Séance plénière du mardi 9 avril 2024

Commission Mobilités-Énergie

Avis sur le rapport 4-3 de l'Exécutif régional

Actualisation de la stratégie aéroportuaire régionale

Rapporteur : Patrick Viverge

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Une première étude concernant la stratégie aéroportuaire régionale a été réalisée par Mensia Conseil et adoptée les 29 et 30 juin 2017 par l'assemblée du Conseil régional.

Dans un contexte de changement climatique, de maîtrise des dépenses publiques et en application de cet article 37 de la loi 3DS, le Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté a, par délibération de la commission permanente du 12 mai 2022, décidé d'engager l'actualisation de cette stratégie régionale aéroportuaire.

Le cabinet Mensia Conseil a été retenu pour engager l'actualisation de la stratégie régionale aéroportuaire au terme d'une procédure de mise en concurrence. L'étude a été menée entre mars et octobre 2023. Elle a consisté en la mise au point d'un diagnostic et de scénarios d'évolution de l'action régionale sur les principales plateformes aéroportuaires.

Puisque l'existence d'aucun aéroport n'est remise en cause, l'actualisation de la stratégie régionale n'entraine pas modification du SRADDET, celui-ci intégrant déjà aujourd'hui des objectifs en matière aéroportuaire : "favoriser les échanges internationaux en améliorant les connexions avec les grands aéroports" et "renforcer le maillage territorial des plateformes aéroportuaires en faveur de l'économie et de l'intérêt général". De plus, elle répond à la demande de la loi 3DS de 2022.

Avis du CESER

Au vu du présent rapport, le CESER note tout d'abord que l'actualisation de la stratégie aéroportuaire régionale s'inscrit dans la continuité du positionnement du Conseil régional de ces dernières années. La volonté de soutenir la préservation du maillage aéroportuaire par le financement ponctuel de travaux de rénovation se poursuit depuis 2017. Le CESER note le choix de la Région de participer aux programmes d'investissement, notamment pour la rénovation des pistes comme cela l'a été à Dijon-Darois et Gray, engagement qui se poursuit à hauteur de 1,58 M€ pour la piste de Dole-Jura.

Le CESER prend acte de la volonté de la Région de rester dans les six syndicats mixtes auxquels elle participe actuellement. Concernant l'aéroport de Dole-Jura en 2024, comme en 2023, la Région ne participera pas aux charges de fonctionnement du syndicat.

La stratégie désirée concernant les vols commerciaux pour l'aéroport de Dole-Jura est un point d'interrogation pour le CESER qui peine à déceler les orientations envisagées en la matière.

Dans un contexte où la réduction des émissions de Gaz à effet de serre (GES) devient une priorité absolue, et ce plus particulièrement dans le domaine des transports, le CESER s'interroge sur les stratégies industrielles et commerciales des plateformes aéroportuaires régionales afin qu'elles s'inscrivent dans des modèles économiques plus vertueux et durables pour l'environnement.

Conformément à son avis rendu le 19 octobre 2021, au sujet de l'aéroport Dole-Jura, le CESER réitère son propos et invite à une réflexion pour réorienter la stratégie de l'aéroport, dans une logique de développement économique favorisant des retombées davantage locales, tirant parti des ressources existantes, imaginant de nouvelles perspectives comme des implantations d'entreprises logistiques, des projets de déconstruction d'avions…

Vote du CESER : adopté à l'unanimité des suffrages exprimés (1 abstention).

Déclarations

Jean-Pierre Bouhelier, au nom de la CFDT

La CFDT s'inscrit entièrement dans l'avis proposé par la commission Mobilités-Énergie.
Nous tenons à insister sur un aspect de cette stratégie qui vise à "favoriser les échanges internationaux en améliorant les connexions avec les grands aéroports". En effet, au-delà de l'aspect économique de cette mesure, l'aspect service rendu aux usagers de la région Bourgogne-Franche-Comté est aussi important. Facilitr l'accès aux aéroports internationaux que sont Orly, Roissy, St Exupéry et Mulhouse relève d'une prérogative du Conseil régional.
Les liaisons TGV et TER existantes doivent être maintenues. La ligne TGV Mulhouse–Lille, suspendue en 2020 pendant la crise Covid doit aussi être remise en service pour accéder plus facilement à Roissy depuis la région.
L'offre régionale devrait aussi proposer un billet unique de la gare de départ jusqu'à l'arrivée à l'aéroport. Une solution qui faciliterait le déplacement pour bon nombre d'usagers de BFC.

Cédric Journeau, au nom de la FNAUT

La FNAUT salue la transparence et l'objectivité de l'étude réalisée par le cabinet Mensia portant sur la stratégie aéroportuaire régionale. La synthèse permet d'avoir des chiffres de fréquentation, des données économiques qui permettent à chacun de se faire sa propre opinion sur le sujet. Nous souhaitons vivement retrouver les mêmes données pour les lignes TER dans la région.
Sur le fond, la volonté de la région de maintenir l'ensemble des infrastructures aéroportuaires, à savoir une dans chaque département, permet de répondre aux différentes activités aériennes. En particulier, pour les vols en lien avec les missions de défense et de sécurité. Vols qui ne diminueront pas dans l'avenir. En parallèle, le positionnement de la Région pour mettre fin au financement des vols à bas coût au départ ou arrivée de l'aéroport de Dole est accueilli favorablement. En effet, plusieurs facteurs vont dans ce sens :
- la création d'une nouvelle liaison ferroviaire vers l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse à l'horizon 2034 qui permettra via les TGV Lyria Paris Zurich de rejoindre cette aéroport,
- la volonté de renforcer les liaisons par TGV vers les grands aéroports dont Roissy à 2h de Dijon,
- l'attractivité de l'aéroport de Dole par moins de la moitié de la région : l'Yonne et la Nièvre regardent vers Paris, le sud de la Saône-et-Loire vers Lyon, Belfort vers Bâle, St Claude vers Genève,
- le recentrage des moyens financiers de la Région vers le TER eu égard aux contraintes financières actuelles.

La FNAUT votera l'avis.

Dominique Guyon, au nom de la FNE BFC

Un courrier FNE BFC a été adressé le 5 mars 2024 à Mme la Présidente de Région rappelant l'importance des enjeux tant environnementaux que socio-économiques qui justifieraient d'organiser une concertation du public autour de la stratégie aéroportuaire régionale. En l'absence de réponse de la collectivité, notre organisation, considérant qu'une concertation du public autour de cette stratégie était pleinement justifiée, a saisi le président de la Commission nationale du débat public (CNDP) afin d'accompagner une démarche participative au nom du droit d'initiative citoyen.
En effet, l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 a porté réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.
En juin 2023, dans le cadre du plan d'avenir pour les transports ont été lancées des négociations des volets "mobilités" des contrats de plan État/Région, chefs de file en la matière avec l'objectif d'intégrer la planification et la transition écologiques. Ces contrats ont vocation à traduire la priorité accordée aux modes de transport moins impactants pour l'environnement, en favorisant l'amélioration des réseaux existants et les changements d'usage au bénéfice des mobilités décarbonées.
Si des innovations se font jour, les solutions de décarbonation du secteur aérien sont loin d'avoir atteint leur maturité et celle-ci sera très longue à mettre en œuvre, tout particulièrement en Bourgogne-Franche-Comté au regard de la petite taille des opérateurs.
Prendre le temps d'une concertation du public en exposant largement les différents enjeux est l'opportunité d'accompagner nos concitoyens dans leur réflexion sur les mobilités et la nécessaire transition écologique face à l'ampleur des changements climatiques et à l'effondrement de la biodiversité. FNE BFC votera cet avis.

Nicole Guyot, au nom de la CCIR

La CCI réitère sa vision de l'utilité de l'Aéroport de Dole-Tavaux dans le développement économique et social de la Région.
Cet aéroport peut favoriser l'émergence de services nouveaux au niveau local (tourisme, affaires…) et son désenclavement. C'est un atout complémentaire dans un contexte multimodal et il peut décharger également les grands aéroports dont l'accès est encombré.
Nous sommes toutefois conscients qu'il y aura lieu de développer quelques vols commerciaux à plus ou moins long terme. C'est une des raisons pour lesquelles il convient de ne pas prendre de décisions trop hâtives. Il y aurait d'ailleurs lieu de connaître le coût d'un siège avion à Dole comparé à un coût dans le ferroviaire.

L'on ne peut ignorer également les démarches volontaires entreprises par les aéroports afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'aéroport de Lyon en est un exemple en phase d'expérimentation. Ne pas oublier également les emplois existants et futurs dans le cadre d'un développement.
À titre complémentaire, nous rappelons le rôle joué par cet aéroport lors des incendies de forêt en Région, ainsi qu'en période sanitaire lors du Covid.

Jean-Philippe Lefèvre, en tant que personnalité qualifiée

Je vais revenir sur quelques points de notre avis. Apporter des nuances ou des précisions.
1- Notre avis renvoie à un précédent de 2021 et "s'inscrit dans la continuité de la politique du Conseil régional". Seulement depuis l'environnement a changé. Les exécutifs des CD21, 71, de la Métropole dijonnaise ont rejoint le CD39 afin de conforter l'avenir de la plate-forme aéroportuaire Dole-Jura et d'en faire, malgré le Conseil régional, la plate-forme régionale.
2- On ne cesse de parler d'un autre modèle économique avec des flux entrants… nous allons débattre de l'œnotourisme ; que ne positionne-t-on pas l'aéroport de Dole-Jura comme la porte d'entrée des 4 vignobles ? Côte de Beaune, de Nuits, Chalonnaise et du Jura ? Nous sommes au cœur de toutes les compétences du Conseil régional.
3- Notre avis fait référence à l'investissement, soit, mais pourquoi passer sous silence la différence de traitement de base entre Dole-Jura et les autres plates-formes aéroportuaires soutenues par la Région au titre de leur "multi activités". Pourquoi 68 000 à Nevers ou 148 000 à Auxerre et rien à Dole ? Qui va nier le rôle joué par l'aéroport Dole-Jura dans le domaine sanitaire, de la sécurité civile ou aérienne ?
Je vous remercie de votre écoute.

Guy Zima, au nom de la CGT

Le rapport soumis fait le choix de l'approche par les fonctionnalités et les réalités des différentes plateformes aéroportuaires en y adjoignant la portée socio-économique. Il évite ainsi l'écueil d'un débat de chapelles et de clochers dans lequel se fourvoient, à leur désavantage, barons locaux et sécessionnistes en mal de reconnaissance.
Cette évolution sur Dole-Tavaux ne doit pas être une fin en soi mais bien un appel, à la fois à la raison et au travail sur d'autres bases, à la recherche d'un projet industriel du 21e siècle.
L'aviation existera encore, et le besoin d'infrastructures tout autant, mais ses évolutions techniques peuvent conduire à des besoins nouveaux auxquels il faut être attentif. La localisation de moindre urbanisation est un avantage qu'il faut savoir garder et, comme pour le foncier portuaire, être vigilant à son utilisation.
Le sujet de l'accès à une plateforme aéroportuaire internationale pour la BFC est à traiter avec l'existant à Bâle-Mulhouse, Lyon-Saint-Exupéry, Orly ou Roissy.
La question des accès par le fer ou par la route à ces plateformes est lui aussi à traiter. Comment expliquer que ce parcours terrestre coûte plus cher que celui aérien vers le Portugal au départ de Tavaux ? Dans les faits, il coûte plus cher car les externalités aériennes sont prises en charge par la collectivité.
Ceci doit faire réfléchir sur les choix de société que nous faisons en laissant le marché soutirer l'argent public à son seul profit.
Sous la réserve de ces compléments, la CGT votera l'avis.

Didier Michel, au nom du MEDEF

Aujourd'hui nous prenons acte que dans l'état actuel des choses, les aéroports régionaux, en particulier Dole-Tavaux ne sont pas d'un niveau international.
Il est donc indispensable de poursuivre des schémas d'accès et de connexions avec les plateformes aéroportuaires internationales.
Un maillage devra être étudié de façon à favoriser le désenclavement de la région BFC.

Franck Ayache, au nom de la CFTC

Madame la Présidente, Monsieur le 1er vice-président, Monsieur Michel Neugnot,
L'aéroport Dole-Tavaux est un aéroport trop petit par rapport aux aéroports qui l'entourent c'est une évidence.
Ceci dit à l'image de celui de Dijon-Longvic qui est devenu un aéroport d'affaires, il est nécessaire de le maintenir en activité.
En effet, s'il venait à fermer, compte tenu de la tendance actuelle et de la difficulté à maintenir les équipements et les infrastructures dans le maillage territorial, il est fort à parier qu'il ne réouvrirait pas. Cet aéroport sera perdu pour la région à l'image de certaines lignes ferroviaires, de certains hôpitaux et d'un trop grand nombre de services publics en milieu rural.
La CFTC votera l'avis du CESER.