



## ASSOCIATION DES AMIS DE L'AÉROPORT DE DIJON BOURGOGNE

Siège : Aéroport de Dijon Bourgogne 21600 Longvic  
Courriel : amis.aeroportdijon@gmail.com

### CE QUE NOUS SOMMES CE EN QUOI NOUS CROYONS

L'Association des Amis de l'Aéroport de Dijon a pour ambition de regrouper les passionnés, les amoureux et les curieux de l'aviation, celles et ceux qui depuis l'adolescence ont leur vie bercée et habitée par les héros des airs (Blériot, Mermoz, Saint-Exupéry, ...), par leur légende et celle de leurs aéronefs.

On y trouvera à ce titre des pilotes d'avion, d'ulm, de vol à voile, de montgolfières, des aéromodélistes, des parachutistes, des collectionneurs, ceux qui exercent leur métier dans l'aéronautique (à l'aéroport, sur la base aérienne militaire, dans les compagnies aériennes et les avions, à l'Aviation Civile, chez les agents de voyages...), et encore de simples particuliers pour qui l'avion rime avec évasion, rêve, aventure, voyage...

On y trouvera aussi des chefs d'entreprise et plus généralement les acteurs économiques pour qui un aéroport est un outil indispensable de développement de l'attractivité de leur région. L'avion est par ailleurs un mode indispensable de déplacement pour aller conquérir de nouveaux marchés et ainsi concourir à l'essor économique du territoire et de l'emploi. Dijon est en taille la 22ème agglomération française alors que son aéroport n'est qu'à la 48ème place, avec pourtant une zone de chalandise de 1,2 millions d'habitants situés à une heure de route au plus de l'Aéroport.

## Son objet sera double :

- soutenir et encourager les politiques publiques en faveur du développement de l'Aéroport de Dijon, en aidant notamment à mieux faire connaître aujourd'hui le programme d'investissements dit « Renaissance » (près de 16 millions € HT engagés par les collectivités), qui représente pour l'Aéroport et la région en général un enjeu économique considérable
- proposer aux adhérents des animations et manifestations centrées autour de l'aéronautique (conférences, rencontres, visites privilégiées, expositions...).

Nous nous emploierons également à « tordre le cou » à des contrevérités qui parce qu'elles sont souvent le produit d'une mauvaise information peuvent à tort desservir l'image et la réputation du transport aérien et plus particulièrement de l'aéroport de Dijon :

- **non, l'avion n'est pas réservé qu'aux riches et aux privilégiés.** Il suffit de voir qui emprunte les vols charters au départ de Dijon pour se rendre compte que la démocratisation de l'accès à l'avion est une réalité. Quant aux vols low-cost initiés par des compagnies comme Ryanair, Easyjet, Flybe, ils ont ouvert des perspectives de voyages dans l'Europe toute entière à des prix défiant toute concurrence. La perspective d'ouvrir à Dijon des lignes de cette nature s'inspire bien sûr de cette volonté de mettre l'avion à portée de bourse des uns et des autres, quels que soient l'âge et la condition sociale. En outre il en résulte un formidable enrichissement économique et touristique du territoire et une étude récente du Ministère du tourisme (ODIT France) a situé à 230 € par jour et par passager low cost la retombée locale.
- **non, l'avion n'est pas une source grave et irrémédiable de pollution :** le transport aérien mondial ne représente aujourd'hui que 2 % des émissions de gaz atmosphériques, contre 20% par exemple pour le transport routier. Une Convention a d'ailleurs été signée, au début de cette année, suite au Grenelle de l'Environnement, entre les autorités publiques et les acteurs du transport aérien. Celle-ci vise d'ici 2020 à réduire de 50% les émissions de gaz carbonique des nouveaux avions et le bruit perçu du fait du trafic aérien. Cet accord prévoit également de diminuer de 80% les émissions d'oxydes d'azote. A Dijon, selon une étude technique officielle 2003 des Cabinets spécialisés Iénair et Sofreavia, l'émission de polluants est bien moindre que celle du trafic routier environnant et le bruit résultant du trafic aérien civil et commercial est bien en dessous des normes critiques ( le type d'avions attendu dans le cadre du développement de l'Aéroport sera de surcroît, parce que récents, de motorisation faiblement impactante, et il n'est absolument pas prévu de trafic de nuit ou cargo ). Enfin, selon une enquête nationale réalisée en 2005, les bruits perçus par les français résultent dans 70% des cas du trafic routier, dans 36% des cas du voisinage, dans 17% des cas de l'avion et dans 8% des cas du train.

- **non, l'aéroport de Dijon n'est pas d'un coût exorbitant** dans son fonctionnement : il ne représente que 0,1 % du budget Transports du Conseil régional, 0,5% de ce budget pour le Grand Dijon et 0,45% pour celui du Conseil général de Côte d 'Or
- **non encore, les prévisions de développement de l'Aéroport de Dijon ne sont pas démesurées.** En passant de 27 500 passagers aujourd'hui à 200.000 à l'horizon 2009-2011, cela ne conduit pas à une augmentation insensée du nombre de mouvement d'avion, qui serait proportionnelle à cette évolution de trafic, puisque si on compte actuellement 19.874 mouvements ( dont 15.000 mouvements militaires ), ils seront 22.600 pour les 200.000 passagers envisagés. A titre de comparaison, Orly représente 250.000 mouvements d'avion par an.
- **non enfin, l'avion n'est pas un mode de transport dangereux**, il est même le plus sûr au monde, avec une moyenne annuelle pour 25 millions de mouvements et 2 milliards d'usagers de 560 morts consécutifs à 38 accidents, à comparer avec les près de 5.000 automobilistes décédés par an sur les seules routes de France. Il faut savoir que le risque de mourir d'un accident de voiture est 30 fois supérieur à celui du transport par bus, de 45 fois supérieur à celui du train et de 90 fois supérieur à celui de l'avion.

## CE QUE NOUS NE SOMMES PAS

Les membres de notre association, même s'ils revendiquent leur forte et commune appartenance au monde de l'aviation ne sont pas de féroces incondtionnels de celui-ci, ce qui les rendraient aveugles ou sourds aux revendications et critiques, cependant souvent excessives, des adversaires de ce mode de transport et du développement de l'Aéroport de Dijon.

Nous sommes tout aussi conscients qu'eux des risques environnementaux et autres inhérents à l'avion, mais quel est le mode de transport qui n'en comporte pas ? Les réglementations existantes, fortement contraignantes, les études et enquêtes régulièrement engagées par les autorités aéroportuaires locales pour mesurer de tels risques, sont déjà un élément de satisfaction en termes de vigilance et de réponse aux interrogations soulevées.

Que les riverains de l'aéroport ainsi que les porte-paroles des doctrines écologiques s'enquièrent des conditions du développement de l'Aéroport de Dijon, rien de plus naturel à nos yeux, à la condition toutefois que la démarche se fasse en toute connaissance de cause, dans le cadre d'un dialogue serein et objectif, à partir d'informations vraies et fondées.

Nous nous disons aussi pourquoi se préoccupe-t-on autant, sans raison sérieuse parfois, des « menaces » que feraient peser sur la tranquillité des habitants l'activité de l'Aéroport, quand on oublie de parler de toutes ces populations qui vivent au bord des autoroutes, des routes, des voies ferrées, dans les villes, toutes situations géographiques où les nuisances sonores le disputent aux pollutions atmosphériques, et à des niveaux d'« agressivité » sans commune mesure avec ceux constatés autour de l'Aéroport de Dijon ?

L'Aéroport de Dijon-Bourgogne présente donc au final bien plus d'avantages que d'inconvénients, d'autant que ceux qui se plaignent de son re-développement, et non de son extension, se sont installés dans sa proximité en toute connaissance de cause, la Base Aérienne ayant été créée en 1920.

Notre conviction profonde est donc qu'une Bourgogne moderne et tournée vers l'international ne peut ni ne doit se permettre de rater ce rendez-vous de la desserte aérienne, au risque de perdre son attractivité et sa compétitivité.

## COMPARATIF AVEC D'AUTRES REGIONS FRANCAISES

Des régions ou des départements de taille moyenne, comme la Bourgogne et la Côte d'Or, ont bien compris l'enjeu de développement économique que représente une infrastructure aéroportuaire, et se sont dotés en conséquence d'aéroports performants au trafic significatif ( chiffres 2007 ) :

- la Bretagne avec Brest (850.433 passagers) et Rennes (534.863 passagers),
- l'Auvergne avec Clermont-Ferrand (55.811 passagers),
- le Limousin avec Limoges (391.220 passagers),
- le Nord-Pas de Calais avec Lille (1.051.758 passagers),
- l'Alsace avec Strasbourg (1.733.050 passagers),
- la Lorraine avec Metz-Nancy (344.913 passagers),
- la Basse-Normandie avec Caen (112.091 passagers),
- l'Aude avec Carcassonne (467.927 passagers),
- l'Isère avec Grenoble (469.658 passagers),
- la Savoie avec Chambéry (231.843 passagers),
- le Vaucluse avec Avignon (109.615 passagers),
- la Dordogne avec Bergerac (254.429 passagers),
- la Charente-Maritime avec La Rochelle (220.577 passagers).

**Pendant que Dijon comptait l'an dernier 14.112 passagers commerciaux.**