéroport de Dole-Tavaux, le préfet du Jura devra le transférer unilatéralement le 2 mars 2007, en application de l'article 28 de la loi, au département du Jura qui hérite donc d'un équipement qu'il n'a pas souhaité ; c'est d'ailleurs le seul cas en France où la procédure de transfert par arrêté préfectoral aura été appliquée.
- L'aérodrome de Dijon Longvic, quant à lui, est un aérodrome mixte appartenant à l'État, affecté à titre principal au ministère de la défense et à titre secondaire au ministère chargé de l'aviation civile (décision n° 701/CSTA du 20 août 1945). Il est à ce titre considéré comme aérodrome militaire et la loi du 13 août 2004 ne s'y applique pas. Mais la circulaire ministérielle n° 2005-31 du 11 mai 2005 relative à la mise en œuvre des transferts de compétences et de patrimoine prévus dans le domaine aéroportuaire par l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 prévoit que « les aérodromes à affectation principale militaire et affectation secondaire civile, au sens de l'article R. 211-6 du code de l'aviation civile, ne sont donc pas concernés directement par la loi. Toutefois, la procédure de décentralisation prévue par celle-ci pourra être l'occasion de nouer, à leur sujet, des discussions avec des collectivités qui pourraient être intéressées pour prendre en charge, en qualité d'autorité concédante, le devenir de l'activité civile de la plateforme » (annexe II.1)<sup>222</sup>. Le protocole Renaissance du 11 septembre 2006, qui intervient 3 ans après l'étude Iénair de la CCI 21 mais un an seulement après la publication de la circulaire, n'est que la

---

<sup>222</sup> Bulletin officiel du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer n° 10 du 10 juin 2005.

*traduction de cette volonté de l'État, imposée aux collectivités, de transférer la gestion de ces aéroports, la DGAC s'exonérant en particulier de toute réflexion préalable au transfert sur la fermeture éventuelle d'une plateforme.*

- *Ainsi, par deux procédures distinctes validées par l'État dans le cadre de la loi de décentralisation du 13 août 2004, deux structures qui allaient naturellement entrer en concurrence ont été pérennisées. Et paradoxalement compte tenu des vicissitudes de ce dossier, de l'absence de perspective crédible quant à l'avenir de la plateforme et surtout de la publication le 4 avril 2014 des lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (n° 2014/C 99/03) qui interdit de facto les aides au fonctionnement en faveur d'un aéroport « lorsque les autres aéroport sont situés à une distance inférieure ou égale à 100 km ou à 60 minutes maximum en voiture, bus, train ou train à grande vitesse », cette logique exclusivement domaniale des services de l'État, à l'exclusion de toute considération économique, est encore à l'œuvre dans les discussions en cours entre la DGAC et la BA 102 qui visent à modifier l'affectation principale de l'aérodrome au profit de l'aviation civile selon un découpage savant de la zone, ainsi que dans le projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (enregistré au Sénat le 18 juin 2014 sous le n° 636) qui, en son article 10, vise explicitement la décentralisation de l'aéroport de Dijon car, selon l'exposé des motifs « certains aérodromes d'intérêt local utilisés historiquement pour les besoins militaires ont perdu ou vont perdre cette activité. Ils ont vocation, ainsi que des aérodromes non transférés en application de la loi du 13 août 2004, à relever de la compétence de collectivités territoriales intéressées à leur développement. C'est le cas, par exemple, pour les aérodromes de Dijon - après le retrait programmé des activités militaires, Montpellier, Nîmes ou Strasbourg ».*
- *Enfin, il convient de rappeler que les projets d'investissement sur les deux plateformes n'ont pas la même chronologie : si le projet Renaissance (CCI 21, région Bourgogne, département de la Côte d'Or et Grand Dijon pour 15 M€) sur l'aéroport de Dijon-Bourgogne date du 11 septembre 2006, le projet Nouvel Envol (département du Jura et Keolis pour 10 M€) pour l'aéroport de Dole-Tavaux (rebaptisé Dole-Jura) est délibéré quatre ans plus tard, le 28 mai 2010, au lendemain du changement de mandature du conseil général du Jura. La volonté de mettre en concurrence les deux équipements n'est donc pas à imputer aux collectivités bourguignonnes puisqu'à la date de décision des programmes*

*d'investissement, l'activité de la plate-forme était nulle. On observe d'ailleurs la même chronologie dans l'ouverture d'une liaison aérienne vers Nice : elle n'a pu être réalisée, alors qu'elle avait été validée dans le cadre du régime notifié à la Commission européenne, en raison du lancement par l'aéroport de Dole-Jura, dans des conditions de concurrence inconnues, d'une ligne Dole/Nice opérée par Air Vallée du 24 novembre 2010 au 4 septembre 2011 puis par Danube Wings depuis le 14 mai 2012. L'aéroport de Dole-Jura étant situé à 49 km de Dijon (dont 40 km par l'autoroute A39) avec une zone de chalandise très proche de celle de l'aéroport de Dijon-Bourgogne, et ayant mis en place des navettes par car payantes entre Dijon et lui, opérées par Keolis par ailleurs co-gestionnaire de l'aéroport, Eastern Airways a estimé que le lancement d'une ligne directement concurrente n'était pas économiquement justifié et qu'elle ne pourrait pas atteindre l'équilibre économique avec des tarifs aussi bas. Là encore, la volonté de concurrence entre les aéroports a été initiée par Keolis, sans que l'autorité responsable du contrôle de la légalité des aides aux compagnies aériennes, la DGAC, n'intervienne.*

*Ces éléments factuels me semblent largement tempérer les appréciations portées injustement contre les collectivités territoriales.*

## **RÉPONSE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL RÉGIONAL DE FRANCHE-COMTÉ**

*J'ai examiné avec attention votre rapport relatif aux infrastructures aéroportuaires de Dole et Dijon dressant le constat de la dispersion des aides publiques et l'absence de pertinence du développement de ces deux structures économiquement déséquilibrées.*

*Dans ce cadre, il m'apparaît nécessaire de vous apporter les éléments d'information ci-après.*

*1. Une stratégie de transports en Franche-Comté orientée prioritairement vers le ferroviaire et la multimodalité.*

*À travers son schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) approuvé en décembre 2006, la Région Franche-Comté a affirmé une stratégie à horizons 2015 et 2025 qui privilégie le soutien aux mobilités durables et en particulier au ferroviaire et à la multimodalité. Le SRIT annonçait le cadencement des TER francs-comtois qui a été mis en œuvre à compter de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône Branche Est en décembre 2011.*

*Cette stratégie d'accompagnement « l'effet TGV » sur le territoire régional et de mise en réseau et en correspondance des transports régionaux s'est accompagnée d'un effort pour l'amélioration de l'intermodalité avec principalement un soutien aux aménagements des gares, haltes et autres points d'arrêts.*

*En matière aéroportuaire, la stratégie franc-comtoise constatait la proximité des grands aéroports internationaux, renforcée par la LGV Rhin-Rhône et soulignant la pertinence de celle-ci pour améliorer la desserte des grandes infrastructures aéroportuaires. En revanche, aucun intérêt régional n'était identifié pour Dole-Tavaux, appelé simplement à « poursuivre son rôle au niveau local ».*

*2. Un refus de la Région de se porter candidate au transfert de l'aérodrome de Dole Tavaux en 2006.*

*Dans le cadre de l'article 28 de la loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 prévoyant le transfert aux collectivités locales au 1<sup>er</sup> janvier 2007 des aérodromes civiles appartenant à l'État, et en cohérence avec la stratégie régionale du SRIT, l'assemblée régionale se prononçait le 23 juin 2006 contre le transfert de l'équipement aéroportuaire de Dole-Tavaux à la Région.*

*La Région considèrerait alors un niveau d'activité trop faible lié à sa zone de chalandise, ne laissant pas d'espoir sur un hypothétique équilibre financier et un très faible intérêt stratégique régional en termes d'accessibilité au transport aérien.*

*3. Le désengagement financier de la Région dans le financement de cette structure aéroportuaire dans le cadre de sa politique Transports.*

*Sur la période 2003-2009, période de la concession aéroportuaire détenue par la CCI du Jura, la Région, dans le cadre de sa politique Transports, a apporté une subvention de fonctionnement à la CCI à hauteur de 37 % des coûts de fonctionnement, soit 180 K€ sur un coût annuel total de 486 K€. En 2009, la Région a réduit sa participation à hauteur de 80 K€.*

*À compter de 2010, date de mise en place du nouveau cadre juridique (DSP conclue pour 10 ans entre le Département du Jura et le consortium CCI Keolis), la Région s'est désengagée du financement de cette infrastructure au titre de sa politique Transports.*

*À partir de l'exercice 2012, compte tenu notamment d'une stratégie de dynamisation a priori prometteuse présentée par le Département du Jura et son nouveau délégataire, la Région a accepté de subventionner l'aéroport Dole-Jura dans le cadre de sa politique de développement économique et territorial. L'objectif était d'accompagner le Département dans la mise en œuvre de son nouveau projet de développement en tant qu'outil de promotion et d'attractivité de la Franche-Comté.*

*La subvention régionale au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire s'est élevée à 150 K€ par an au titre des années 2012 et 2013, représentant respectivement 17 % et 18 % de la contribution annuelle d'exploitation versée par le Département à son délégataire. Néanmoins, la contractualisation de la subvention 2012 n'a été effective qu'en 2013, la Région souhaitant avoir des garanties quant à :*

- L'absence de concurrence entre les lignes aéroportuaires et les origines-destinations en service sur la LGV Rhin-Rhône, priorité régionale. Or, entre l'automne 2012 et le printemps 2013, le Département du Jura souhaitait mettre en place une liaison aérienne entre Dole et Paris,*
- La transmission d'éléments d'activité et de toute information financière évaluant l'impact du développement aéroportuaire sur la Franche-Comté,*
- La nécessaire coopération et complémentarité entre les deux aéroports de Dole et de Dijon.*



*Pour 2014, le montant a été porté à 300 K€ afin de conclure la période triennale de financement correspondant à une aide à la relance de l'activité de l'aéroport.*

*Enfin, au titre de l'année 2015, et face aux fortes contraintes financières qui pèsent sur le budget de la Région, celle-ci ne souhaite pas renouveler son soutien et a décidé de resserrer sa priorité en matière de mobilité sur le réseau TER Franche-Comté. En effet, si l'objectif des 100 000 voyageurs annuels a pu être atteint en 2014, les retombées pour la Franche-Comté sont jugées bien trop insuffisantes d'après le rapport annuel 2013 du délégataire : 12 % des passagers seraient en réceptif. Aussi, alors que la période triennale correspondant au lancement de la nouvelle offre est terminée et que les objectifs sont atteints, dans le contexte financier contraint, la Région souhaite, non pas subventionner des voyages de certains francs-comtois, mais concentrer ses efforts financiers dans la qualité et la pérennité des mobilités du quotidien en Franche-Comté.*

*Au final, la Région aura donc apporté une contribution limitée au Département du Jura avec pour principal objectif que de promouvoir son territoire et améliorer son attractivité.*

---

### **RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU JURA**

*Tout d'abord, je trouve regrettable que préalablement à la rédaction de ce rapport, les principaux acteurs n'aient pas été auditionnés car cela aurait permis d'éclairer la Cour des comptes.*

*Il est exact que dans son rapport public de 2008, relatif aux aéroports français face aux mutations du transport aérien, la Cour des comptes invitait les collectivités à s'interroger sur le maintien en activité des plates-formes chroniquement déficitaires.*

*Or, la responsabilité de l'État n'est à aucun moment évoquée, alors que l'aéroport de Dijon lui appartient toujours et que celui de Dole Jura n'a été transféré au Département du Jura qu'en mars 2007.*

*Jusqu'à son transfert, celui-ci faisait l'objet d'une concession par l'État à la Chambre de Commerce et d'industrie du Jura. Dans la convention de concession, signée le 30 octobre 2002, annexée à l'arrêté du 3 février 2003, l'État, « autorité concédante » devait établir en concertation avec le concessionnaire un plan à 5 ans destiné à définir, en autres, les objectifs généraux de développement de la plateforme aéroportuaire.*

*L'élaboration de ce plan aurait permis de s'interroger alors sur les perspectives de développement de l'aéroport de Dole par rapport à Dijon et au contexte économique.*

*S'il l'avait estimé nécessaire l'État aurait pu prendre la décision de fermer l'aéroport de Dole plutôt que de le transférer au Département du Jura.*

*Devenu propriétaire de l'infrastructure, le département du jura n'avait d'autre choix que d'essayer de le développer car il n'était pas de question, dans ces circonstances, de proposer sa fermeture.*

*Quant à la rivalité entre Dole et Dijon, il n'en a jamais été question compte tenu que les 2 plateformes n'étaient pas en concurrence. Les liaisons aériennes mises en place par Dijon, ne l'ont pas été par Dole.*

*Quant à Ryanair, après leur expérience de la liaison Dijon Londres en 2003, fermée alors en raison d'une faible rentabilité, leur retrait de l'aéroport de Dijon était inéluctable en raison de considérations techniques (portance de la piste et contrôle aérien), (cf : page 80 de l'Etude de positionnement et développement de l'aéroport de Dole-Tavaux réalisée par l'Institut du Transport Aérien en 2004).*

*Quant aux investissements réalisés sur l'aéroport de Dole Jura, pour la plupart, ils ne résultent pas de choix politiques mais d'obligations :*

- *réfection de la piste : En effet, à la suite d'un audit réalisé en 2007 par le Laboratoire des Ponts et Chaussées d'Autun, il avait été constaté que « les chaussées étaient très fissurées, Que compte tenu de l'absence d'étanchéité les infiltrations des eaux affaiblissaient la structure de la piste et la dégradait avec le temps. Par ailleurs, des déformations avaient été observées dans les passages de roues, qui engendraient des retenues d'eau en période de pluie. La réfection de la couche de roulement était aussi l'occasion de reprofiler la surface et donc d'empêcher l'aggravation de ce phénomène qui pouvait se traduire par un risque d'aquaplanage pour de petits avions». Compte tenu de son état les travaux s'avéraient indispensable en raison de la mise en danger de la vie des pilotes d'aéronefs légers.*
- *station d'avitaillement (décision lors de la DMI 2009). La réglementation (arrêté du 7 janvier 2003 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n° 1434 : liquides inflammables (installation de remplissage ou de distribution)) liée à ce type d'installation avait évolué et rendait obligatoire le respect de normes applicables à partir de 2010. Ces nouvelles dispositions nécessitaient, en particulier, que l'ancienne station soit entièrement démontée puis reconstruite sur un nouvel emplacement conforme en terme de distance d'éloignement de sécurité de l'aérogare.*

*Aménagement du Hall départ et construction d'un Hall arrivée : ces constructions sont réalisées afin de répondre aux règles internationales en matière de sécurité et sûreté pour les vols dans l'Espace Schengen ou hors Espace.*

*La rapidité du développement de l'aéroport de Dole Jura qui va atteindre les 110 000 pax en 2014, à comparer aux 3 275 pax de 2011, lui ouvre de nouvelles perspectives.*

*Dans l'étude de 2004, citée précédemment Ryanair précisait que bien placé géographiquement entre Dijon et Besançon, l'aéroport de Dole souffrait de son manque de notoriété. Ce n'est plus le cas actuellement aussi si son développement s'est principalement réalisé à l'export sa nouvelle notoriété lui permet maintenant d'attirer des opérateurs aériens sur de l'import.*

*D'ailleurs, les dernières études réalisées par la SEADJ permettent de constater ce changement porteur de potentielles retombées économiques pour les territoires de Franche-Comté et de Bourgogne.*

*Enfin, proposer un scénario alternatif ou développement de la desserte aérienne reposant, en partie, sur les possibilités de report modal (fer, route) montre une méconnaissance du contexte local avec la dégradation en particulier des possibilités de dessertes ferroviaires. L'abandon du projet de ligne TGV Rhin-Rhône, Branche Sud en est un des exemples.*

*Quant à la dimension sociale d'une fermeture de la plateforme de Dole Jura, la charge financière du Département du Jura face à la création des 65 emplois directs ou indirects créés, semble acceptable en comparaison du coût d'indemnisation de 65 demandeurs d'emploi supplémentaires, d'autant plus qu'en ce qui les concernent, il n'y aurait pas de retombées économiques à en attendre pour les territoires locaux,*

*D'autre part, dans un rapport spécifique consacré à l'étude de la gestion départementale pour la période 2009-2013, la Chambre Régionale des Comptes de Bourgogne - Franche-Comté, dans ses observations définitives en date du 28 novembre 2014, propose un rapprochement des deux aéroports et non une fermeture.*

*Je conteste donc la teneur de ce rapport qui n'a qu'une vision à court terme, qui ne compte aucune analyse sur l'origine de cette situation imputable à l'État et qui ignore totalement la dimension de développement économique essentielle aujourd'hui en matière de gestion publique.*

---

### **RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND DIJON**

*Je souhaite attirer l'attention de la Cour des Comptes sur les objectifs structurants qui ont conduit le Grand Dijon à soutenir financièrement l'aéroport de Dijon-Bourgogne sur la dernière décennie.*

*Dans le contexte du début des années 2000, les collectivités de Franche-Comté ne souhaitaient pas investir dans l'aéroport de Dole, alors même que le Grand Dijon et la Région Bourgogne étaient favorables à une solution concertée sur l'un des deux aéroports, que ce soit celui de Dole ou celui de Dijon. Ce n'est d'ailleurs pas par hasard que l'audit diligenté par la Chambre de Commerce et d'Industrie en 2003 portait sur les deux aéroports, avec l'objectif de parvenir à une articulation la plus cohérente et la plus efficiente possible entre les deux équipements.*

*A défaut d'accord, les collectivités bourguignonnes, dont le Grand Dijon, ont fait le choix politique de soutenir vigoureusement celui de Dijon-Bourgogne pour assurer les conditions du développement du territoire et notamment de sa capitale Dijon. Les principaux objectifs structurants étaient les suivants:*

- renforcer l'accessibilité du territoire bourguignon, et plus particulièrement de la métropole dijonnaise, une condition sine qua non pour le développement économique et l'attractivité;*
- contribuer au renforcement du tourisme, et notamment du tourisme d'affaire;*
- développer des liaisons en cohérence avec les liaisons ferroviaires: Le choix a été fait de soutenir des liaisons sous OSP (Obligation de Service Public) vers Bordeaux et Toulouse, destinations trop lointaines pour être rejointes rapidement par le train, même à grande vitesse;*
- réaffirmer le soutien fort du Grand Dijon en faveur du maintien de la base aérienne militaire BA 102 qui offre des synergies techniques, économiques et sociales entre les activités civiles et militaires des deux équipements;*
- enfin, le soutien du Grand Dijon à l'aéroport visait également à améliorer les conditions d'un transfert, au profit de la Région Bourgogne, du rôle d'autorité concédante exercé par l'État.*

*Si la montée en puissance de l'aéroport Dijon-Bourgogne n'a pas atteint les objectifs ambitieux initialement fixés, je tiens néanmoins à souligner que les résultats du protocole Renaissance sont loin d'avoir été négligeables, tant en termes de fréquentation que de résultats financiers, ce que traduit d'ailleurs le rapport de la Chambre à plusieurs reprises.*

*En termes de fréquentation, l'aéroport de Dijon a connu une multiplication par quatre du nombre de ses passagers entre 2009 et 2011, et par trois entre 2009 et 2013.*

*Entre 2006-2009 et 2013, la Chambre relève que le trafic total de l'aéroport a augmenté de 14 %, ce qui est certes inférieur aux objectifs initiaux, mais qui constitue néanmoins une hausse significative dans une période économique difficile.*

*D'un point de vue financier, il convient de souligner que le modèle économique de l'aéroport était en nette amélioration au début des années 2010, avec une augmentation significative de + 18 % entre 2010 et 2012 des produits de l'aéroport hors aides publiques, dûe à l'augmentation des recettes liées à l'activité propre de l'aéroport. En parallèle, les charges de l'aéroport évoluaient de manière nettement plus modérée, soit +5 % sur la même période.*

*Il faut aussi noter que le modèle Renaissance a été confronté à plusieurs réalités qui ont contrecarré son développement. La Région Bourgogne a décidé de ne pas accepter de lignes low-cost car ce n'était pas en phase avec la réglementation européenne, entraînant la décision de Ryan Air de s'installer sur l'aéroport de Dole.*

*En 2013, le Conseil Général de la Côte-d'Or, malgré son engagement, décide unilatéralement de se retirer du financement de l'aéroport, contribuant à précipiter l'abandon du projet Renaissance.*

*Enfin, je tiens à souligner que le décalage croissant, notamment à compter de 2013, entre les objectifs initiaux du projet Renaissance et les résultats constatés s'expliquent pour une bonne partie par l'impossibilité d'appliquer le protocole jusqu'à son terme en raison de décisions politiques d'autres collectivités cofinanceuses (notamment du Conseil Général de Côte d'Or), indépendantes de la volonté du Grand Dijon, qui a toujours fait le choix de respecter ses engagements en la matière.*

---

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE  
ET D'INDUSTRIE (CCI) DE LA CÔTE-D'OR**

*Conformément à la procédure proposée, je vous précise que je ne souhaite pas apporter de réponse à ce rapport.*

---

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU SYNDICAT MIXTE DE  
L'AÉROPORT DE DIJON-LONGVIC**

*Je vous prie de bien vouloir noter que je souscris pleinement aux observations qui ont été apportées par le Président du Grand Dijon dans sa réponse au rapport.*

---

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION  
DE L'AÉROPORT DOLE-JURA**

*La société d'exploitation de l'aéroport de Dole-Jura (SEADJ), qui a conscience de ne pas être le principal destinataire de ce rapport, a choisi de limiter sa réponse aux observations générales ci-dessous en laissant à l'autorité délégante le soin de formuler une réponse point à point.*

*A titre liminaire, la SEADJ regrette que le rapport transmis n'ait pas préalablement donné lieu à une audition des principaux acteurs de l'exploitation des plateformes aéroportuaires concernées. De telles auditions auraient sans doute permis d'éliminer tout risque de mauvaise interprétation des données factuelles utilisées par la Cour dans son rapport.*

*Ainsi, les chiffres avancés dans ce rapport relèvent, à notre sens, d'une approche essentiellement financière et non pas économique, laquelle aurait permis de tenir compte des réelles retombées directes et indirectes des activités de la plateforme Dole-Jura, non seulement en matière d'emplois mais également de notoriété au travers d'un marketing territorial en déploiement avec un objectif d'attractivité avéré.*

*En outre, la part réceptive des touristes en progression permanente s'élève à 30 % en 2014 y compris les visiteurs familiaux résidents (VFR), dont les dépenses sur le territoire sont également à*

*prendre en compte plus particulièrement pour les commerces de proximité et d'artisanat. 2014 dépassera les 110 000 passagers crédibilisant ainsi la capacité de la plateforme à répondre aux objectifs fixés par l'autorité délégante et de la demande croissante du marché pour une meilleure accessibilité tant au départ qu'à l'arrivée des grandes agglomérations voisines de la plateforme.*

*La SEADJ, tient par ailleurs, à préciser que le succès du développement de Dole-Jura s'inscrit dans une réelle volonté de partenariat avec des compagnies aériennes qui n'ont jamais opérés au départ de Dijon ni même souhaité se positionner sur Dijon du fait de son statut particulier civile et militaire (mixte), laquelle induisait des modes opératoires incompatibles en terme de sécurité et procédure de navigation aérienne.*

*Il n'y a jamais eu de concurrence entre les deux plateformes aéroportuaires, puisque celle de Dole après avoir mené des études de marché ne s'est pas positionnée sur des lignes types OSP de Dijon, mais sur un créneau différent où l'offre « low-cost » n'était pas présent comme cela existe au départ des grandes plateformes et dans un but de s'inscrire dans une complémentarité d'offres commerciales avec celle de Dijon tout en partageant une zone de chalandise plus large pour Dole du fait de son positionnement plus centrale sur les axes routiers Dijon/Besançon et Chaumont/Lons-Le-Saunier. Ces réalités partagées entre les exploitants des deux plateformes ne peuvent être présentées comme de la concurrence, d'autant plus que les modes d'exploitations hérités du passé, militaire/privé, ne sont pas comparables voire pas compatibles pour plus d'intégration.*

*Il est également vrai que la rapidité du départ des militaires de Dijon ne pouvait être programmée ce qui change bien entendu les données de l'exercice, lesquelles ont donc sensiblement évolué depuis vos préconisations de 2008. Il en va de même des contraintes supplémentaires introduites au travers de normes et réglementations de plus en plus évolutives qui induisent des coûts et des charges supplémentaires à un rythme élevé.*

*Quoi qu'il en soit, en qualité de délégataire de service public ayant pour mission l'attractivité et le développement du territoire, la Société d'Exploitation de l'Aéroport Dole-Jura gère au mieux la mission confiée par le délégant en trouvant les meilleures solutions possibles pour répondre aux objectifs qui nous ont été assignés dans la recherche permanente d'optimisation de ses moyens et de ses ressources dans un environnement aéronautique et aéroportuaire en pleine mutation. La viabilité du modèle passe demain par l'augmentation de recettes et le*



*développement d'offres de services aux passagers et aux entreprises de la future grande région et d'un secteur du Tourisme qui reste à structurer pour s'inscrire durablement dans les nouvelles directives européennes.*

*À cet égard, loin de négliger les conséquences juridiques du respect de la réglementation en matière d'aides d'État, la SEADJ tient à préciser qu'elle a toujours veillé, en lien avec le délégant, à rechercher les solutions les plus satisfaisantes juridiquement dans le respect des contraintes économiques et opérationnelles inhérentes à l'exploitation d'une plateforme aéroportuaire et à la réactivité dont doit faire preuve l'exploitant dans la gestion de ses relations commerciales avec les compagnies aériennes.*

*C'est dans ce souci permanent que la SEADJ et son délégant ont initié cette année, en lien avec la DGAC, une démarche visant à réformer les conditions d'exploitation de l'aéroport et les modalités de gouvernance pour tenir compte du cadre issu des nouvelles lignes directrices.*

*En ce qui concerne plus précisément le point suivant : « III – Deux projets en butte à des difficultés / A – Un soutien financier disproportionné / 2- Des retombées économiques plus faibles que prévu »*

*La SEADJ s'est préoccupée de mesurer régulièrement les retombées économiques du projet de développement aéroportuaire de Dole Jura au moyen d'une étude d'impact économique prise en charge par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura en tant qu'actionnaire de la société concessionnaire.*

*Une première analyse a ainsi été réalisée en 2013, après consultation, par le cabinet spécialisé EGIS France.*

*Les résultats de cette étude ont fait notamment l'objet d'une restitution au Comité stratégique, instance mise en place dans le cadre de la convention de Délégation de Service Public à l'initiative du Délégant et composé des financeurs de la plateforme : Conseil Général du Jura, Conseil Régional de Franche-Comté, Communauté d'Agglomération du Grand Dole, Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, en présence du Conseil Général de Haute-Saône, du Conseil Général du Doubs, des Maires de Tavaux et de Gevry.*

*Cette première étude a notamment montré les avancées suivantes :*

- Un aéroport en forte croissance et avec des perspectives confirmées pour une infrastructure en pleine mutation*

- *Des premiers effets sur l'économie et l'emploi : 50 emplois directs, un impact pouvant aller jusqu'à 340 € par passager en séjour sur l'inter région et 1/3 des passagers qui dépensent en moyenne 5.70 € sur la plateforme...*
- *Une attractivité en devenir : des implantations confortées et des transferts au bénéfice de la plateforme... à proximité du Pôle Innovia et avec 20 ha d'espace économique en devenir...*
- *Un impact déjà avéré sur le tourisme : 12 % de passagers en réceptif (soit 9000 passagers), des retombées dans un rayon de 50 km, avec accompagnement de la mobilisation des TO et agences de voyages*
- *Des effets significatifs en termes d'image et de notoriété, à conforter par une offre de services et de dessertes, à une échelle interrégionale.*

*Une deuxième étude a été menée en 2014 en collaboration des opérateurs aériens via les fichiers de réservations.*

*Il en a résulté que :*

- *30 % des réservations dont la transaction de règlement est réalisé hors France soit 30 000 visiteurs identifiés,*
- *30 % de ces personnes (soit 9 000 personnes) sont des touristes,*
- *30 % sont des visiteurs mais utilisent de l'hébergement non-marchand (résidence secondaire ou amis)*
- *les 40 % restants sont des visiteurs familles résidents.*

*Cette étude a également permis de mesurer l'impact économique de ce trafic réceptif. Il en a résulté que l'impact économique de chaque euro investi par la collectivité avait un impact de 2,5 euros sur l'économie jurassienne.*

*Concernant, par ailleurs, le taux de fuite sur les aéroports voisins qui est visé dans le rapport, la SEADJ tient à souligner que les liaisons mises en place depuis la plateforme de Dole affichent actuellement un taux de remplissage de l'ordre de 78 à 93 % en moyenne sur l'année ce qui représente 10 % du trafic passagers des aéroports de Lyon/Genève/Bâle sur des liaisons identiques tels que : Porto, Marrakech, Lisbonne, Fez, Nice.*

*Le trafic ainsi constaté sur la plateforme de Dole peut être considéré comme un gain de parts de marché ou une reprise de parts de marché sur ces aéroports non pas à cause d'un marché inexistant mais bien parce que l'offre commerciale n'était pas en place.*

*Il semble utile de souligner en dernier lieu que la SEADJ a procédé en 2014 à un sondage des passagers au départ et à l'arrivée afin de définir sa zone de chalandise et de se créer un profil de clientèle dans le but de mieux cibler des actions de promotions et de communication.*

*Ce sondage a démontré clairement le rôle et le statut de plateforme « Interrégionale » de l'aéroport de Dole compte tenu des flux des voyageurs par origine et destination constatés.*

*Ainsi :*

- 22 % des personnes interrogées venaient de la Côte d'Or ;
- 22 % de ces personnes provenait du Doubs
- le Jura n'apparaissait qu'en troisième position avec 18 % personnes interrogées ;
- 15 % de ces personnes étaient venues de Saône et Loire
- 8 % de Haute Saône
- les 15 % restant comprenaient des frontaliers Suisse, des personnes originaires de l'Ain et de la Lorraine.

*La SEADJ espère que ces quelques éléments auront permis d'avoir une meilleure compréhension des relations entre les plateformes de Dole et de Dijon et leur cohérence dans le développement de la grande Région Bourgogne – Franche Comté.*

---