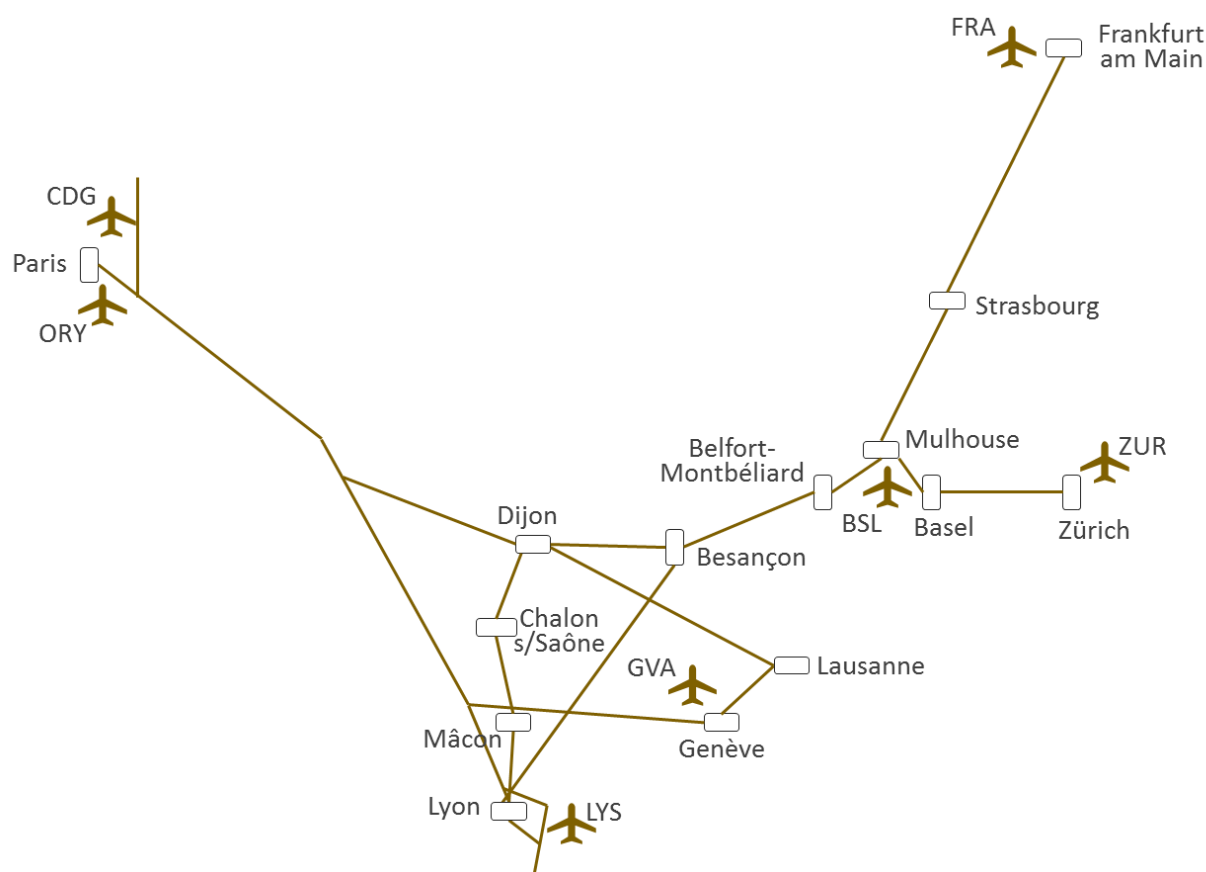


Analyse de l'état actuel et les évolutions potentielles de l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports depuis la région Bourgogne-Franche-Comté



Rapport d'étude

26/01/2026

Sommaire

1. Résumé analytique	4
2. Introduction.....	6
3. Contexte	7
4. Méthodologie	8
5. Analyse de l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports.....	13
5.1 Aéroport de Paris-Charles de Gaulle (CDG)	13
5.2 Aéroport de Paris-Orly (ORY)	18
5.3 Aéroport de Lyon-Saint Exupéry (LYS)	23
5.4 Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg (BSL)	28
5.5 Genève Aéroport (GVA).....	33
5.6 Zürich Flughafen (ZRH)	38
5.7 Frankfurt Flughafen (FRA)	43
6. Analyse de l'accessibilité des grands aéroports par ville.....	48
6.1 Dijon	49
6.2 Besançon	51
6.3 Dole	53
6.4 Vesoul	55
6.5 Belfort	57
6.6 Chalon-sur-Saône	59
6.7 Mâcon	61
6.8 Auxerre	63
6.9 Nevers.....	65
7. Perspectives d'amélioration de l'accessibilité des grands aéroports	67
7.1 Amélioration des infrastructures	67
7.2 Amélioration des services	74
8. Conclusion et recommandations	80
9. Annexes	83

1. Résumé analytique

L'étude menée par l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée vise à évaluer l'accessibilité actuelle par le mode ferré des grands aéroports français, suisses et allemands situés à proximité de la région Bourgogne-Franche-Comté et à identifier les évolutions potentielles pour améliorer cette accessibilité. L'analyse s'appuie sur un inventaire détaillé des liaisons existantes (train, autocar, transports en commun), une comparaison des temps et coûts de trajet avec la voiture, et une évaluation de la compétitivité de ces différents modes de transports.

Contexte et principaux aéroports concernés

La région Bourgogne-Franche-Comté ne dispose pas d'un grand aéroport sur son territoire. L'accès aérien s'effectue donc via des plateformes situées hors région, principalement Paris-Charles de Gaulle (CDG), Paris-Orly (ORY), Lyon-Saint Exupéry (LYS), l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg (BSL), Genève Aéroport (GVA), Zürich Flughafen (ZRH) et Frankfurt Flughafen (FRA). L'accessibilité de ces aéroports, souvent bien connectés au réseau ferroviaire, représente un enjeu majeur pour l'attractivité et le développement durable de la région.

Principaux résultats

Accessibilité ferroviaire par aéroport

Paris-Charles de Gaulle est l'aéroport le plus accessible par le mode ferré, avec une moyenne de 9 liaisons utiles à l'aller et 10 au retour depuis les principales villes régionales. Le train est en moyenne 15% plus rapide et 4% moins cher que la voiture (coût du carburant et des péages), et 64% moins cher si l'on considère le coût complet de la voiture (entretien, parking, etc.). Près de 73% des vols sont accessibles par le train.

Paris-Orly démontre une accessibilité proche de Paris-Charles de Gaulle, avec 8 liaisons utiles à l'aller et 9 au retour. Le train est 15% plus rapide que la voiture, mais le coût est quasi équivalent (1% plus cher en coût simple, 62% moins cher en coût complet).

Lyon-Saint Exupéry est l'aéroport le plus connecté en nombre de liaisons (jusqu'à 17 par jour depuis Dijon), mais le passage par Lyon rallonge le temps de trajet, rendant la voiture souvent plus compétitive. Le train est 26% moins rapide que la voiture en moyenne, mais 64% moins cher en coût complet.

L'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg bénéficie d'une bonne accessibilité depuis le nord de la région, mais la majorité des voyageurs utilisent la voiture. Le train est 8% moins rapide que la voiture, mais 62% moins cher en coût complet.

Genève Aéroport et Zürich Flughafen ont une accessibilité plus limitée par le train, avec peu de liaisons directes et des temps de trajet souvent supérieurs à la voiture, sauf pour certains trajets via TGV Lyria. Le train reste compétitif en coût complet, mais plus cher en coût simple.

Enfin, pour Frankfurt Flughafen l'accessibilité ferroviaire est limitée mais intéressante en termes de temps et de coût pour certaines villes.

Analyse par ville

Dijon bénéficie de la meilleure accessibilité globale, avec des temps de trajet en train souvent plus courts que la voiture et des coûts équivalents ou inférieurs. Belfort occupe la deuxième

meilleure position grâce à la proximité de plusieurs aéroports et à la fréquence des liaisons. Besançon et Mâcon ont un bon niveau de connectivité, avec des liaisons rapides ou avantageuses en coût. L'accessibilité est plus variable pour Chalon-sur-Saône, Vesoul, Auxerre Nevers qui sont parfois pénalisée par le nombre de correspondances ou des temps de trajet élevés.

Perspectives d'amélioration

Infrastructures

A court terme le projet CDG Express consistant en une nouvelle liaison rapide entre Paris-Gare de l'Est et Paris-Charles de Gaulle, dont la mise en service est prévue en 2027, pourrait apporter un gain de temps estimé à 10 minutes pour les voyageurs régionaux. Les nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express, notamment la ligne 17 vers Paris-Charles de Gaulle et la ligne 18 vers Paris-Orly améliorera les correspondances avec ces aéroports. A plus long terme la Nouvelle liaison ferroviaire de l'Euroairport fournira un accès direct à l'aéroport depuis Mulhouse et Bâle avec une réduction du temps de trajet de 12 à 20 minutes, voire plus. La LGV Rhin-Rhône 2^e phase section Est améliorera les correspondances et augmentera les fréquences vers les aéroports suisses et allemands. Des projets suisses et allemands auront pour effet de réduire les temps de trajet et d'augmenter les fréquences.

Services

L'optimisation de certaines correspondances TER/TGV, TER/TER et TER/TGV permettrait de réduire le temps de parcours pour des trajets nécessitant des changements dans les gares de Dijon, Mulhouse, Strasbourg, Bâle et surtout Bourg-en-Bresse. Le rétablissement de la liaison TGV directe avec Paris-Charles de Gaulle et la création d'une mission directe à Lyon-Saint Exupéry sont des pistes à poursuivre. Enfin l'extension des services combinés train-avion existants aux gares régionales, en partenariat avec les compagnies aériennes et les opérateurs ferroviaires augmentera l'attractivité du train comme moyen de transport pour se rendre aux aéroports.

Conclusion

L'accessibilité ferroviaire des grands aéroports depuis la Bourgogne-Franche-Comté est globalement satisfaisante pour les aéroports parisiens et pour Lyon, mais perfectible pour les plateformes suisses et allemandes. Les évolutions prévues des infrastructures et des services devraient permettre d'améliorer encore cette accessibilité, à condition de poursuivre les efforts de coordination, d'information et d'innovation dans les offres de mobilité.

Recommandations

- Mieux communiquer sur les alternatives ferroviaires existantes auprès des publics, notamment professionnels.
- Collaborer avec les gestionnaires d'aéroports pour développer les déplacements par train.
- Poursuivre le lobbying pour la remise en circulation de liaisons directes avec CDG et LYS.
- Optimiser les correspondances et augmenter les fréquences sur les axes stratégiques.
- Étendre les offres combinées air+fer aux gares de Bourgogne-Franche-Comté.

2. Introduction

Ce rapport présente les conclusions d'une étude menée par l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée en partenariat avec trois collectivités adhérentes de l'Association¹. L'étude devait répondre aux objectifs suivants :

- Evaluer l'accessibilité actuelle par le mode ferré et autres transports en commun des grands aéroports intra- et intercontinentaux situés en périphérie de la région Bourgogne-Franche-Comté ;
- Analyser l'utilisation actuelle de ces aéroports par la clientèle bourguignon-franc-comtoise
- Recenser le point de vue des opérateurs ferroviaires sur les perspectives de développement des flux entre la Bourgogne-Franche-Comté et ces aéroports ;
- Identifier les évolutions potentielles de l'accessibilité des grands aéroports par le mode ferré et autres transports en commun depuis la région Bourgogne-Franche-Comté et proposer des actions pour y parvenir.

L'étude s'est déroulée de juin à décembre 2025 selon un programme de travail convenu avec les partenaires. La première phase de travail a consisté en la création d'un inventaire des liaisons existantes par le train, l'autocar et les transports en commun, directes ou avec des correspondances, entre neuf villes bourguignon-franc-comtoises² et les grands aéroports intra- et intercontinentaux situés à proximité de la région.³ A partir de cet inventaire chaque liaison a été analysée pour ce qui concerne les fréquences, l'amplitude horaire des services, l'offre aéroportuaire accessible, le temps du trajet et la compétitivité par rapport à la voiture en termes de temps et de coût.

Dans la deuxième phase de travail, des données ont été collectées sur la fréquentation des grands aéroports par la clientèle bourguignon-franc-comtoise. Ces données ont été enrichies par des échanges organisés avec les gestionnaires de certains aéroports afin de connaître l'importance de cette clientèle pour leurs plateformes. Des contacts ont également été pris avec des opérateurs ferroviaires pour recueillir leur avis sur les perspectives de développement de services ferroviaires vers les grands aéroports depuis la région Bourgogne-Franche-Comté, et notamment les services combinés de type « train + avion ».

La dernière phase de travail a été consacrée à l'identification des améliorations potentielles dans l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports depuis la région Bourgogne-Franche-Comté qui pourraient être apportées soit par la mise en service des projets d'infrastructure déjà programmés, soit par l'évolution des services existants, à infrastructures constantes.

¹ Région Bourgogne-Franche-Comté, Dijon Métropole, Grand Besançon Métropole

² Dijon, Besançon, Dole, Belfort, Vesoul, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Nevers, Auxerre

³ Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly, Lyon Saint-Exupéry, Genève Aéroport, Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg, Zurich Flughafen, Frankfurt Flughafen

3. Contexte

En l'absence d'infrastructures aéroportuaires d'envergure nationale ou internationale sur son territoire, l'accès à la région Bourgogne-Franche-Comté par voie aérienne s'effectue principalement via des aéroports intra- et intercontinentaux situés en dehors de la région avec le pré ou post-acheminement réalisé par d'autres modes de transport, principalement routiers. L'accessibilité de ces aéroports par des modes décarbonés, et notamment par le train, est ainsi un enjeu majeur pour le développement économique et touristique durable, ainsi que pour l'attractivité de la région Bourgogne-Franche-Comté.

Malgré l'absence de grands aéroports implantés directement sur son territoire, la région Bourgogne-Franche-Comté bénéficie d'une certaine proximité à un nombre d'aéroports d'importance européenne ou mondiale situés dans des régions ou pays voisins, dont la plupart sont reliés directement aux réseaux ferroviaires, notamment :

- Paris-Charles de Gaulle (CDG) : 70,3 millions de voyageurs (2024), 328 destinations proposées dans 119 pays, connexions ferroviaires longue distance et locales ;
- Frankfurt Flughafen (FRA) : 61,6 millions de voyageurs (2024), 311 destinations proposées dans 98 pays, connexions ferroviaires longue distance, régionales et locales ;
- Paris-Orly (ORY) : 33,1 millions de voyageurs (2024), 175 destinations proposées dans 42 pays, connexions ferroviaires locales ;
- Zurich Flughafen (ZRH) : 31,2 millions de voyageurs (2024), 198 destinations proposées dans 74 pays, connexions ferroviaires longue distance, régionales, et locales ;
- Genève Aéroport (GVA) : 17,8 millions de voyageurs (2024), 146 destinations proposées dans 52 pays, connexions ferroviaires longue distance, régionales et locales ;
- Lyon Saint Exupéry (LYS) : 10,4 millions de voyageurs (2024), 130 destinations proposées dans 41 pays, connexions ferroviaires longue distance et locales ;
- Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg (BSL) : 8,9 millions de voyageurs (2024), 103 destinations proposées dans 33 pays.

La situation de la Bourgogne-Franche-Comté dans les réseaux ferroviaires national et européen, ainsi que le maillage ferroviaire régional rendent possibles des connexions à ces aéroports sans l'utilisation de la voiture. Toutefois, ces connexions ne sont pas exploitées à leur plein potentiel, soit en raison des manques, réels ou perçus comme tels, dans les services ferroviaires utilisant ces connexions (fréquences insuffisantes, horaires et/ou services inadaptés à la clientèle aérienne, temps de trajet et/ou tarifs non compétitifs, correspondances imposées...), soit par une connaissance insuffisante des services proposés par les opérateurs ferroviaires et autres transports en commun permettant de rejoindre les grands aéroports.

En même temps, des investissements planifiés dans les réseaux ferroviaires français et étrangers, ainsi que des évolutions envisageables dans les services existants, pourraient améliorer les connexions entre la région Bourgogne Franche-Comté et les grands aéroports et faciliter ainsi les échanges avec l'Europe, et le monde. A cet effet, il est nécessaire de dresser un bilan complet des schémas d'accès existants aux grands aéroports intra- et intercontinentaux par le mode ferré et d'autres transports en commun depuis la Bourgogne-Franche-Comté et d'identifier les évolutions potentielles pouvant améliorer ces connexions, en fonction des besoins identifiés auprès de la clientèle se déplaçant vers et depuis les grands aéroports.

4. Méthodologie

L'analyse de l'accessibilité ferroviaire des aéroports inclus dans le périmètre de l'étude a été effectuée à partir d'une grille horaire construite pour l'ensemble des relations ferroviaires, directes ou avec des correspondances, entre les neuf villes et les sept aéroports retenus. La grille horaire a été établie pour un jour ouvrable de base (JOB)⁴ en intégrant les horaires disponibles sur les sites de réservation des entreprises de transport proposant des services entre les aéroports ou les grandes villes à proximité immédiate et les villes bourguignon-franc-comtoises, en incluant les liaisons en amont en cas de correspondances, ainsi que les éventuelles liaisons par les transports urbains jusqu'aux aéroports⁵. L'heure d'arrivée ou de départ de chaque aéroport a été calculée à la gare (pour les transports ferrés longue distance, périurbains et urbains) ou l'arrêt de bus le plus proche de l'aéroport. Les temps de correspondances nécessaires entre les trains longue distance et les transports périurbains et urbains ont été déterminés en utilisant les calculateurs d'itinéraires des différents transporteurs impliqués.

La grille horaire ainsi développée a permis dans un premier temps de déterminer deux indicateurs de l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports depuis la région Bourgogne-Franche-Comté – la fréquence des liaisons et le temps de trajet.

Le calcul de la fréquence des liaisons est basé sur le nombre de liaisons « utiles » entre chaque ville et chaque aéroport. Une liaison utile est considérée dans l'étude comme une liaison qui permet à un voyageur d'arriver à un aéroport au moins deux heures avant le départ du dernier vol, ou de partir d'un aéroport au moins une heure après l'arrivée du premier vol. Ainsi, les services qui arrivent trop tard à un aéroport pour pouvoir prendre un vol, ou qui partent trop tôt d'un aéroport pour pouvoir être rejoint à l'arrivée d'un vol, ont été écartés des analyses effectuées. Par ailleurs, les liaisons comprenant des temps de correspondance intermédiaires supérieurs à 50 minutes entre les services régionaux et longue distance ont également été exclues des analyses. Enfin, lorsque deux services partant à des heures différentes de la même origine, et empruntant des itinéraires différents, permettent d'arriver à destination à sensiblement la même heure, seule la liaison la plus rapide a été retenue.

L'amplitude horaire des liaisons utiles détermine le nombre de vols réellement accessibles à chaque aéroport depuis chaque ville incluse dans le périmètre de l'étude. Pour établir cette donnée, l'offre de vols sur une JOB complète a été comptabilisée à partir des sites internet de chaque aéroport et catégorisée par zone de destination⁶.

Le calcul du temps de trajet a été effectué entre l'heure de départ de la gare ou l'arrêt d'origine et l'heure d'arrivée à la gare ou l'arrêt de destination pour chaque liaison utile. Lorsque le trajet peut être effectué à partir ou à l'arrivée de deux gares différentes desservant le même bassin de population (Besançon Viotte ou Besançon Franche-Comté TGV, Belfort Ville ou Belfort-Montbéliard TGV, Mâcon Ville ou Mâcon Loché TGV) le temps de trajet est calculé pour la gare permettant l'accès le plus rapide à la destination finale. Deux mesures du temps de trajet ont été dérivés de ces calculs – le temps le plus rapide entre les villes et les aéroports étudiés, allers et retours confondus, et le temps moyen des allers et retours pour l'ensemble des liaisons utiles entre chaque ville et chaque aéroport.

⁴ Jour ouvrable de base : le mardi, mercredi ou jeudi, hors périodes de vacances scolaires

⁵ Sources : horaires SNCF Voyageurs (TGV Inoui), TGV Lyria, CFF, DB, TER Bourgogne-Franche-Comté, Mobigo (cars), TER Fluo (Grand Est), TER Rémi (Centre Val de Loire), TER Auvergne-Rhône-Alpes, RATP (Ile de France), Sytral (Lyon), Distribus (Saint-Louis)

⁶ France, Europe, Moyen-Orient, Afrique du Nord, reste de l'Afrique, Asie, Amérique du Nord, Amérique du Sud, Caraïbes, Australie et Océanie

Par la suite, une deuxième série d'indicateurs a été produite pour comparer l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports depuis la région Bourgogne-Franche-Comté par rapport à l'accès par la route.

Le premier de ces indicateurs concerne le temps comparatif du trajet entre les modes ferré et routier. Pour établir un temps de référence pour l'accès à chaque aéroport par la route, quatre simulateurs d'itinéraires⁷ ont été utilisés pour aboutir à un temps de trajet moyen pour chaque origine et destination. Les simulations ont été effectuées en veillant aux conditions actuelles de trafic au moment de la simulation afin de ne pas intégrer d'éventuels bouchons ou autres ralentissements le long de l'itinéraire. Les temps de trajet calculés sont ainsi des temps optimaux et ne prennent pas en compte ni des situations de circulation dégradées, ni les éventuels arrêts effectués en route. Ces temps de trajet optimisés ont ensuite été comparés avec le temps de trajet le plus rapide par le mode ferré pour chaque origine et destination.

Le deuxième indicateur concerne le coût comparatif du trajet entre les modes ferré et routier. Pour faire cette comparaison il a fallu d'abord calculer un coût moyen pour chacun des deux modes pour l'ensemble des liaisons étudiées. Le prix moyen pour un trajet en train et transports publics entre les villes et aéroports compris dans le périmètre de l'étude a été établi à partir de différentes sources. Les tronçons grandes lignes en France se sont vu affecter un tarif de point à point qui représente la moyenne du prix minimum et maximum en 2^e classe pour chaque tronçon selon les données disponibles sur le site SNCF Open Data.⁸ Pour les sections des trajets assurés par des services TER Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Centre-Val de Loire et Auvergne-Rhône-Alpes, le plein tarif pour la section concernée a été utilisé. Pour les services de transport urbains et périurbains permettant l'accès direct aux aéroports à partir de la gare d'arrivée dans la ville la plus proche, le tarif retenu est le prix standard pour chaque trajet. Enfin pour les sections à l'international, les prix standards pour les trajets concernés ont été relevés sur les sites des différents opérateurs (TGV Lyria, CFF, DB).

Ce mode de calcul fait ressortir un prix moyen pour chaque origine-destination selon la composition du voyage dont voici quelques exemples :

Dijon>CDG :	66,50 € (prix moyen SNCF Dijon-Paris Gare de Lyon) + 13,00 € (billet aéroport RATP) = 79,50 € .
Besançon>LYS :	36,50 € (prix moyen SNCF Besançon-Lyon Part Dieu) + 14,00 € (billet RhôneExpress) = 50,50 € .
Chalon-sur-Saône>BSL :	46,50 € (prix moyen SNCF Chalon-Mulhouse) + 7,60€ (TER Mulhouse-St-Louis) + 3,00 € (navette Distribus) = 57,10 € .
Dole>ZRH :	13,00 € (TER Dole-Dijon) + 29,50 € (prix moyen SNCF Dijon-Mulhouse) + 50,30 € (prix normal CFF Mulhouse-ZUR) = 92,80 € .
Vesoul>FRA :	13,00 € (TER Vesoul-Belfort) + 28,50 € (prix moyen SNCF Belfort-Strasbourg) + 35,99 € (prix normal DB Strasbourg-FRA) = 77,49 € .

Pour un trajet en voiture entre les villes et aéroports compris dans le périmètre de l'étude, deux estimations des coûts ont été calculées. D'abord un coût minimum comprenant uniquement le prix du carburant et des éventuels péages a été estimé à partir de deux simulateurs (Via Michelin et Mappy). Les estimations ont été faites pour le même type de véhicule (véhicule 5CV, à essence)

⁷ Google Maps, Via Michelin, Mappy et Waze

⁸ <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/tarifs-tgv-inoui-ouigo/information/>

et le moyen des deux résultats a été retenu pour les analyses. Ensuite, un coût complet prenant en compte les autres frais engendrés par l'utilisation de la voiture (assurances, maintenance, parkings...) a été calculé comme le moyen du coût minimum déjà établi, le coût kilométrique d'un trajet comme estimé par la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT)⁹ et le coût kilométrique indiqué par le barème fiscal de référence.¹⁰ Le coût complet du trajet ainsi établi a été majoré ensuite par le prix du parking le plus économique de chaque aéroport pour une durée de 4 jours.

Ce mode de calcul fait ressortir un coût minimum et un coût complet pour un trajet en voiture entre chaque origine et destination dont voici quelques exemples :

Dijon>CDG : (349 km)	<i>Coût minimum</i> : 43,35 € (essence) + 19,80 € (péages) = 63,15 € <i>Coût complet</i> : 107,45 € (moyen des 3 simulations) + 65,60 € (parking PX 4 jours) = 173,05 € .
Besançon>LYS : (236 km)	<i>Coût minimum</i> : 29,53 € (essence) + 20,00 € (péages) = 49,53 € <i>Coût complet</i> : 77,28 € (moyen des 3 simulations) + 60,40 € (parking P5 4 jours) = 137,68 € .
Chalon-sur-Saône>BSL : (283 km)	<i>Coût minimum</i> : 35,59 € (essence) + 23,60 € (péages) = 59,19 € <i>Coût complet</i> : 92,46 € (moyen des 3 simulations) + 53,00 € (parking F3 4 jours) = 145,46 € .
Dole>ZRH : (306 km)	<i>Coût minimum</i> : 37,93 € (essence) + 15,70 € (péages) = 53,63 € <i>Coût complet</i> : 93,24 € (moyen des 3 simulations) + 76,50 € (parking P65 4 jours) = 169,74 € .
Vesoul>FRA : (422 km)	<i>Coût minimum</i> : 52,35 € (essence) + 17,05 € (péages) = 69,40 € <i>Coût complet</i> : 125,34 € (moyen des 3 simulations) + 75,60 € (Holiday parking 4 jours) = 200,94 € .

A partir de ces différents calculs, une analyse du coût comparatif du train par rapport à la voiture a pu être effectuée pour chaque-origine sur la base du coût minimum et du coût complet estimé pour le mode routier.

4.1 Présentation des résultats

Dans les pages suivantes les résultats des analyses sont présentés aéroport par aéroport de manière graphique. Le nombre de liaisons quotidiennes utiles par le train entre les villes comprises dans le périmètre de l'étude et chaque aéroport est présenté sous la forme d'un anneau à secteurs. Le cercle extérieur correspond au nombre de liaisons quotidiennes aller et le cercle intérieur au nombre de liaisons quotidiennes retour. Ainsi, dans l'exemple qui suit (voir Figure1), Belfort bénéficie de 6 liaisons utiles à l'aller et 9 au retour pour l'aéroport concerné, et Dijon de 4 liaisons aller et 6 liaisons retour. L'offre aérienne accessible à chaque aéroport grâce à ces liaisons est également présentée sous forme d'un anneau à secteurs. Le cercle extérieur correspond au nombre de vols accessibles au départ de l'aéroport et le cercle intérieur au nombre de vols accessibles à l'arrivée à l'aéroport. Ainsi, dans l'exemple qui suit (voir Figure 2), 56 vols sont accessibles au départ de l'aéroport depuis Dole et 62 à l'arrivée, et 31 vols sont accessibles au départ de l'aéroport depuis Chalon-sur-Saône et 56 à l'arrivée.

⁹ <https://www.fnaut.fr/uploads/2024/07/FNAUT-INFOS-N%C2%B0-308-V2.pdf>

¹⁰ <https://www.impots.gouv.fr/simulateur-bareme-kilometrique>

FIGURE 1

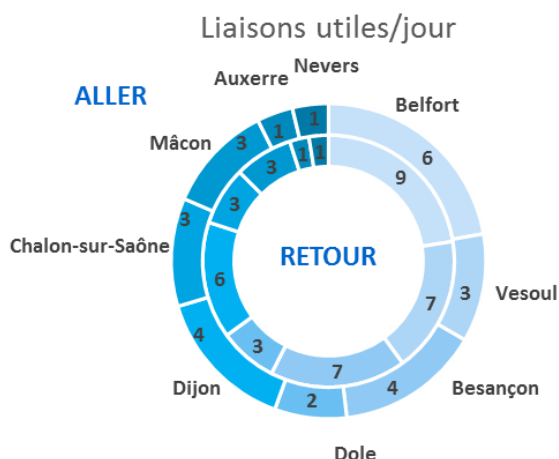
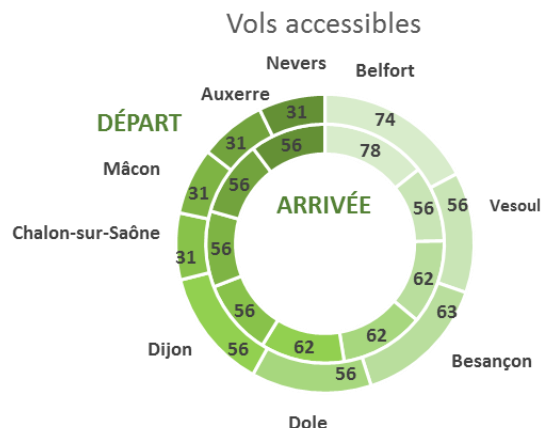


FIGURE 2

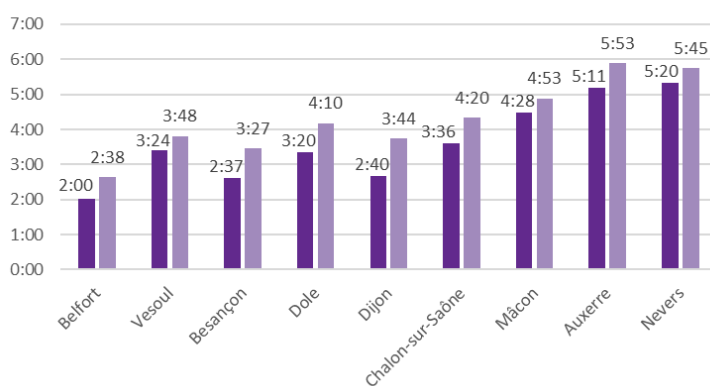


Les données relatives au temps de trajet en train pour chaque origine-destination sont présentées sous la forme d'un histogramme groupé. La première barre pour chaque ville correspond au temps

de trajet le plus rapide et la deuxième au temps de trajet moyen. Ainsi, dans l'exemple qui suit (voir Figure 3), le temps de trajet le plus rapide entre Besançon et l'aéroport concerné est de 2h37 et le temps moyen est de 3h27. La comparaison du temps de trajet entre le train et la voiture pour chaque origine-destination est présentée sous la forme d'un histogramme simple. Une barre située au-dessus de la ligne de 0% indique que le temps de trajet entre la ville et l'aéroport concerné est moins rapide en train qu'en voiture. Une barre située en-dessous de la ligne de 0% indique que le temps de trajet entre la ville et l'aéroport concerné est plus rapide en train qu'en voiture. La hauteur de la barre quantifie l'écart de temps entre les deux modes en pourcentage. Ainsi, dans l'exemple qui suit (voir Figure 4), le temps de trajet entre Vesoul et l'aéroport concerné est environ 20% moins rapide qu'en voiture alors qu'il est près de 30% plus rapide en train dans le cas de Dijon.

Temps de trajet (min/moy)

FIGURE 3



Comparaison temps avec voiture

FIGURE 4

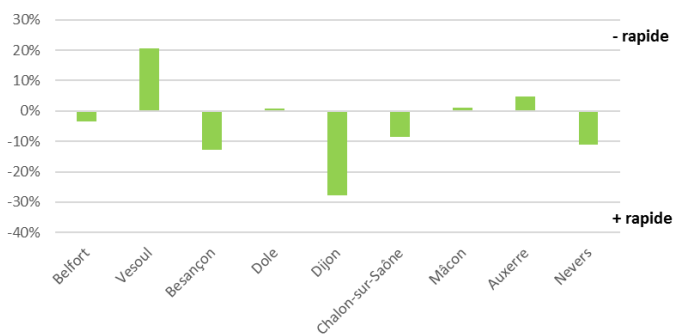
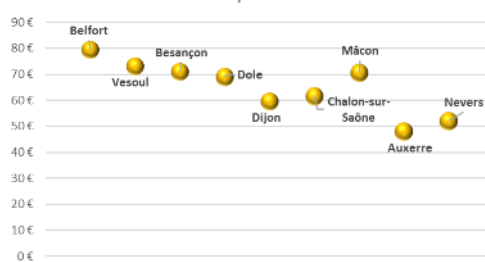


FIGURE 5

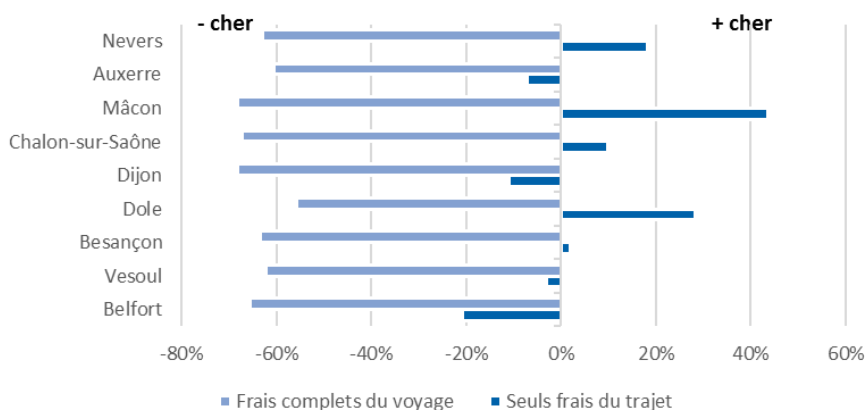
Prix moyen du billet



Les prix moyens pour un trajet en train pour chaque origine-destination sont présentés sous la forme d'un graphique de nuage de points (voir Figure 5). La comparaison de ces prix avec le coût du même trajet en voiture est représentée par un histogramme à barres horizontales. La première barre pour chaque ville compare le prix du trajet en train au coût complet du trajet en voiture et la deuxième barre fait la comparaison

avec le coût minimum du même trajet en voiture (voir définitions ci-dessus). Une barre située à gauche de la ligne de 0% indique que le coût du trajet entre la ville et l'aéroport concerné est plus cher en voiture qu'en train. Une barre située à droite de la ligne de 0% indique que le trajet entre la ville et l'aéroport concerné est plus cher en train qu'en voiture. La largeur de la barre quantifié l'écart des coûts entre les deux modes.

FIGURE 6 Comparaison de prix avec voiture



quantifié l'écart des coûts entre les deux modes. Ainsi, dans l'exemple qui suit (voir Figure 6), le prix du train pour un trajet entre Nevers et l'aéroport concerné est environ 20% plus cher que le même trajet en voiture si on ne mesure que le coût minimum de ce trajet, mais plus de 60% moins cher si on prend en compte le coût complet du voyage en voiture.

5. Analyse de l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports

5.1 Aéroport de Paris-Charles de Gaulle (CDG)

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle est le premier aéroport de l'Union européenne en termes du nombre de passagers commerciaux avec 70,3 millions de voyageurs accueillis en 2024, et la troisième plateforme aéroportuaire sur le continent après Londres Heathrow et Istanbul. Il est l'un des deux hubs mondiaux de la compagnie Air France-KLM et le principal hub européen de l'alliance des compagnies aériennes Skyteam. L'aéroport dessert 328 destinations dans 119 pays avec un grand choix de vols moyen et long-courriers directs.¹¹

Les voyageurs originaires de la Bourgogne représentaient 0,56% du volume global des passagers (hors passagers en correspondance avion-avion) en 2024, soit environ 277 000 personnes (aller-retour), et la part des voyageurs franc-comtois s'élevait à 0,17%, soit environ 83 000 personnes (aller-retour).¹²

5.1.1 Accès ferroviaires à l'aéroport

Situé à 23km au nord-est de Paris, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle dispose de deux gares ferroviaires : une au sein du Terminal 2 regroupant une gare SNCF grandes lignes (Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV) et une station de la ligne B du RER, et l'autre à Roissypôle desservie également par la ligne B du RER.

L'accès par la voie ferrée depuis la région Bourgogne-Franche-Comté est assuré par diverses missions ferroviaires selon les schémas suivants :

FIGURE 7 : SCHÉMA D'ACCÈS FERROVIAIRE CDG

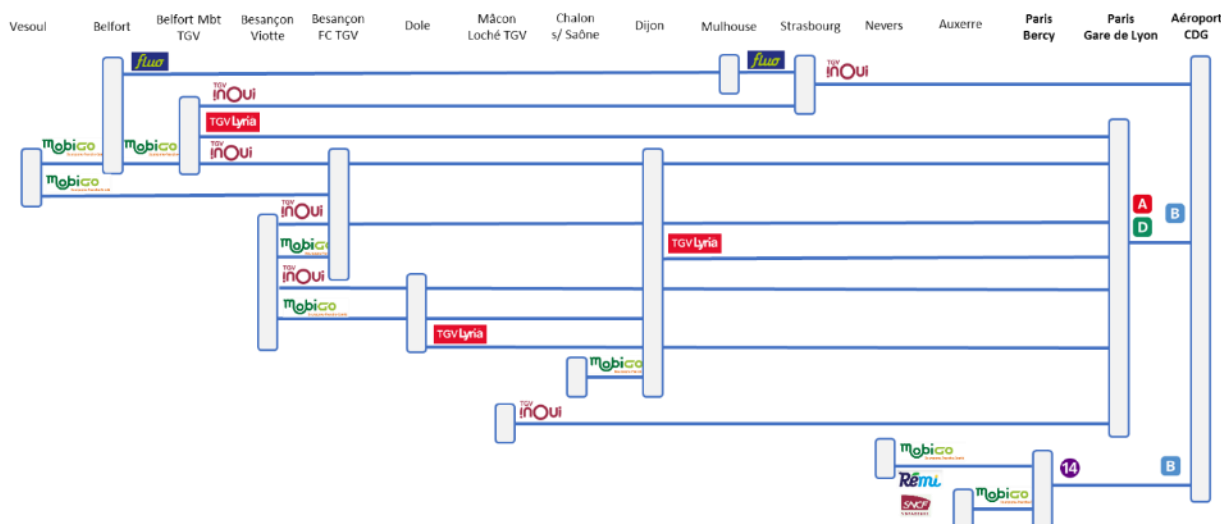


TABLEAU 1 : DÉTAIL DES ACCÈS FERROVIAIRES CDG

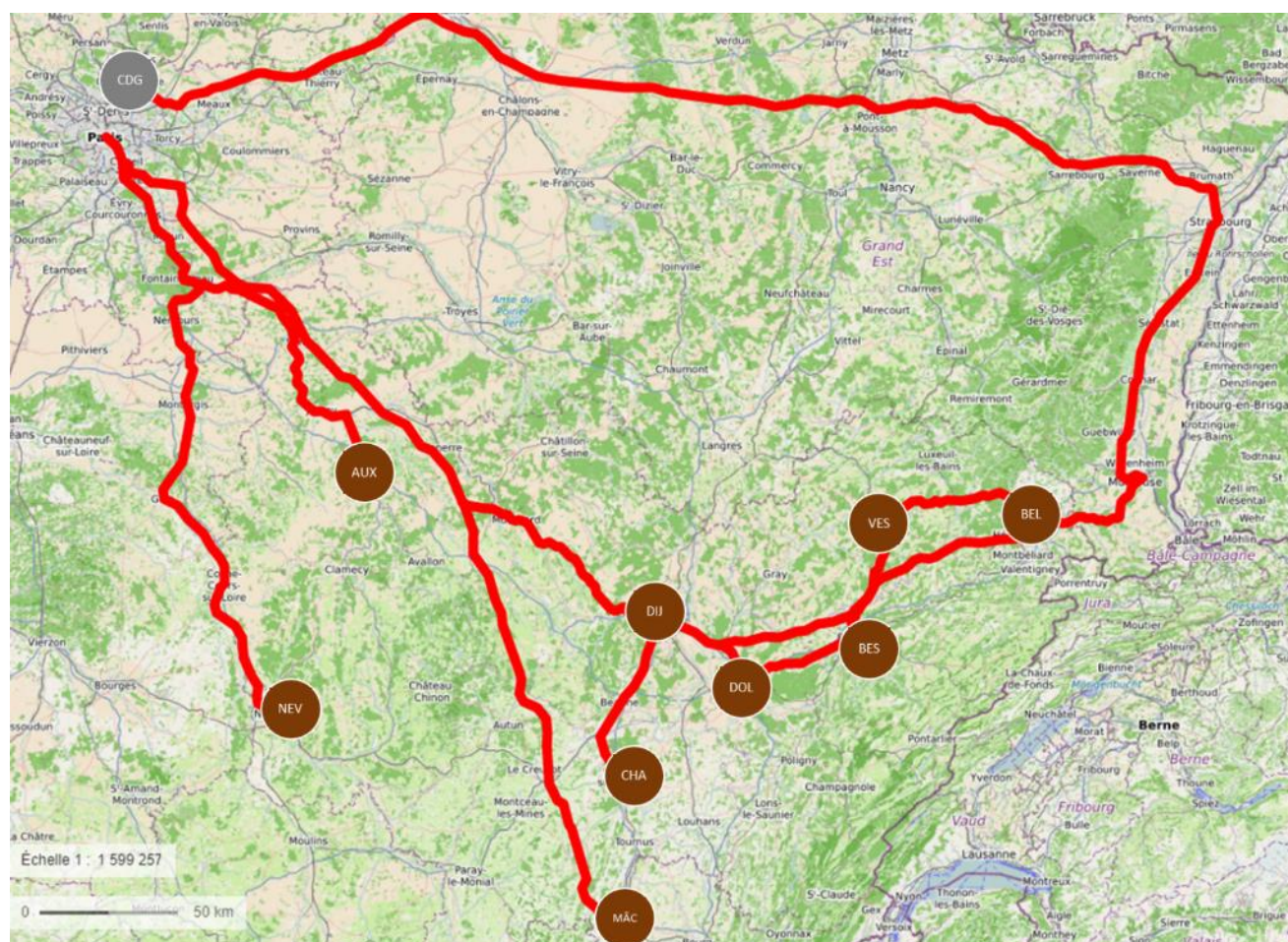
Origine	Missions ferroviaires	Gare d'arrivée	Accès aéroport
Dijon	TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville	Paris Gare de Lyon	RER A/D > RER B
Besançon	TGV Inoui depuis Besançon Viotte	Paris Gare de Lyon	RER A/D > RER B
	(Navette TER depuis Besançon Viotte >) TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV		

¹¹ Données Groupe ADP (Aéroports de Paris)

¹² Source : enquêtes réalisées en 2024 auprès des passagers dans les terminaux de l'aéroport par le Groupe ADP.

	TER depuis Besançon Viotte > TGV Lyria depuis Dijon Ville		
Dole	TGV Inoui/Lyria depuis Dole Ville	Paris Gare de Lyon	RER A/D > RER B
	TER depuis Dole Ville > TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville		
Belfort	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Inoui/Lyria depuis Belfort-Montbéliard TGV	Paris Gare de Lyon	RER A/D > RER B
	TGV Inoui depuis Belfort-Montbéliard TGV > TGV Inoui depuis Strasbourg	Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV	Arrivée directe
	TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > TGV Inoui depuis Strasbourg		
Vesoul	TER depuis Vesoul > Navette TER depuis Belfort Ville > TGV Inoui/Lyria depuis Belfort-Montbéliard TGV	Paris Gare de Lyon	RER A/D > RER B
	Car Mobigo depuis Vesoul > TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV		
Chalon s/Saône	TER depuis Chalon s/Saône > TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville	Paris Gare de Lyon	RER A/D > RER B
Mâcon	TGV Inoui depuis Mâcon Loché TGV	Paris Gare de Lyon	RER A/D > RER B
Auxerre	TER depuis Auxerre St Gervais	Paris Bercy	Métro 14 > RER B
Nevers	TER ou Intercités depuis Nevers	Paris Bercy	Métro 14 > RER B

FIGURE 8 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES CDG (source Geoportail)



5.1.2 Autres possibilités d'accès en transports en commun

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle est desservi directement en autocar par un aller-retour quotidien assuré par le transporteur Flixbus avec des arrêts à Belfort, Montbéliard, Besançon,

Dijon et Auxerre. Flixbus propose aussi des liaisons entre la Bourgogne-Franche-Comté et la gare routière de Paris Bercy avec trois services quotidiens depuis Dijon, et un service quotidien depuis Besançon, Auxerre et Chalon-sur-Saône. Enfin le transporteur Alsa propose un service aller-retour entre Dijon et la gare routière de Paris Bercy.

5.1.3 Analyse de l'accessibilité ferroviaire

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle est accessible par le mode ferré par une moyenne de 9 liaisons quotidiennes utiles à l'aller et 10 au retour depuis le panel de villes étudiées (voir Figure 9). Auxerre et Dijon bénéficient de la plus grande accessibilité parmi ces villes avec 12,5 liaisons utiles par jour (dont près de la moitié sont des services directs jusqu'à Paris Bercy dans le cas d'Auxerre), suivi par Besançon avec 12 liaisons utiles (dont 3 services directs jusqu'à Paris Gare de Lyon depuis Besançon Viotte et 6 depuis Besançon Franche-Comté TGV) et Chalon-sur-Saône.

FIGURE 9 : NOMBRE DE LIAISONS UTILES PAR JOUR AVEC CDG

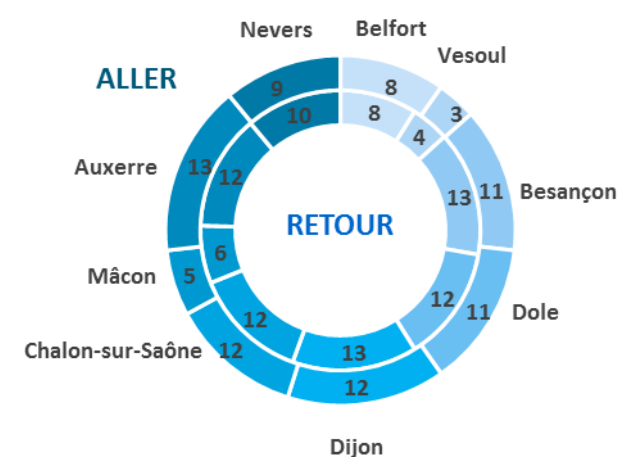
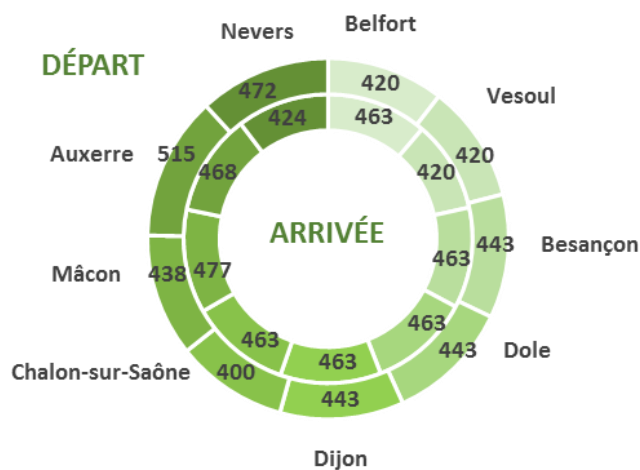


FIGURE 10 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES PAR JOUR À CDG



Ces différentes liaisons permettent d'accéder à 72% de l'offre de vols au départ de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et à 74% des vols à l'arrivée (voir Figure 10). Cette offre de vols est déclinée par ville en fonction des destinations de départ et des origines d'arrivée (France, Europe, Moyen-Orient, Afrique du Nord, reste de l'Afrique, Asie, Amérique du Nord, Amérique du Sud, Caraïbes, Australie/Océanie) comme résumé dans les tableaux suivants :

TABEAU 2 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À CDG PAR ZONE DE DESTINATION

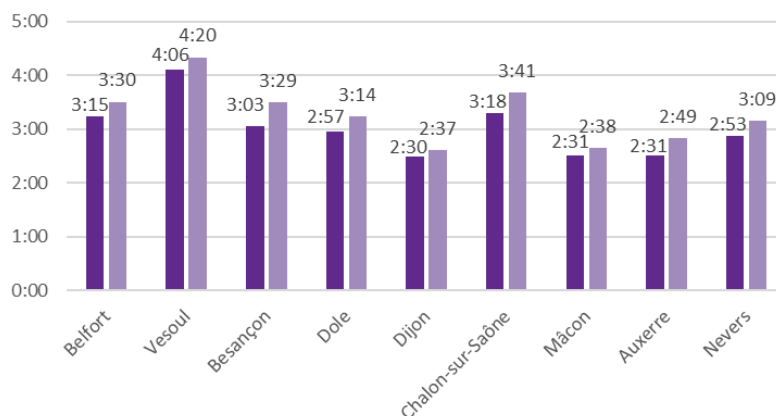
Départs par zone destination	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	ASI	AMN	AMS	CAR	AUS
Belfort	51	208	28	35	17	25	45	7	2	2
Vesoul	51	208	28	35	17	25	45	7	2	2
Besançon	54	214	31	37	17	30	48	8	2	2
Dole	54	214	31	37	17	30	48	8	2	2
Dijon	54	214	31	37	17	30	48	8	2	2
Chalon-sur-Saône	49	199	26	33	17	23	43	7	2	1
Mâcon	53	212	30	36	17	30	48	8	2	2
Auxerre	58	250	32	38	23	33	64	10	3	4
Nevers	54	223	32	38	20	32	58	9	2	4

TABEAU 3 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À CDG PAR ZONE D'ORIGINE

Arrivées par zone origine	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	ASI	AMN	AMS	CAR	AUS
Belfort	54	215	31	25	24	26	72	10	2	4
Vesoul	50	188	30	20	24	24	70	8	2	4
Besançon	54	215	31	25	24	26	72	10	2	4
Dole	54	215	31	25	24	26	72	10	2	4
Dijon	54	215	31	25	24	26	72	10	2	4
Chalon-sur-Saône	54	215	31	25	24	26	72	10	2	4
Mâcon	54	223	31	27	24	30	72	10	2	4
Auxerre	54	216	31	26	24	29	72	10	2	4
Nevers	50	190	30	21	24	24	71	8	2	4

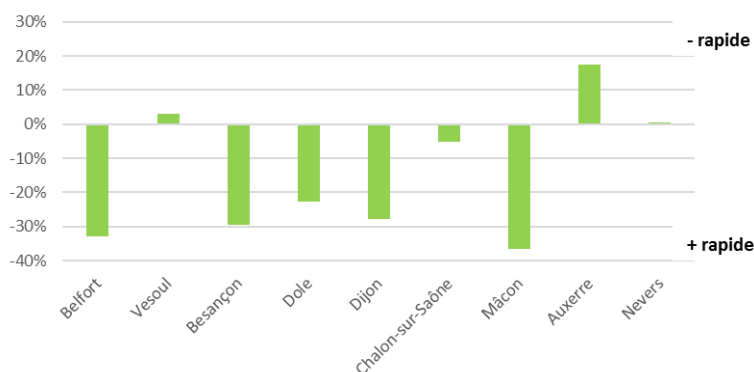
Pour l'ensemble des liaisons étudiées, le temps moyen d'accès à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle par le train varie entre 2h37 pour Dijon et 4h20 pour Vesoul (voir Figure 11). Pour trois villes – Dijon, Mâcon et Auxerre – le temps d'accès le plus rapide à l'aéroport se situe autour de 2h30. Les temps les plus rapides depuis Besançon (3h03) et Belfort (3h15) sont assurés par des liaisons au départ de Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV.

FIGURE 11 : TEMPS DE TRAJET MINIMUM/MOYEN À CDG PAR LE TRAIN



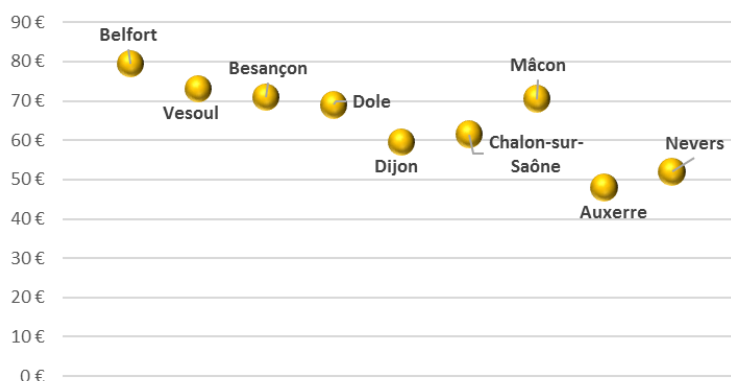
En moyenne le train est 15% plus rapide que la voiture pour se rendre à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (voir Figure 12). L'avantage temps du train par rapport à la voiture est le plus élevé pour Mâcon (37% plus rapide) suivi par Belfort (33% plus rapide), Besançon (29% plus rapide) et Dijon (28% plus rapide). Pour 3 villes – Vesoul, Nevers et Auxerre – le trajet en voiture est plus rapide qu'en train.

FIGURE 12 : TEMPS COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À CDG



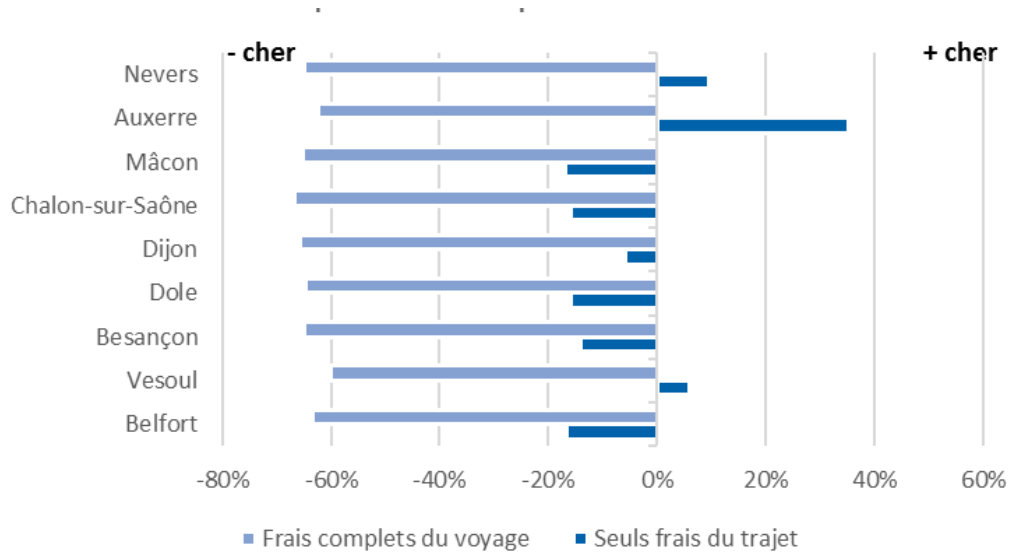
Le prix moyen pour un trajet en train jusqu'à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle depuis les villes étudiées est de 64,89€, en intégrant le transport par métro et/ou RER depuis les gares parisiennes (voir Figure 13). Le trajet en train est en moyenne 4% moins cher que le même trajet en voiture lorsqu'on prend en compte uniquement les frais de carburant et les péages, et 64% moins cher lorsqu'on compare le prix du trajet en train avec les coûts complets d'un

FIGURE 13 : PRIX MOYEN DU TRAIN POUR UN TRAJET À CDG



voyage en voiture (voir Figure 14). L'avantage coût du train par rapport à la voiture est le plus marqué pour des trajets au départ de Mâcon, Belfort, Chalon-sur-Saône, Dole et Besançon (par ordre d'avantage favorable).

FIGURE 14 : COÛT COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À CDG



5.2 Aéroport de Paris-Orly (ORY)

L'aéroport Paris-Orly est le deuxième aéroport français en termes de trafic avec 33,1 millions de voyageurs accueillis en 2024. L'aéroport dessert 175 destinations dans le monde avec une importante offre aérienne moyen et long courrier directe (de point à point). Près de deux-tiers du trafic est assuré par des compagnies low-cost dont Transavia.com et Vueling représentent un peu moins de la moitié des vols opérés sur la plateforme.¹³

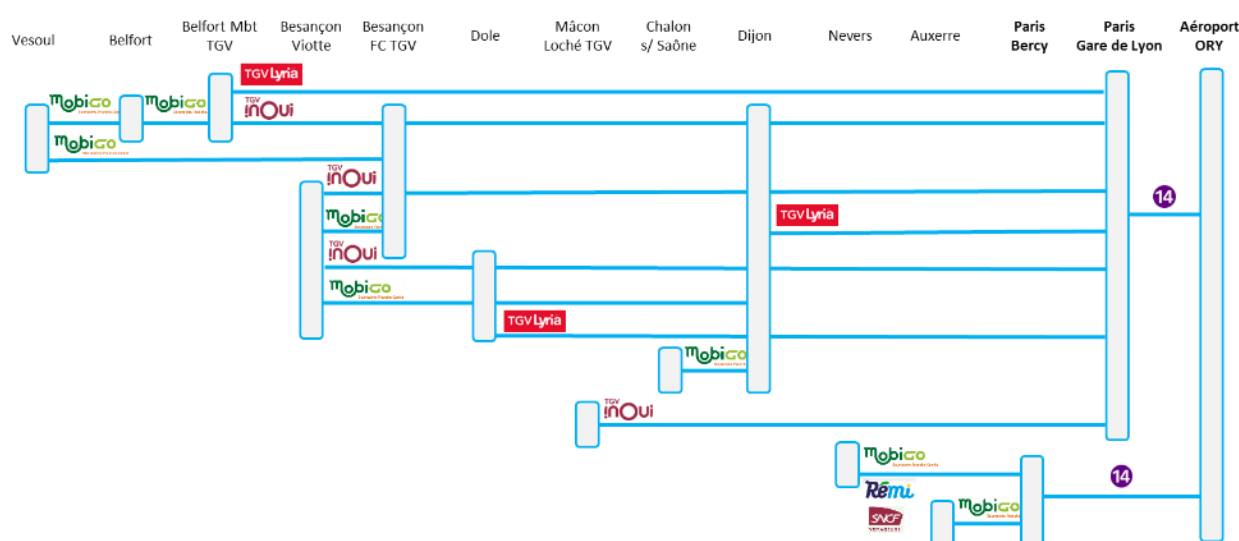
Les voyageurs originaires de la Bourgogne représentaient 0,47% du volume global des passagers (hors passagers en correspondance avion-avion) en 2024, soit environ 153 000 personnes (aller-retour), et la part des voyageurs franc-comtois s'élevait à 0,08%, soit environ 27 000 personnes (aller-retour).¹⁴

5.2.1 Accès ferroviaires à l'aéroport

Situé à 13 kilomètres au sud de Paris, l'aéroport Paris-Orly est relié directement à la Gare de Lyon par la ligne 14 du métro parisien. Il est également desservi par la ligne B du RER combiné avec une ligne de métro automatique dénommée Orlyval.

L'accès par la voie ferrée depuis la Région Bourgogne-Franche-Comté est assuré par diverses missions ferroviaires selon les schémas suivants :

FIGURE 15 : SCHÉMA D'ACCÈS FERROVIAIRE ORY



TABEAU 4 : DÉTAIL DES ACCÈS FERROVIAIRES ORY

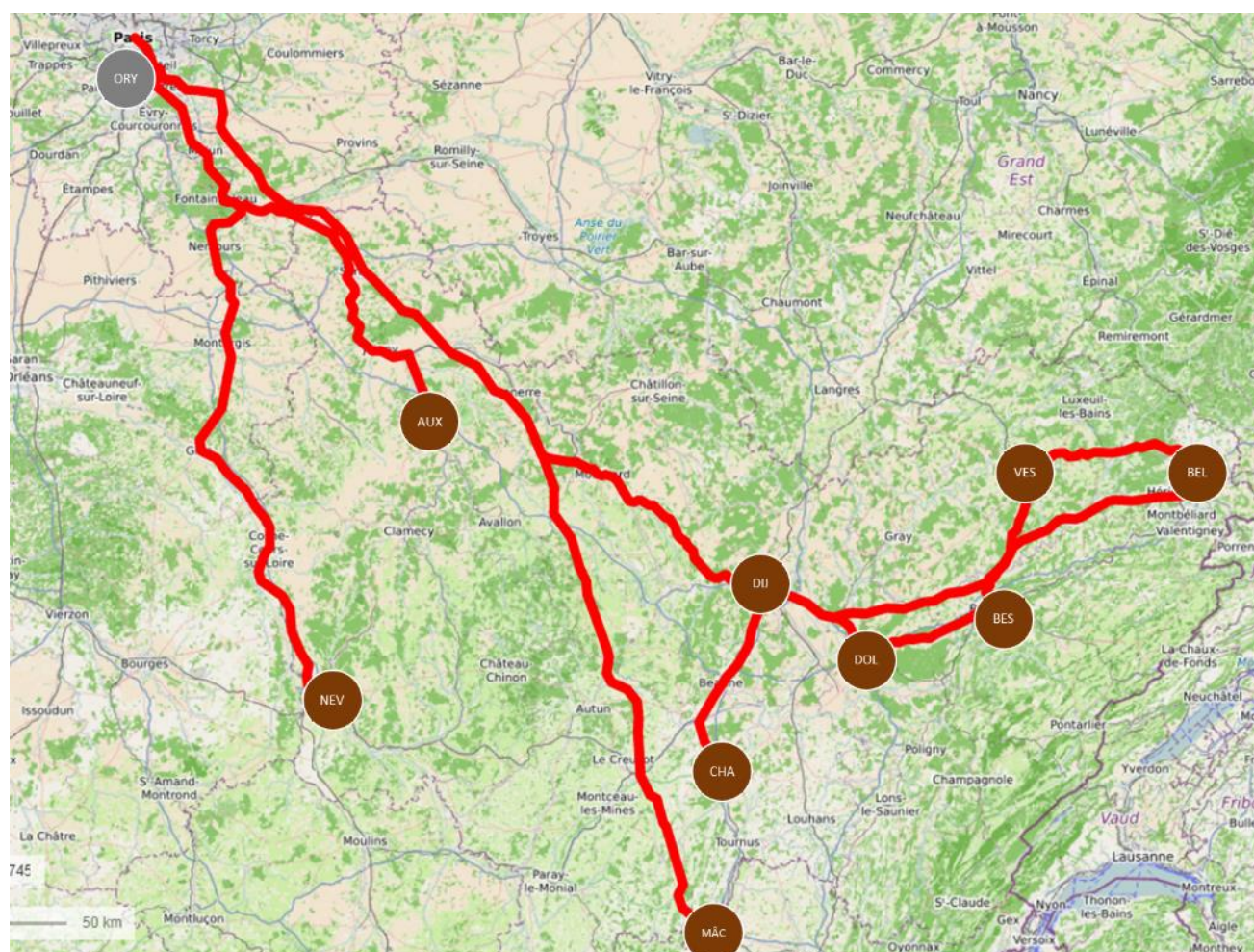
Origine	Missions ferroviaires	Gare d'arrivée	Accès aéroport
Dijon	TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville	Paris Gare de Lyon	Métro 14
Besançon	TGV Inoui depuis Besançon Viotte	Paris Gare de Lyon	Métro 14
	(Navette TER depuis Besançon Viotte >) TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV		
	TER depuis Besançon Viotte > TGV Lyria depuis Dijon Ville		
Dole	TGV Inoui/Lyria depuis Dole Ville	Paris Gare de Lyon	Métro 14
	TER depuis Dole Ville > TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville		

¹³ Données Groupe ADP (Aéroports de Paris)

¹⁴ Source : enquêtes réalisées en 2024 auprès des passagers dans les terminaux de l'aéroport par le Groupe ADP.

Belfort	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Inoui/Lyria depuis Belfort-Montbéliard TGV	Paris Gare de Lyon	Métro 14
Vesoul	TER depuis Vesoul > Navette TER depuis Belfort Ville > TGV Inoui/Lyria depuis Belfort-Montbéliard TGV	Paris Gare de Lyon	Métro 14
	Car Mobigo depuis Vesoul > TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV		
Chalon s/Saône	TER depuis Chalon s/Saône > TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville	Paris Gare de Lyon	Métro 14
Mâcon	TGV Inoui depuis Mâcon Loché TGV	Paris Gare de Lyon	Métro 14
Auxerre	TER depuis Auxerre St Gervais	Paris Bercy	Métro 14
Nevers	TER ou Intercités depuis Nevers	Paris Bercy	Métro 14

FIGURE 16 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES ORY (source Geoportail)



5.2.2 Autres possibilités d'accès en transports en commun

Flixbus propose des liaisons entre la Bourgogne-Franche-Comté et la gare routière de Paris Bercy avec quatre services quotidiens depuis Dijon, deux depuis Besançon et Auxerre et un service quotidien depuis Chalon-sur-Saône et Belfort. Le transporteur Alsa propose un service aller-retour entre Dijon et la gare routière de Paris Bercy.

5.2.3 Analyse de l'accessibilité ferroviaire

L'aéroport Paris-Orly est accessible par le mode ferré par une moyenne de 8 liaisons quotidiennes utiles à l'aller et 9 au retour depuis le panel de villes étudiées (voir Figure 17). Auxerre bénéficie de la plus grande accessibilité parmi ces villes avec 12 liaisons utiles par jour (dont 5 services directs jusqu'à Paris Bercy), suivi par Dijon avec 11,5 liaisons utiles (toutes directes jusqu'à Paris Gare de Lyon), Besançon avec 11 liaisons utiles (dont 3 services directs jusqu'à Paris Gare de Lyon depuis Besançon Viotte et 6 depuis Besançon Franche-Comté TGV) et Chalon-sur-Saône avec 10 liaisons utiles (toutes avec une correspondance à Dijon Ville).

FIGURE 17 : NOMBRE DE LIAISONS UTILES PAR JOUR AVEC ORY

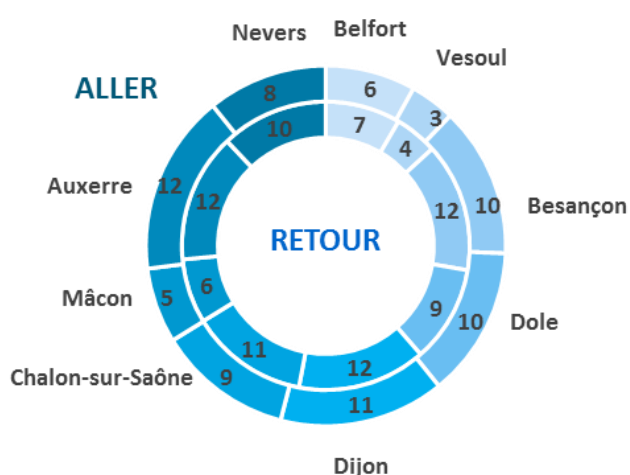
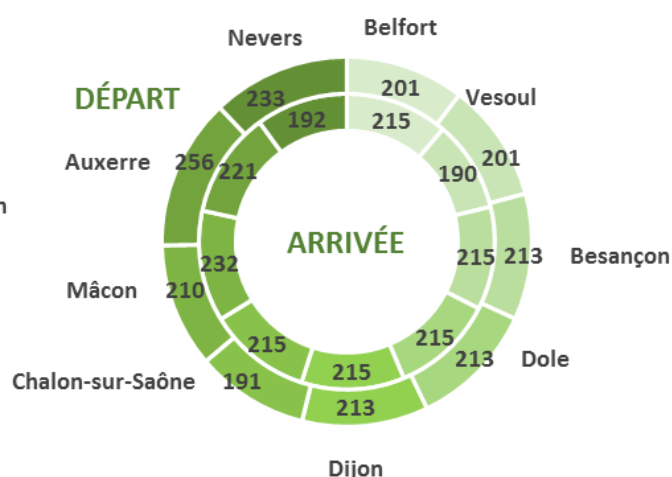


FIGURE 18 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES PAR JOUR À ORY



Ces différentes liaisons permettent d'accéder à 68% de l'offre de vols au départ de l'aéroport Paris-Orly et à 67% des vols à l'arrivée (voir Figure 18). Cette offre de vols est déclinée par ville en fonction des destinations de départ et des origines d'arrivée (France, Europe, Moyen-Orient, Afrique du Nord, reste de l'Afrique, Amérique du Nord, Amérique du Sud, Caraïbes, Australie/Océanie) comme résumé dans les tableaux suivants :

TABLEAU 5 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À ORY PAR ZONE DE DESTINATION

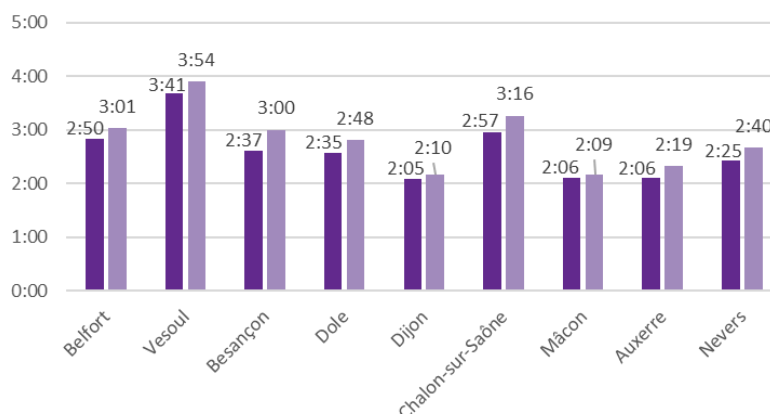
Départs par zone destination	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	AMN	AMS	CAR	AUS	TOT
Belfort	50	97	5	34	7	2	2	4	0	201
Vesoul	50	97	5	34	7	2	2	4	0	201
Besançon	52	103	6	36	7	2	2	5	0	213
Dole	52	103	6	36	7	2	2	5	0	213
Dijon	52	103	6	36	7	2	2	5	0	213
Chalon-sur-Saône	48	92	4	33	7	2	2	3	0	191
Mâcon	52	102	5	35	7	2	2	5	0	210
Auxerre	65	121	9	44	7	3	2	5	0	256
Nevers	56	113	8	39	7	3	2	5	0	233

TABEAU 6 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À ORY PAR ZONE D'ORIGINE

Arrivées par zone origine	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	AMN	AMS	CAR	AUS	TOT
Belfort	53	95	8	39	6	6	1	6	1	215
Vesoul	46	85	6	33	6	6	1	6	1	190
Besançon	53	95	8	39	6	6	1	6	1	215
Dole	53	95	8	39	6	6	1	6	1	215
Dijon	53	95	8	39	6	6	1	6	1	215
Chalon-sur-Saône	53	95	8	39	6	6	1	6	1	215
Mâcon	57	106	8	41	6	6	1	6	1	232
Auxerre	54	99	8	40	6	6	1	6	1	221
Nevers	47	86	6	33	6	6	1	6	1	192

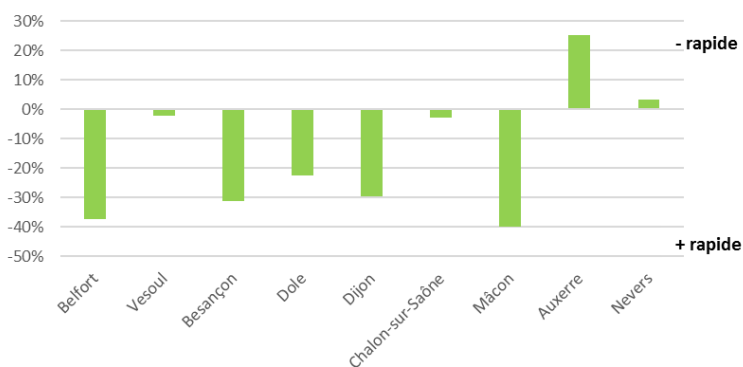
Pour l'ensemble des liaisons étudiées, le temps moyen d'accès à l'aéroport Paris-Orly par le train varie entre 2h09 pour Mâcon et 3h54 pour Vesoul (voir Figure 19). Pour trois villes – Dijon, Mâcon et Auxerre – le temps d'accès le plus rapide à l'aéroport se situe autour de 2h05. Les temps les plus rapides depuis Besançon (2h37) et Belfort (2h50) sont assurés par des liaisons au départ de Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV.

FIGURE 19 : TEMPS DE TRAJET MINIMUM/MOYEN À ORY PAR LE TRAIN



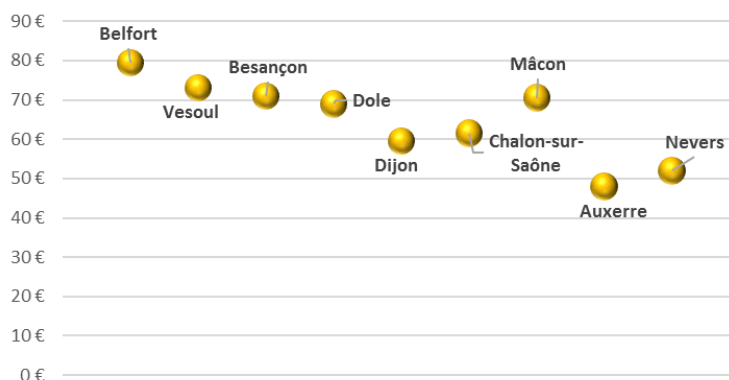
En moyenne le train est 15% plus rapide que la voiture pour se rendre à l'aéroport Paris-Orly (voir Figure 20). L'avantage temps du train par rapport à la voiture est le plus élevé pour Mâcon (40% plus rapide) suivi par Belfort (37% plus rapide), Besançon (31% plus rapide) et Dijon (30% plus rapide). Pour 2 villes – Nevers et Auxerre – le trajet en voiture est plus rapide qu'en train.

FIGURE 20 : TEMPS COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À ORY



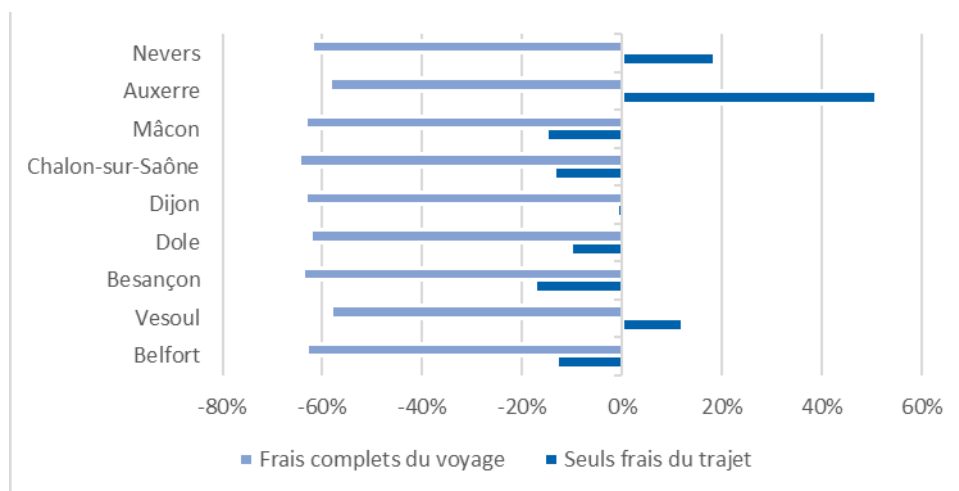
Le prix moyen pour un trajet en train jusqu'à l'aéroport Paris-Orly depuis les villes étudiées est de 64,89€, en intégrant le transport par métro depuis les gares parisiennes (voir Figure 21). Le trajet en train est en moyenne 1% plus cher que le même trajet en voiture lorsqu'on prend en compte uniquement les frais de carburant et les péages, et 62% moins cher lorsqu'on compare le prix du trajet en train avec les coûts complets d'un voyage en voiture (voir Figure 22). L'avantage coût du train par

FIGURE 21 : PRIX MOYEN DU TRAIN POUR UN TRAJET À ORY



rapport à la voiture est le plus marqué pour des trajets au départ de Besançon, Mâcon, Chalon-sur-Saône et Belfort (par ordre d'avantage favorable).

**FIGURE 22 : COÛT COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE
POUR UN TRAJET À ORY**



5.3 Aéroport de Lyon-Saint Exupéry (LYS)

L'aéroport Lyon-Saint Exupéry est le cinquième aéroport français en termes de trafic avec 10,4 millions de voyageurs accueillis en 2024. L'aéroport dessert plus de 130 destinations dans une quarantaine de pays et est connecté aux principaux hubs internationaux. 43 compagnies aériennes sont présentes sur la plateforme.¹⁵

Les voyageurs originaires de la Bourgogne-Franche-Comté représentaient 4,7% du volume global des passagers de l'aéroport en 2025, soit environ 254 000 personnes. La grande majorité de ces passagers (78%) ont rejoint l'aéroport en voiture individuelle.¹⁶

5.3.1 Accès ferroviaires à l'aéroport

Situé à 25 kilomètres à l'est de Lyon, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry dispose d'une gare SNCF grandes lignes (Lyon Saint Exupéry TGV) à proximité immédiate des terminaux, qui est également le terminus pour la ligne de tram Rhônexpress reliant l'aéroport à la gare Lyon Part Dieu.

L'accès par la voie ferrée depuis la Région Bourgogne-Franche-Comté est assuré par diverses missions ferroviaires selon les schémas suivants :

FIGURE 23 : SCHÉMA D'ACCÈS FERROVIAIRE LYS

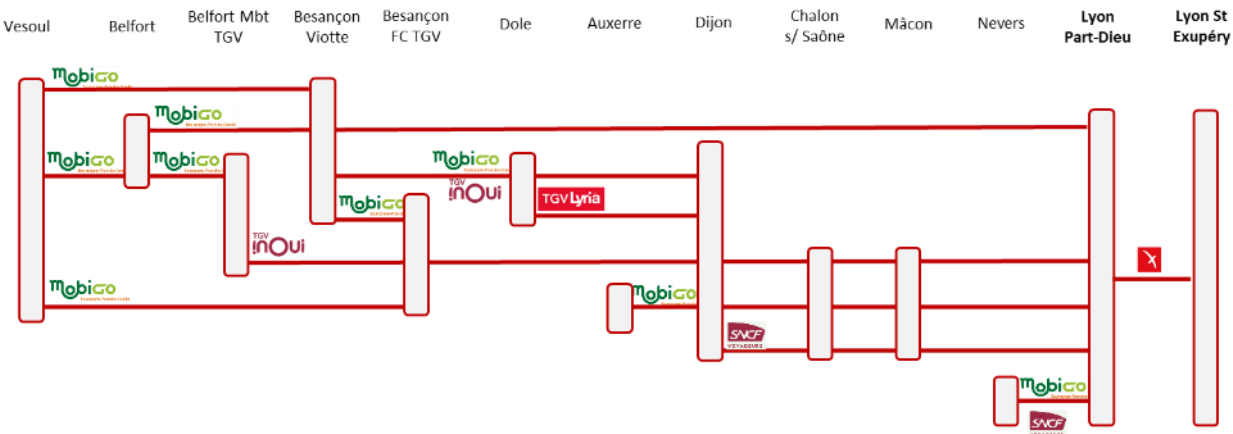


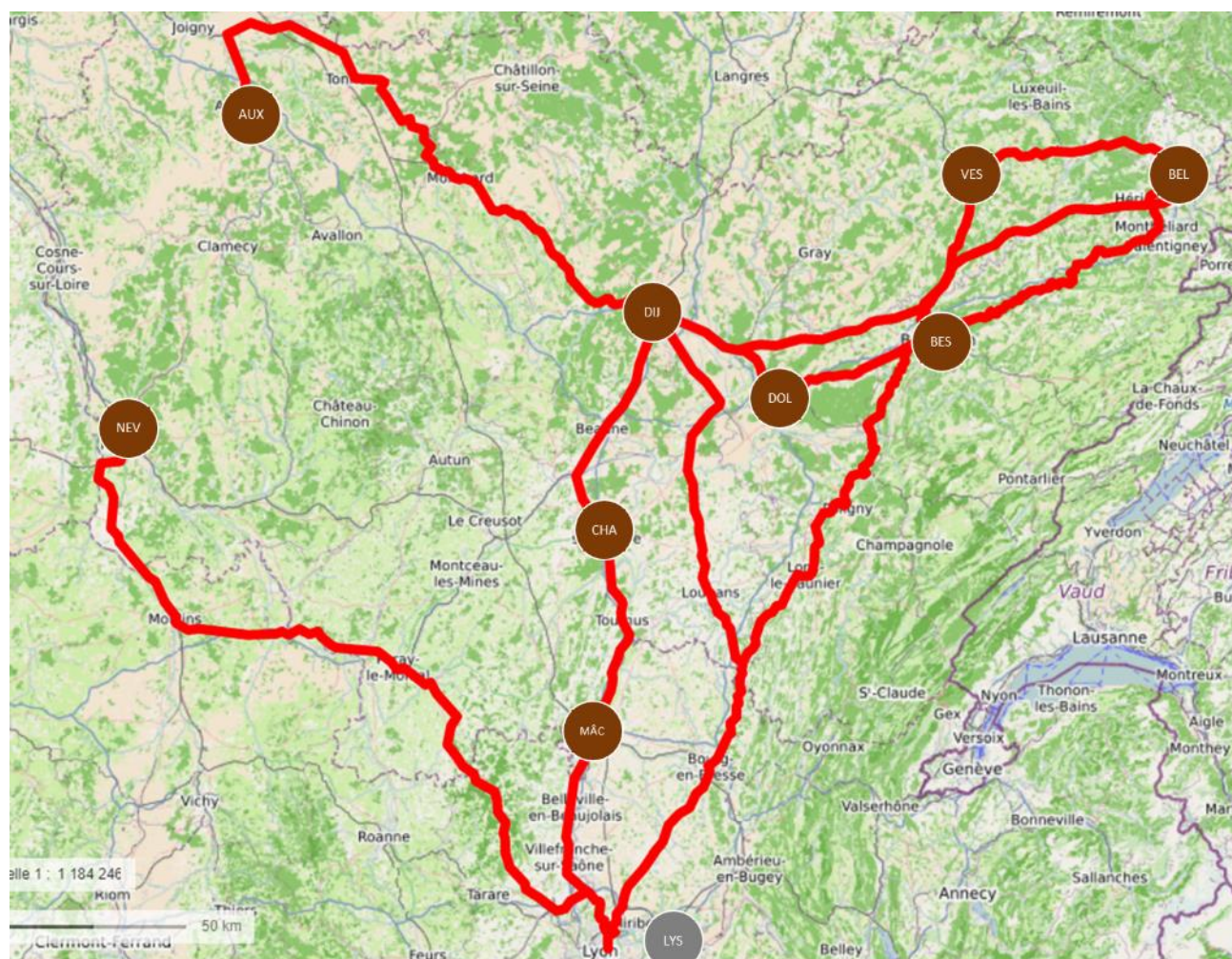
TABLEAU 7 : DÉTAIL DES ACCÈS FERROVIAIRES LYS

Origine	Missions ferroviaires	Gare d'arrivée	Accès aéroport
Dijon	TGV Inoui/TER/Intercités depuis Dijon Ville	Lyon Part-Dieu	Rhônexpress
Besançon	(Navette TER depuis Besançon Viotte >) TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV	Lyon Part-Dieu	Rhônexpress
	TER depuis Besançon Viotte		
	TER ou TGV Inoui depuis Besançon Viotte > TER depuis Dijon Ville		
Dole	TGV Inoui/Lyria/TER depuis Dole Ville > TER Inoui/TER/Intercités depuis Dijon Ville	Lyon Part-Dieu	Rhônexpress
Belfort	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Inoui/Lyria depuis Belfort-Montbéliard TGV	Lyon Part-Dieu	Rhônexpress
	TER depuis Belfort Ville		
	TGV Inoui depuis Belfort-Montbéliard TGV > TER depuis Dijon		
Vesoul	TER depuis Vesoul > Navette TER depuis Belfort Ville > TGV Inoui depuis Belfort-Montbéliard TGV	Lyon Part-Dieu	Rhônexpress

¹⁵ Données DGAC (Direction générale de l'aviation civile), Aéroports de Lyon (Vinci Airports)
¹⁶ Source : enquête LAPP réalisée en 2025 pour Aéroports de Lyon

	Car Mobigo depuis Vesoul > TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV		
	Car Mobigo depuis Vesoul > TER depuis Besançon Viotte		
Chalon s/Saône	TGV Inoui/TER/Intercités depuis Chalon s/Saône	Lyon Part-Dieu	Rhôneexpress
Mâcon	TGV Inoui/TER/Intercités depuis Mâcon Ville	Lyon Part-Dieu	Rhôneexpress
Auxerre	TER depuis Auxerre St Gervais	Lyon Part-Dieu	Rhôneexpress
Nevers	TER ou Intercités depuis Nevers	Lyon Part-Dieu	Rhôneexpress

FIGURE 24 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES LYS (source Geoportail)



5.3.2 Autres possibilités d'accès en transports en commun

Flixbus propose deux liaisons quotidiennes entre la Bourgogne-Franche-Comté et l'aéroport Lyon-Saint Exupéry dont une avec des arrêts à Dijon et Chalon-sur-Saône et l'autre avec des arrêts à Belfort, Montbéliard et Besançon.

5.3.3 Analyse de l'accessibilité ferroviaire

L'aéroport Lyon-Saint Exupéry est accessible par le mode ferré par une moyenne de 10 liaisons quotidiennes utiles à l'aller et 11 au retour depuis le panel de villes étudiées (voir Figure 25). Dijon bénéficie de la plus grande accessibilité parmi ces villes avec 17 liaisons utiles par jour (toutes directes jusqu'à Lyon Part-Dieu), suivi par Mâcon avec 15,5 liaisons utiles (idem), Chalon-sur-Saône avec 15 liaisons utiles (idem) et Besançon avec 11,5 liaisons utiles (dont 4,5 services directs jusqu'à Lyon Part-Dieu depuis Besançon Franche-Comté TGV – 4 à l'aller et 5 au retour et 4 depuis Besançon Viotte – 3 à l'aller et 5 au retour).

FIGURE 25 : NOMBRE DE LIAISONS UTILES PAR JOUR AVEC LYS

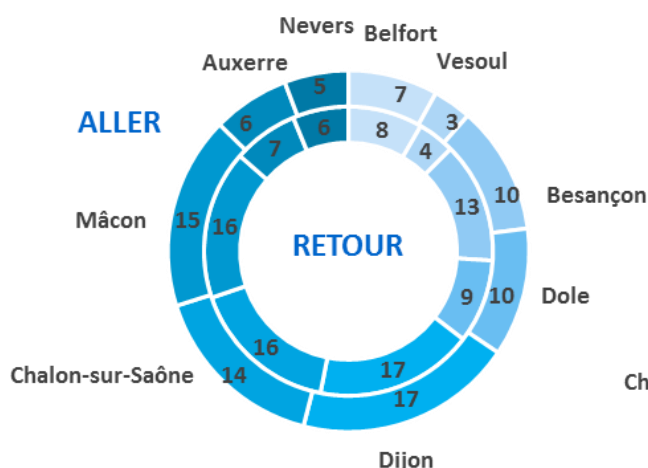
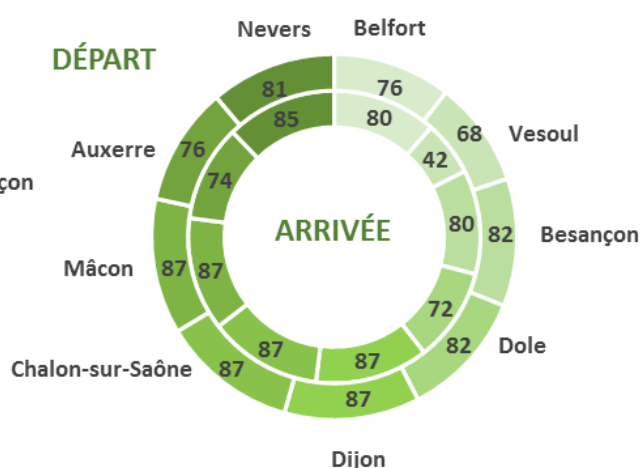


FIGURE 26 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES PAR JOUR À LYS



Ces différentes liaisons permettent d'accéder à 64% de l'offre de vols au départ de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry et à 61% des vols à l'arrivée (voir Figure 26). Cette offre de vols est déclinée par ville en fonction des destinations de départ et des origines d'arrivée (France, Europe, Moyen-Orient, Afrique du Nord, Amérique du Nord) comme résumé dans les tableaux suivants :

TABLEAU 8 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À LYS PAR ZONE DE DESTINATION

Départs par zone destination	FRA	EUR	MOE	AFN	AMN	TOT
Belfort	27	33	4	10	2	76
Vesoul	26	28	4	8	2	68
Besançon	27	37	4	12	2	82
Dole	27	37	4	12	2	82
Dijon	28	39	4	14	2	87
Chalon-sur-Saône	28	39	4	14	2	87
Mâcon	28	39	4	14	2	87
Auxerre	27	33	4	10	2	76
Nevers	27	36	4	12	2	81

TABEAU 9 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À LYS PAR ZONE D'ORIGINE

Arrivées par zone origine	FRA	EUR	MOE	AFN	AMN	TOT
Belfort	25	34	4	15	2	80
Vesoul	15	16	2	7	2	42
Besançon	25	34	4	15	2	80
Dole	25	28	4	13	2	72
Dijon	28	37	5	15	2	87
Chalon-sur-Saône	28	37	5	15	2	87
Mâcon	28	37	5	15	2	87
Auxerre	25	30	4	13	2	74
Nevers	27	37	4	15	2	85

Pour l'ensemble des liaisons étudiées le temps moyen d'accès à l'aéroport Lyon-Saint Exupéry par le train varie entre 1h26 pour Mâcon et 4h50 pour Vesoul (voir Figure 27). Le trajet le plus rapide depuis Dijon (2h12) est assuré par train Intercités à l'aller et par TGV au retour alors que les temps minimums depuis Besançon (2h49) et Belfort (3h12) sont proposés par des missions TGV desservant Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV.

En moyenne le train est 26% moins rapide que la voiture pour se rendre à l'aéroport Lyon-Saint Exupéry (voir Figure 28). L'écart de temps entre le train et la voiture est proche de zéro pour des trajets depuis Belfort (2% moins rapide) et Dijon (5% moins rapide), suivi par Nevers (11% moins rapide), Besançon (14% moins rapide) et Chalon-sur-Saône (14% moins rapide).

FIGURE 27 : TEMPS DE TRAJET MINIMUM/MOYEN À LYS PAR LE TRAIN

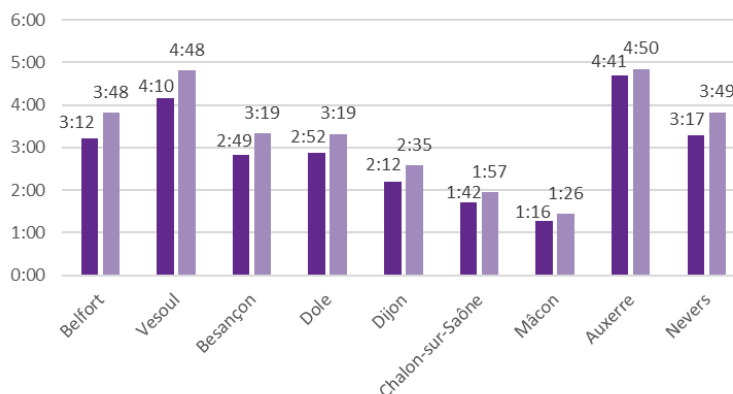
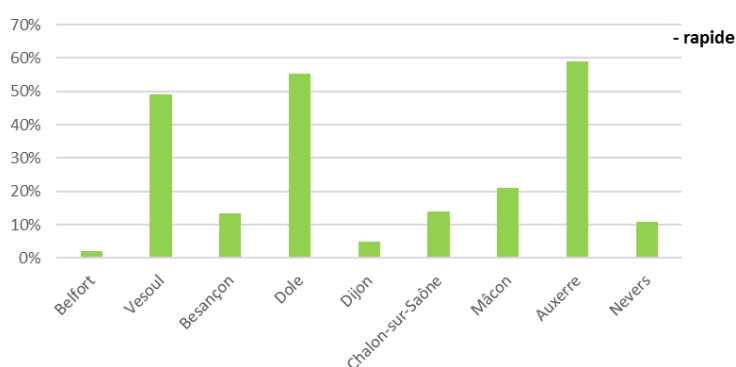


FIGURE 28 : TEMPS COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À LYS



Le prix moyen pour un trajet en train jusqu'à l'aéroport Lyon-Saint Exupéry depuis les villes étudiées est de 49,85 €, en intégrant le transport par Rhônexpress depuis la gare Lyon Part-Dieu (voir Figure 29). Le trajet en train est en moyenne 7% plus cher que le même trajet en voiture lorsqu'on prend en compte uniquement les frais de carburant et les péages, et 64% moins cher lorsqu'on compare le prix du trajet en train avec les coûts complets d'un voyage en voiture (voir Figure 30). L'avantage coût du train par rapport à la voiture est le plus marqué pour des trajets au départ de Belfort, Dijon, Auxerre et Vesoul (par ordre d'avantage favorable).

FIGURE 29 : PRIX MOYEN DU TRAIN POUR UN TRAJET À LYS

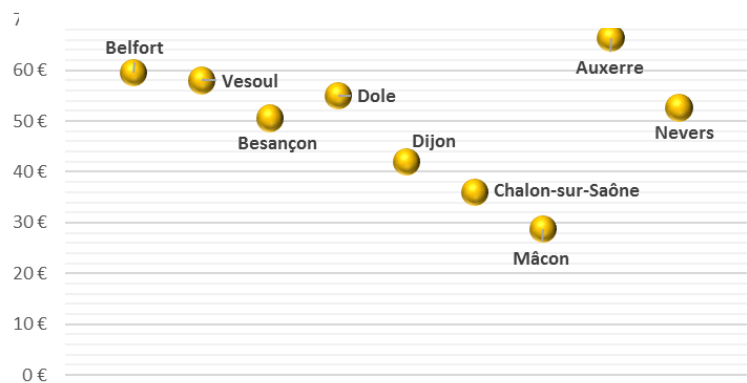
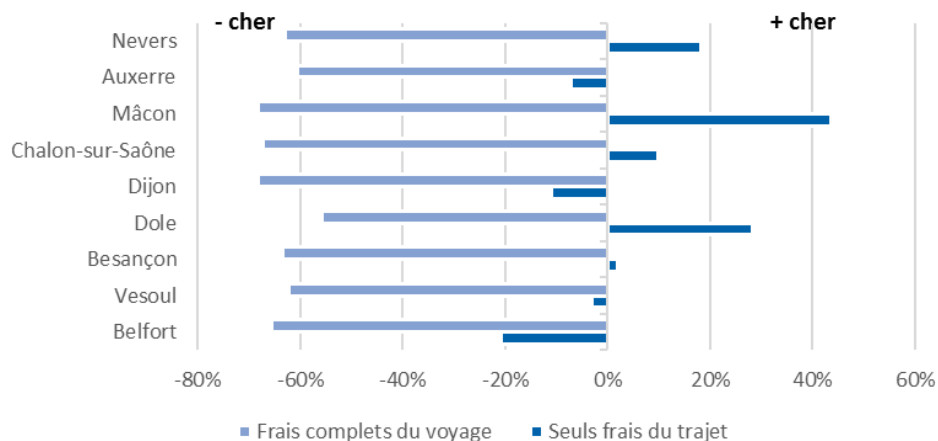


FIGURE 30 : COÛT COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À LYS



5.4 Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg (BSL)

L'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg est le sixième aéroport français en termes de trafic avec 8,9 millions de voyageurs accueillis en 2024. L'aéroport dessert plus de 100 destinations dans une trentaine de pays et est connecté aux principaux hubs internationaux. Plus de la moitié du trafic est assurée par la compagnie aérienne Easyjet, suivi par Wizz Air, Pegasus, British Airways et Lufthansa. Les principales alliances aériennes mondiales sont représentées à l'EuroAirport, et diverses compagnies aériennes proposent des correspondances via leurs hubs internationaux.¹⁷

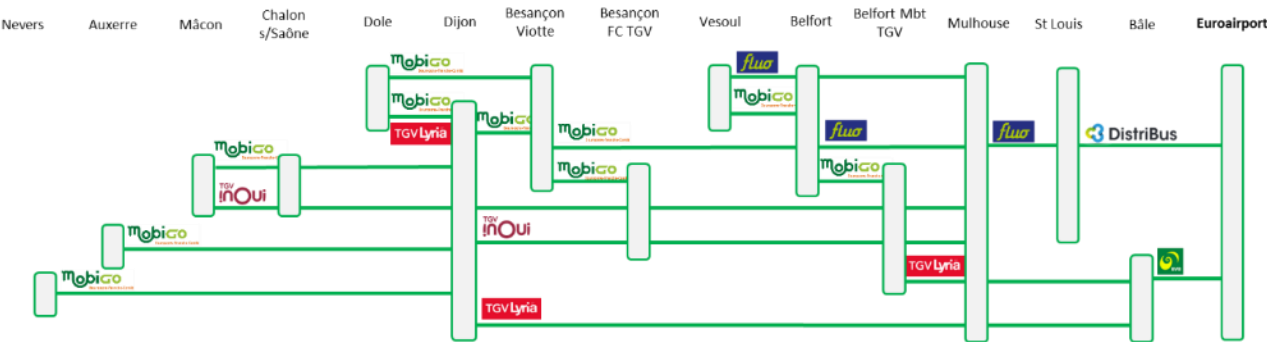
Les voyageurs originaires de la Bourgogne-Franche-Comté représentaient 5,5% du volume global de passagers de l'aéroport en 2024, soit environ 490 000 personnes. Parmi ces voyageurs 45% étaient originaire du Doubs, 31% du Territoire de Belfort, 15% de la Haute Saône et 5% de la Côte d'Or. La vaste majorité de ces passagers (85%) ont rejoint l'aéroport en voiture individuelle.¹⁸

5.4.1 Accès ferroviaires à l'aéroport

Situé à 21 kilomètres au sud-est de Mulhouse et à 6 kilomètres au nord-ouest de Bâle, l'Euroairport se trouve à proximité de la gare de Saint-Louis sur la ligne reliant ces deux villes. Une navette bus assure une liaison entre cette gare et l'Euroairport. L'accès est également possible en bus depuis la gare centrale de Bâle (Basel SBB).

L'accès par la voie ferrée depuis la Région Bourgogne-Franche-Comté est assuré par diverses missions ferroviaires selon les schémas suivants :

FIGURE 31 : SCHÉMA D'ACCÈS FERROVIAIRE BSL



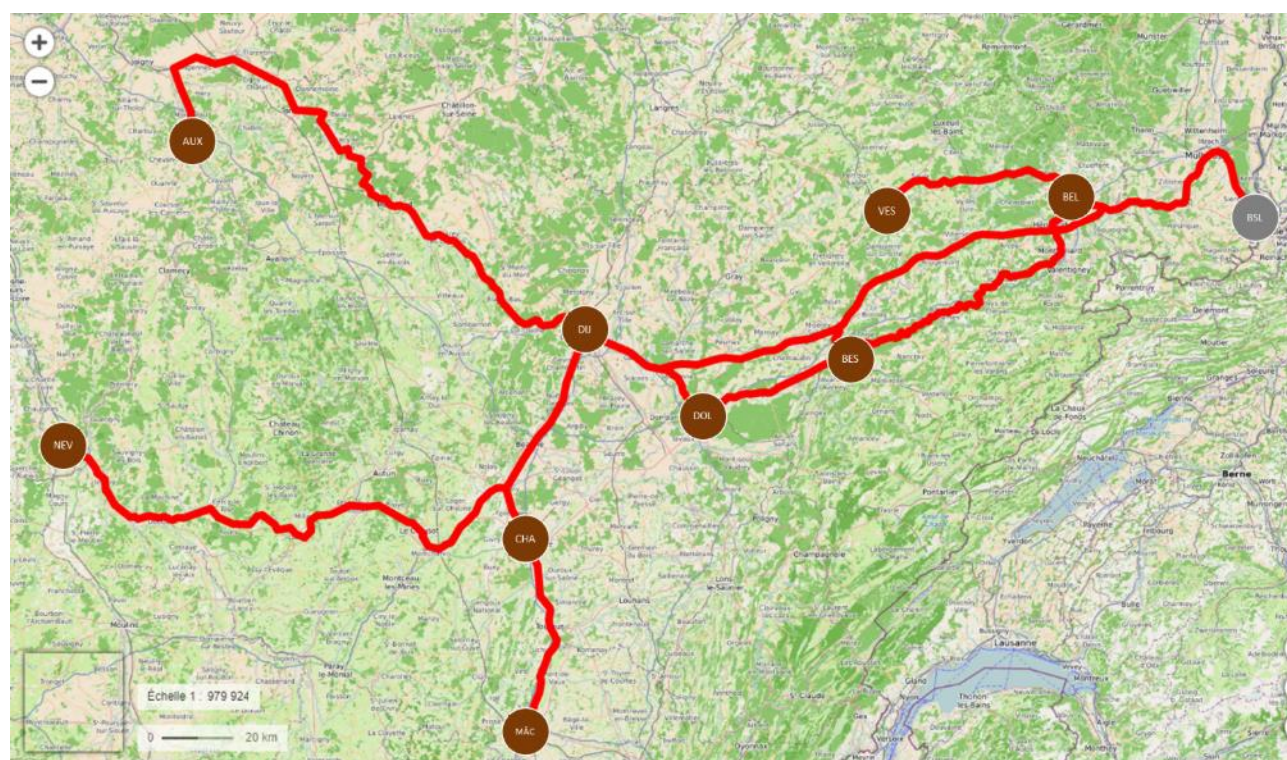
TABEAU 10 : DÉTAIL DES ACCÈS FERROVIAIRES BSL

Origine	Missions ferroviaires	Gare d'arrivée	Accès aéroport
Dijon	TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse Ville	Saint-Louis	DistriBus
	TER depuis Dijon Ville > TER depuis Besançon Viotte > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville		
	TGV Lyria depuis Dijon Ville	Basel SBB	BVB
Besançon	(Navette TER depuis Besançon Viotte >) TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV > TER depuis Mulhouse Ville	Saint-Louis	DistriBus
	TER depuis Besançon Viotte > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville		

¹⁷ Données DGAC (Direction générale de l'aviation civile), Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg
¹⁸ Source : Données Euroairport Basel-Mulhouse Freiburg

Dole	TGV Lyria/TER depuis Dole Ville > TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse Ville	Saint-Louis	Distribus
	TER depuis Dole Ville > TER depuis Besançon Viotte > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville		
	TGV Lyria/TER depuis Dole Ville > TGV Lyria depuis Dijon Ville	Basel SBB	BVB
Belfort	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Inoui/Lyria depuis Belfort-Montbéliard TGV > TER depuis Mulhouse Ville	Saint-Louis	Distribus
	TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville		
	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Lyria depuis Belfort-Montbéliard TGV	Basel SBB	BVB
Vesoul	TER depuis Vesoul > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville	Saint-Louis	Distribus
	TER depuis Vesoul > TER depuis Mulhouse Ville		
Chalon s/Saône	TGV Inoui depuis Chalon s/Saône > TER depuis Mulhouse Ville	Saint-Louis	Distribus
	TER depuis Chalon s/Saône > TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse Ville		
	TER depuis Chalon s/Saône > TGV Lyria depuis Dijon Ville	Basel SBB	BVB
Mâcon	TGV Inoui depuis Mâcon Ville > TER depuis Mulhouse Ville	Saint-Louis	Distribus
	TER depuis Mâcon Ville > TGV Inoui/Lyria depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse Ville		
	TER depuis Chalon s/Saône > TGV Lyria depuis Dijon Ville	Basel SBB	BVB
Auxerre	TER depuis Auxerre St Gervais puis schéma depuis Dijon	Saint-Louis ou Basel SBB	Distribus ou BVB
Nevers	TER depuis Nevers puis schéma depuis Dijon	Saint-Louis ou Basel SBB	Distribus ou BVB

FIGURE 32 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES BSL (source Geoportail)



5.4.2 Autres possibilités d'accès en transports en commun

Flixbus propose deux liaisons quotidiennes entre la Bourgogne-Franche-Comté et l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg dont un avec des arrêts à Dijon et Besançon et l'autre avec un arrêt à Dijon uniquement.

5.4.3 Analyse de l'accessibilité ferroviaire

L'Euroairport Basel-Mulhouse-Fribourg est accessible par le mode ferré par une moyenne de 8 liaisons quotidiennes utiles aller-retour depuis le panel de villes étudiées (voir Figure 33). Belfort bénéficie de la plus grande accessibilité parmi ces villes avec 19,5 liaisons aller-retour utiles par jour (dont 14 au départ de Belfort Ville et 6 de Belfort-Montbéliard TGV à l'aller et respectivement 12 et 7 au retour), suivi par Besançon avec une moyenne de 11 liaisons utiles (7 allers et 2 retours depuis Besançon Viotte et 6 aller-retours depuis Besançon Franche-Comté TGV), et Dijon avec 9,5 liaisons utiles aller-retour.

FIGURE 33 : NOMBRE DE LIAISONS UTILES PAR JOUR AVEC BSL

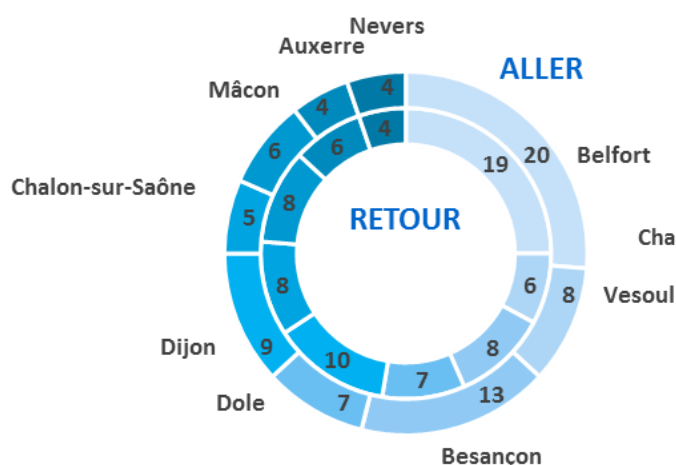
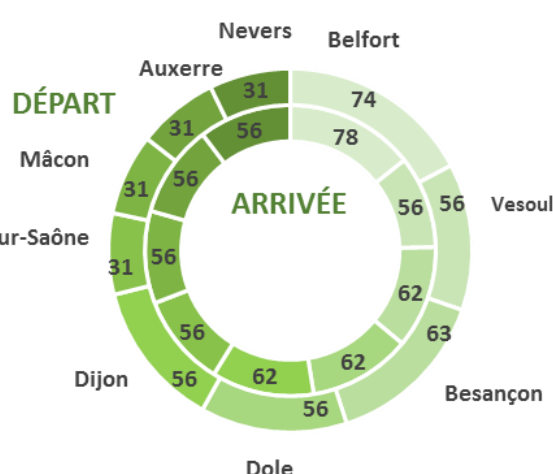


FIGURE 34 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES PAR JOUR À BSL



Ces différentes liaisons permettent d'accéder à 49% de l'offre de vols au départ de l'Euroairport Basel-Mulhouse-Fribourg et à 63% des vols à l'arrivée (voir Figure 34). Cette offre de vols est déclinée par ville en fonction des destinations de départ et des origines d'arrivée (France, Europe, Moyen-Orient, Afrique du Nord) comme résumé dans les tableaux suivants :

TABEAU 11 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À BSL PAR ZONE DE DESTINATION

Départs par zone destination	FRA	EUR	MOE	AFN	TOT
Belfort	3	61	6	4	74
Vesoul	3	46	4	3	56
Besançon	3	52	5	3	63
Dole	3	46	4	3	56
Dijon	3	46	4	3	56
Chalon-sur-Saône	1	27	3	0	31
Mâcon	1	27	3	0	31
Auxerre	1	27	3	0	31
Nevers	1	27	3	0	31

TABEAU 12 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À BSL PAR ZONE D'ORIGINE

Arrivées par zone origine	FRA	EUR	MOE	AFN	TOT
Belfort	4	63	5	6	78
Vesoul	3	45	3	5	56
Besançon	3	49	4	6	62
Dole	3	49	4	6	62
Dijon	3	49	4	6	62
Chalon-sur-Saône	3	45	3	5	56
Mâcon	3	45	3	5	56
Auxerre	3	45	3	5	56
Nevers	3	45	3	5	56

Pour l'ensemble des liaisons étudiées le temps moyen d'accès à l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg par le train varie entre 1h21 pour Belfort et 4h48 pour Nevers (voir Figure 35). Le trajet le plus rapide depuis Dijon (1h54) est assuré par TGV Inoui à l'aller et par TGV Lyria au retour alors que les temps minimums depuis Besançon (1h29) et Belfort (1h05) sont proposés par des missions TGV desservant Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV.

En moyenne le train est 8% moins rapide que la voiture pour se rendre à l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg (voir Figure 36). L'avantage temps est en faveur du train pour des trajets depuis Dijon (24% plus rapide que la voiture), Besançon (19% plus rapide) et Nevers (7% plus rapide). Il est le plus défavorable pour des trajets depuis Belfort (39% moins rapide) et Vesoul (33% moins rapide).

FIGURE 35 : TEMPS DE TRAJET MINIMUM/MOYEN À BSL PAR LE TRAIN

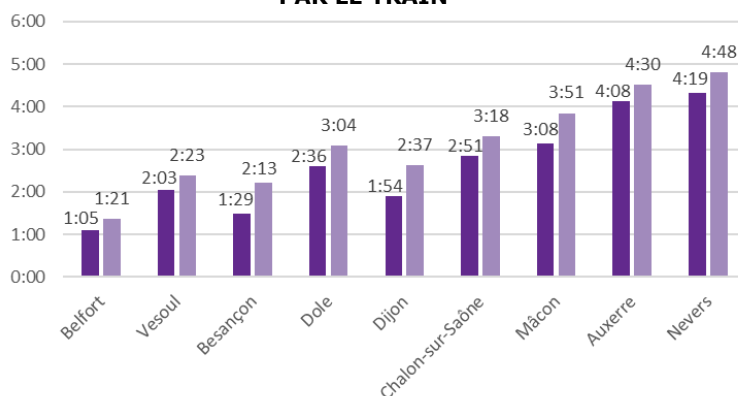
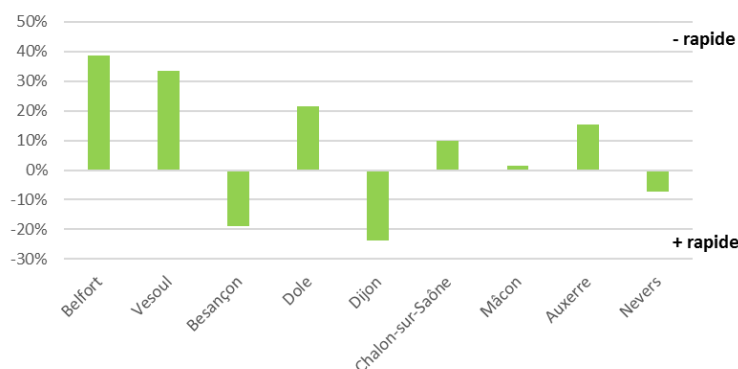


FIGURE 36 : TEMPS COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À BSL



Le prix moyen pour un trajet en train jusqu'à l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg depuis les villes étudiées est de 51,54 €, en intégrant le transport par Distribus depuis la gare de Saint-Louis (voir Figure 37). Le trajet en train est en moyenne 22% plus cher que le même trajet en voiture lorsqu'on prend en compte uniquement les frais de carburant et les péages, et 62% moins cher lorsqu'on compare le prix du trajet en train avec les

coûts complets d'un voyage en voiture (voir Figure 38). L'avantage coût du train par rapport à la voiture est le plus marqué pour des trajets au départ de Dijon (20% moins cher que la voiture eu égard au coût minimum de celle-ci) et Mâcon (19% moins cher).

FIGURE 37 : PRIX MOYEN DU TRAIN POUR UN TRAJET À BSL

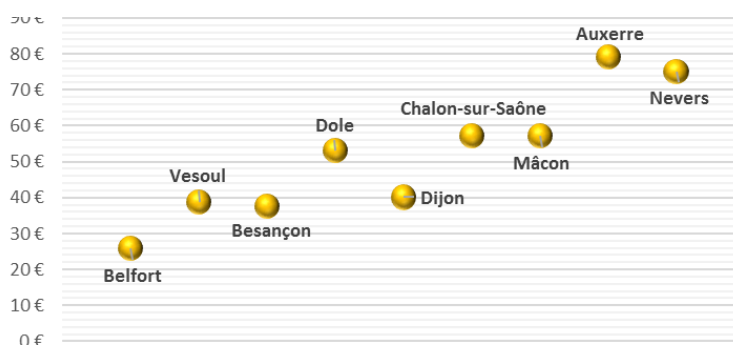
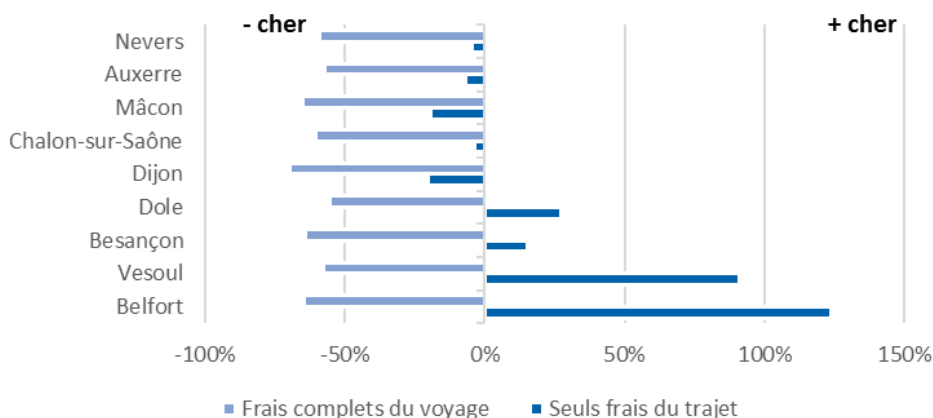


FIGURE 38 : COÛT COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À BSL



5.5 Genève Aéroport (GVA)

Genève Aéroport est le deuxième aéroport suisse en termes de trafic avec 17,8 millions de voyageurs accueillis en 2024. L'aéroport dessert 146 destinations dans une cinquantaine de pays sur 4 continents. Près de la moitié du trafic (47%) est assurée par la compagnie aérienne Easyjet, suivi par Swiss (12%). En total, 55 compagnies aériennes sont présentes sur la plateforme.¹⁹

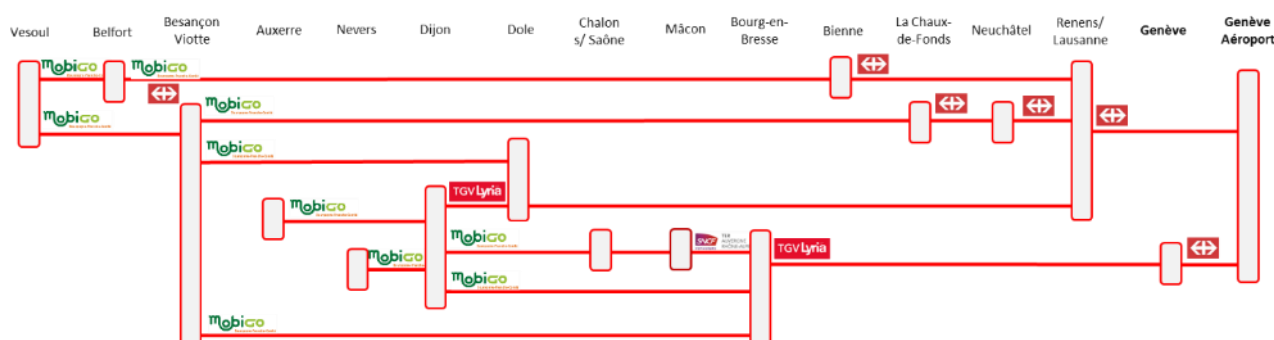
Les voyageurs originaires de la Bourgogne-Franche-Comté représentaient 2% du volume global des passagers de l'aéroport en 2024, soit environ 360 000 personnes (aller-retour). Environ 24% de ces voyageurs ont rejoint l'aéroport par des transports en commun (train, bus, navette...)²⁰

5.5.1 Accès ferroviaires à l'aéroport

Situé à 3,5 kilomètres au nord-ouest du centre-ville, Genève Aéroport dispose d'une gare ferroviaire CFF intégrée à son infrastructure connectée au réseau national et international par environ 170 trains par jour.

L'accès par la voie ferrée depuis la Région Bourgogne-Franche-Comté est assuré par diverses missions ferroviaires selon les schémas suivants :

FIGURE 39 : SCHÉMA D'ACCÈS FERROVIAIRE GVA



TABEAU 13 : DÉTAIL DES ACCÈS FERROVIAIRES GVA

Origine	Missions ferroviaires	Gare d'arrivée	Accès aéroport
Dijon	TGV Lyria depuis Dijon Ville > CFF depuis Lausanne	Genève Aéroport	Arrivée directe
	TER depuis Dijon Ville > TGV Lyria depuis Bourg-en-Bresse	Genève Cornavin	CFF
	TER depuis Dijon Ville > TER depuis Mâcon Ville > TGV Lyria depuis Bourg-en-Bresse		
Besançon	TER depuis Besançon Viotte > TGV Lyria depuis Dole > CFF depuis Lausanne	Genève Aéroport	Arrivée directe
	TER depuis Besançon Viotte > CFF depuis La-Chaux-de-Fonds > CFF depuis Neuchâtel > CFF depuis Renens		
	TER depuis Besançon Viotte > TGV Lyria depuis Bourg-en-Bresse	Genève Cornavin	CFF
Dole	TGV Lyria depuis Dole Ville > CFF depuis Lausanne	Genève Aéroport	Arrivée directe
Belfort	TER/CFF depuis Belfort-Ville > CFF depuis Bienne > CFF depuis Renens	Genève Aéroport	Arrivée directe
Vesoul	TER depuis Vesoul puis schéma depuis Belfort	Genève Aéroport ou Genève Cornavin	Arrivée directe ou CFF
	Car depuis Vesoul puis schéma depuis Besançon		
Chalon s/Saône	TER depuis Chalon s/Saône > TER depuis Mâcon Ville > TGV Lyria depuis Bourg-en-Bresse	Genève Cornavin	CFF

¹⁹ Données Genève Aéroport

²⁰ Source : Enquête GA+ 2024 pour Genève Aéroport

Mâcon	TER depuis Mâcon Ville > TGV Lyria depuis Bourg-en-Bresse	Genève Cornavin	CFF
Auxerre	TER depuis Auxerre St Gervais > TGV Lyria depuis Dijon > CFF depuis Lausanne	Genève Aéroport	Arrivée directe
Nevers	TER depuis Nevers > TGV Lyria depuis Dijon > CFF depuis Lausanne	Genève Aéroport	Arrivée directe

FIGURE 40 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES GVA (source Geoportail)



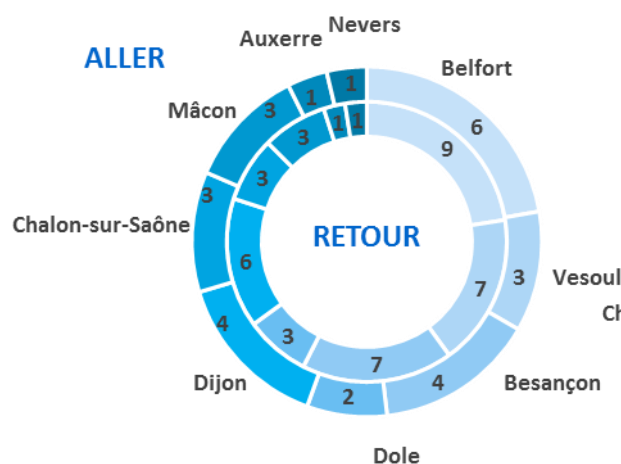
5.5.2 Autres possibilités d'accès en transports en commun

Flixbus propose une liaison quotidienne entre la Bourgogne-Franche-Comté et Genève Aéroport avec un arrêt à Dijon.

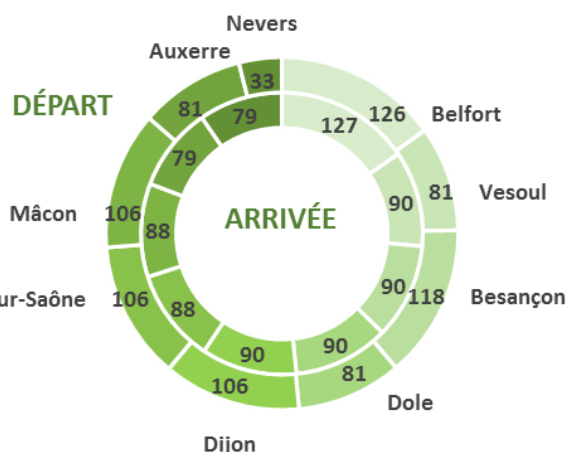
5.5.3 Analyse de l'accessibilité ferroviaire

Genève Aéroport est accessible par le mode ferré par une moyenne de 3 liaisons quotidiennes utiles à l'aller et 4,5 au retour depuis le panel de villes étudiées (voir Figure 41). Belfort bénéficie de la plus grande accessibilité parmi ces villes avec 6 liaisons à l'aller et 9 au retour (toutes depuis Belfort Ville via Bienne), suivi par Besançon avec 4 liaisons utiles à l'aller et 7 au retour (dont 2 allers-retours via La Chaux-de-Fonds), et Dijon avec 4 liaisons utiles à l'aller et 6 au retour (dont 2 allers-retours via Lausanne).

**FIGURE 41 : NOMBRE DE LIAISONS UTILES
PAR JOUR AVEC GVA**



**FIGURE 42 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES
PAR JOUR À GVA**



Ces différentes liaisons permettent d'accéder à 51% de l'offre de vols au départ de Genève Aéroport et à 50% des vols à l'arrivée (voir Figure 42). Cette offre de vols est déclinée par ville en fonction des destinations de départ et des origines d'arrivée (France, Europe, Moyen-Orient, Afrique du Nord, reste de l'Afrique, Asie, Amérique du Nord) comme résumé dans les tableaux suivants :

TABEAU 14 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À GVA PAR ZONE DE DESTINATION

Départs par zone destination	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	ASI	AMN	TOT
Belfort	17	89	9	6	1	1	3	126
Vesoul	12	58	7	3	1	0	0	81
Besançon	16	85	8	5	1	1	2	118
Dole	12	58	7	3	1	0	0	81
Dijon	14	76	8	5	1	1	1	106
Chalon-sur-Saône	14	76	8	5	1	1	1	106
Mâcon	14	76	8	5	1	1	1	106
Auxerre	12	58	7	3	1	0	0	81
Nevers	6	24	2	0	1	0	0	33

TABEAU 15 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À GVA PAR ZONE D'ORIGINE

Arrivées par zone origine	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	ASI	AMN	TOT
Belfort	13	90	10	8	1	1	4	127
Vesoul	9	62	7	6	1	1	4	90
Besançon	9	62	7	6	1	1	4	90
Dole	9	62	7	6	1	1	4	90
Dijon	9	62	7	6	1	1	4	90
Chalon-sur-Saône	9	60	7	6	1	1	4	88
Mâcon	9	60	7	6	1	1	4	88
Auxerre	8	56	6	3	1	1	4	79
Nevers	8	56	6	3	1	1	4	79

Pour l'ensemble des liaisons étudiées le temps moyen d'accès à Genève Aéroport par le train varie entre 2h42 pour Dole et 6h01 pour Nevers (voir Figure 35). Les trajets les plus rapides depuis Dole (2h34), Dijon (3h00) et Besançon (3h19, avec une correspondance à Dole) sont assurés par des services TGV Lyria via Lausanne. L'itinéraire via Bienne depuis Belfort donne des temps de trajet qui varient très peu en raison du cadencement suisse.

En moyenne le train est 41% moins rapide que la voiture pour se rendre à Genève Aéroport (voir Figure 44). Si la voiture représente le moyen de transport le plus rapide pour toutes les villes étudiées son avantage relatif est le plus faible pour des trajets depuis Belfort (12% plus rapide), Dijon et Dole (13% plus rapide).

Le prix moyen pour un trajet en train jusqu'à Genève Aéroport depuis les villes étudiées est de 78,03 €, en intégrant les transports assurés par les CFF en Suisse (voir Figure 45). Le trajet en train est en moyenne 106% plus cher que le même trajet en voiture lorsqu'on prend en compte uniquement les frais de carburant et les péages, et 47% moins cher lorsqu'on compare le prix du trajet en train avec les coûts complets d'un voyage en voiture (voir Figure 46). Pour deux villes – Mâcon et Chalon-sur-Saône le prix du train est quasi identique au coût minimum de la voiture pour se rendre à l'aéroport.

FIGURE 43 : TEMPS DE TRAJET MINIMUM/MOYEN À GVA PAR LE TRAIN

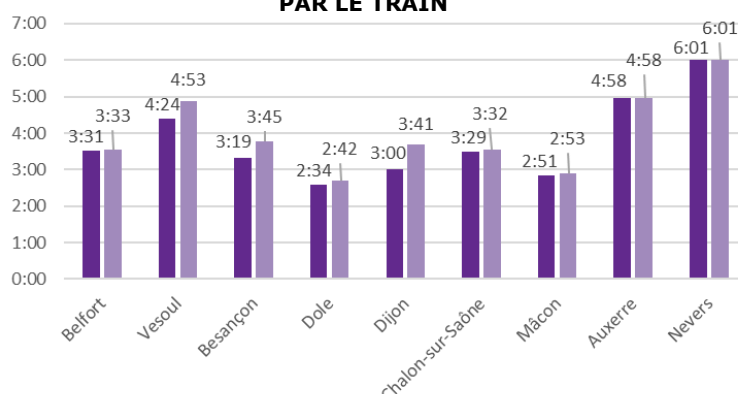


FIGURE 44 : TEMPS COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À GVA

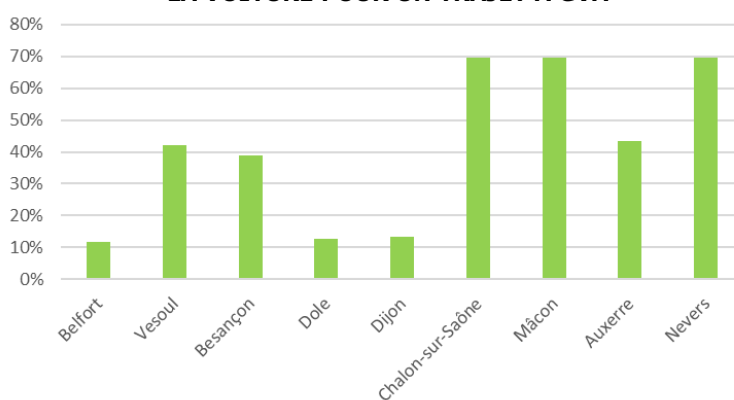
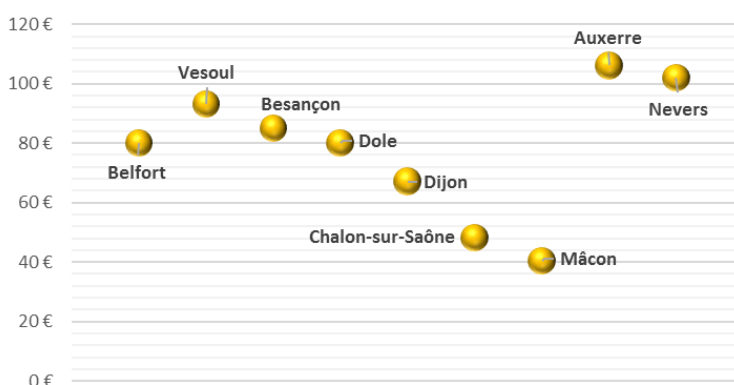
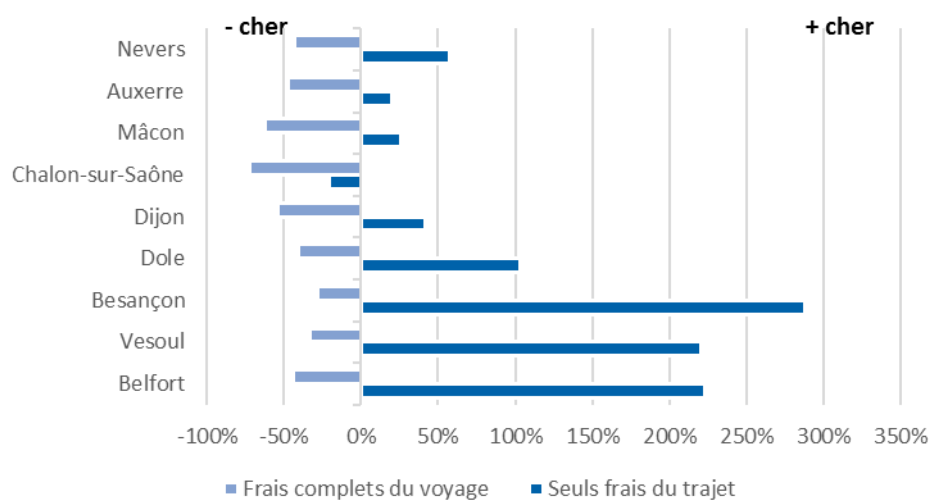


FIGURE 45 : PRIX MOYEN DU TRAIN POUR UN TRAJET À GVA



**FIGURE 46 : COÛT COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE
POUR UN TRAJET À GVA**



5.6 Zürich Flughafen (ZRH)

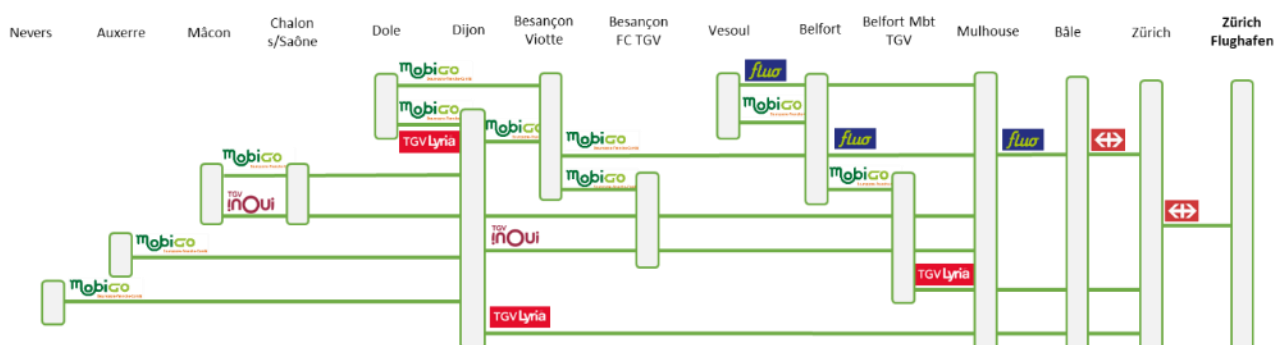
Zürich Flughafen – l’aéroport de Zurich – est le premier aéroport suisse en termes de trafic avec 31,2 millions de voyageurs accueillis en 2024. Les 68 compagnies aériennes présentes sur la plateforme desservent environ 200 destinations dans 74 pays.²¹

5.6.1 Accès ferroviaires à l’aéroport

Situé à 8 kilomètres au nord du centre-ville, Zürich Flughafen dispose d’une gare ferroviaire CFF intégrée à son infrastructure connectée au réseau national et international.

L’accès par la voie ferrée depuis la Région Bourgogne-Franche-Comté est assuré par diverses missions ferroviaires selon les schémas suivants :

FIGURE 47 : SCHÉMA D’ACCÈS FERROVIAIRE ZRH



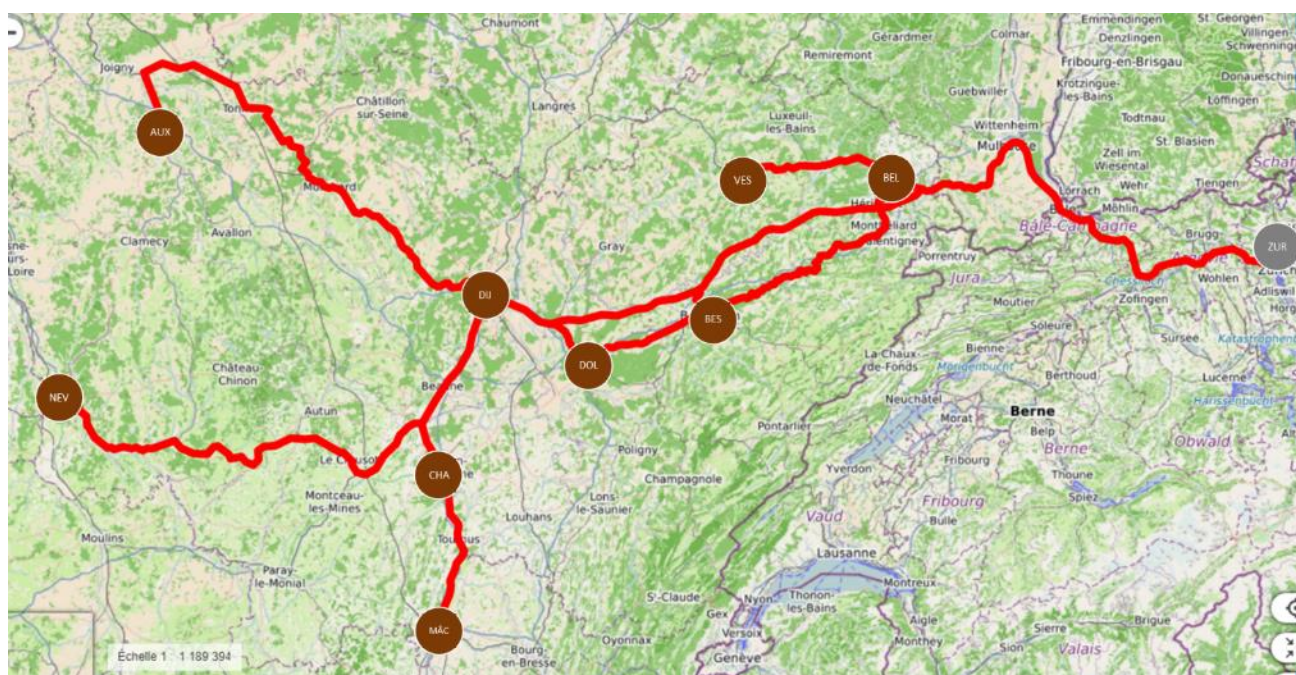
TABEAU 16 : DÉTAIL DES ACCÈS FERROVIAIRES ZRH

Origine	Missions ferroviaires	Gare d'arrivée	Accès aéroport
Dijon	TGV Lyria depuis Dijon Ville	Zürich HB	CFF
	TGV Inoui depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse > CFF depuis Bâle Ville		
	TER depuis Dijon Ville > TER depuis Besançon Viotte > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville		
Besançon	(Navette TER depuis Besançon Viotte >) TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV > TGV Lyria depuis Mulhouse Ville	Zürich HB	CFF
	(Navette TER depuis Besançon Viotte >) TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville		
	TER depuis Besançon Viotte > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville		
Dole	TGV Lyria/TER depuis Dole Ville > TGV Lyria depuis Dijon Ville	Zürich HB	CFF
	TGV Lyria/TER depuis Dole Ville > TGV Inoui depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville		
	TER depuis Dole Ville > TER depuis Besançon Viotte > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville		
Belfort	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Lyria depuis Belfort-Montbéliard TGV	Zürich HB	CFF

²¹ Données Zürich Flughafen

	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Inoui depuis Belfort-Montbéliard TGV > TGV Lyria depuis Mulhouse Ville		
	TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville		
Vesoul	TER depuis Vesoul > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville	Zürich HB	CFF
	TER depuis Vesoul > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville		
Chalon s/Saône	TGV Inoui depuis Chalon s/Saône > TER depuis Mulhouse > CFF depuis Bâle Ville		
	TER depuis Chalon s/Saône > TGV Lyria depuis Dijon Ville	Zürich HB	CFF
	TER depuis Chalon s/Saône > TGV Inoui depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville		
Mâcon	TGV Inoui depuis Mâcon Ville > TER depuis Mulhouse > CFF depuis Bâle Ville		
	TER depuis Mâcon Ville > TGV Lyria depuis Dijon Ville	Zürich HB	CFF
	TER depuis Mâcon Ville > TGV Inoui depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse Ville > CFF depuis Bâle Ville		
Auxerre	TER depuis Auxerre St Gervais puis schéma depuis Dijon	Zürich HB	CFF
Nevers	TER depuis Nevers puis schéma depuis Dijon	Zürich HB	CFF

FIGURE 48 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES ZRH (source Geoportail)



5.6.2 Autres possibilités d'accès en transports en commun

Flixbus propose une liaison quotidienne entre la Bourgogne-Franche-Comté et Zürich Flughafen avec un arrêt à Dijon et une liaison quotidienne avec Zurich centre qui dessert Dijon et Besançon.

5.6.3 Analyse de l'accessibilité ferroviaire

Zürich Flughafen est accessible par le mode ferré par une moyenne de 6 liaisons quotidiennes utiles à l'aller et 8 au retour depuis le panel de villes étudiées (voir Figure 49). Belfort bénéficie

de la plus grande accessibilité parmi ces villes avec 17,5 liaisons aller-retour utiles par jour (dont 11 au départ de Belfort Ville et 6 de Belfort-Montbéliard TGV, et respectivement 8 et 10 au retour), suivi par Besançon avec une moyenne de 9 liaisons aller-retour utiles (5 allers et 2 retours depuis Besançon Viotte, et 4 allers et 7 retours depuis Besançon Franche-Comté TGV), et Dijon avec 6 liaisons utiles à l'aller et 9 au retour.

FIGURE 49 : NOMBRE DE LIAISONS UTILES PAR JOUR AVEC ZRH

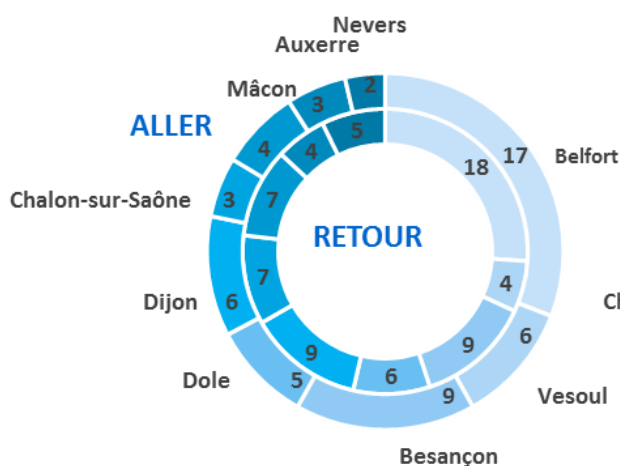
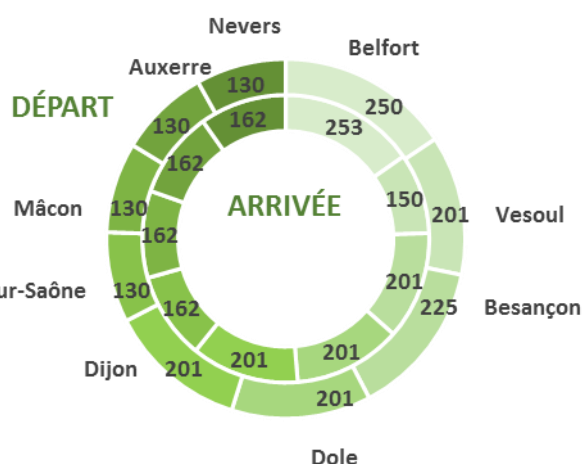


FIGURE 50 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES PAR JOUR À ZRH



Ces différentes liaisons permettent d'accéder à 51% de l'offre de vols au départ de Zürich Flughafen et à 53% des vols à l'arrivée (voir Figure 50). Cette offre de vols est déclinée par ville en fonction des destinations de départ et des origines d'arrivée (France, Europe, Moyen-Orient, Afrique du Nord, reste de l'Afrique, Asie, Amérique du Nord, Amérique du Sud) comme résumé dans les tableaux suivants :

TABLEAU 17 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À ZRH PAR ZONE DE DESTINATION

Départs par zone destination	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	ASI	AMN	AMS	TOT
Belfort	9	193	18	1	1	9	18	1	250
Vesoul	8	155	12	1	1	7	16	1	201
Besançon	8	174	13	1	1	9	18	1	225
Dole	8	155	12	1	1	7	16	1	201
Dijon	8	155	12	1	1	7	16	1	201
Chalon-sur-Saône	4	111	6	1	1	4	2	1	130
Mâcon	4	111	6	1	1	4	2	1	130
Auxerre	4	111	6	1	1	4	2	1	130
Nevers	4	111	6	1	1	4	2	1	130

TABLEAU 18 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À ZRH PAR ZONE D'ORIGINE

Arrivées par zone origine	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	ASI	AMN	AMS	TOT
Belfort	12	187	20	1	1	9	22	1	253
Vesoul	5	107	9	1	1	7	19	1	150
Besançon	8	146	15	1	1	7	22	1	201
Dole	8	146	15	1	1	7	22	1	201
Dijon	8	146	15	1	1	7	22	1	201
Chalon-sur-Saône	6	114	13	1	1	7	19	1	162
Mâcon	6	114	13	1	1	7	19	1	162
Auxerre	6	114	13	1	1	7	19	1	162
Nevers	6	114	13	1	1	7	19	1	162

Pour l'ensemble des liaisons étudiées le temps moyen d'accès à Zürich Flughafen par le train varie entre 2h38 pour Belfort et 5h53 pour Auxerre (voir Figure 51). Les trajets les plus rapides depuis Dijon (2h40) et Belfort (2h00) sont assurés par des liaisons directes à la gare centrale de Zurich par TGV Lyria. Ces mêmes liaisons permettent de relier Besançon Franche Comté TGV à l'aéroport en 2h37 avec une correspondance entre des TGV Inoui et Lyria à Mulhouse Ville.

En moyenne le train est 4% plus rapide que la voiture pour se rendre à Zürich Flughafen. L'avantage temps du train par rapport à la voiture est le plus élevé pour Dijon (28% plus rapide) suivi par Besançon (13% plus rapide) et Nevers (11% plus rapide). Pour 3 villes – Belfort, Dole, et Mâcon – le temps de trajet est quasi identique entre les deux modes.

Le prix moyen pour un trajet en train jusqu'à Zürich Flughafen depuis les villes étudiées est de 91,24 €, en intégrant les transports assurés par les CFF en Suisse (voir Figure 53). Le trajet en train est en moyenne 65% plus cher que le même trajet en voiture lorsqu'on prend en compte uniquement les frais de carburant et les péages, et 50% moins cher lorsqu'on compare le prix du trajet en train avec les coûts complets d'un voyage en voiture (voir Figure 54). L'avantage coût de la voiture par rapport au train est le moins marqué pour des trajets au départ de Mâcon (16% plus cher que la voiture eu égard au coût minimum de celle-ci), Auxerre (22% plus cher), Nevers (26% plus cher) et Dijon (27% plus cher).

FIGURE 51 : TEMPS DE TRAJET MINIMUM/MOYEN À ZRH PAR LE TRAIN

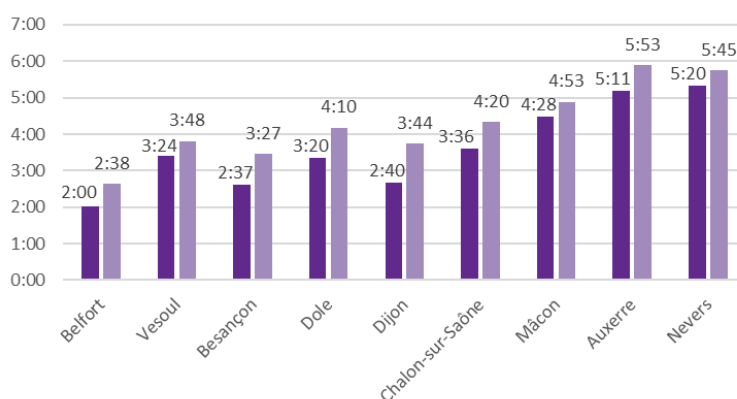


FIGURE 52 : TEMPS COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À ZRH

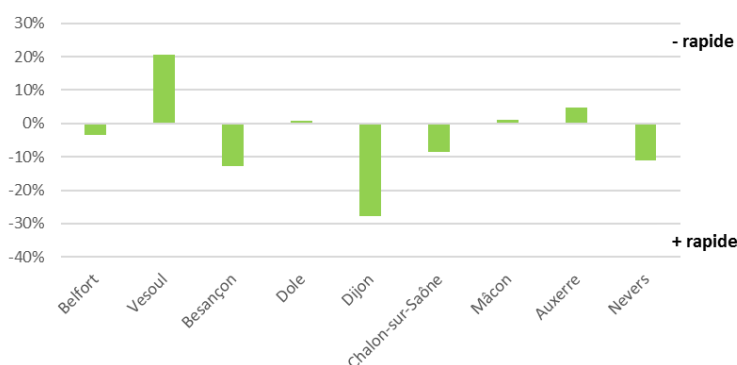
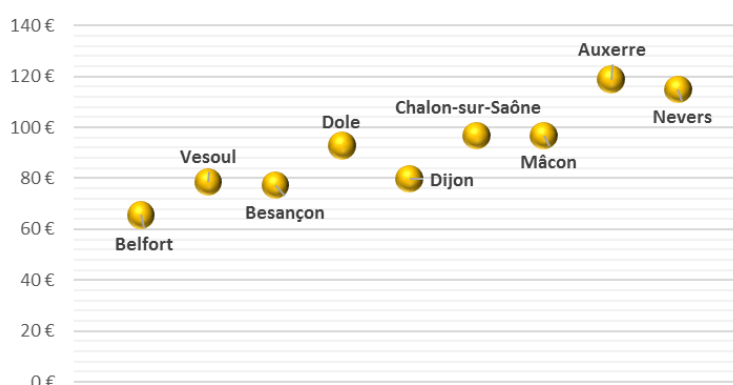
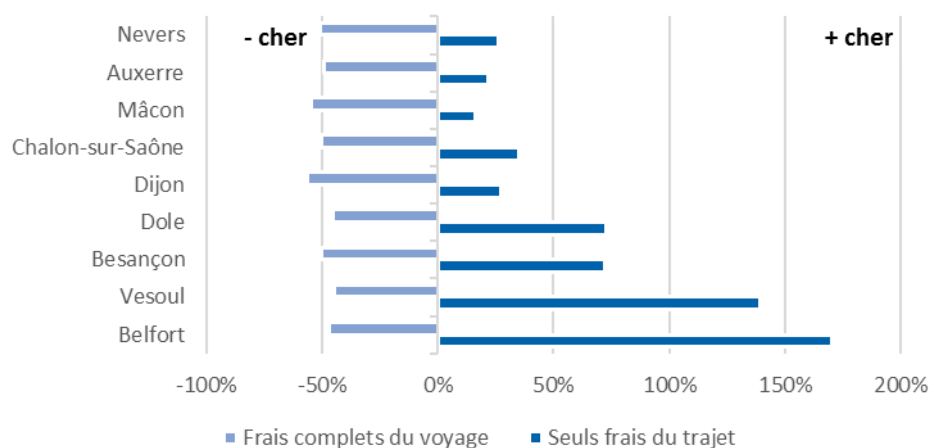


FIGURE 53 : PRIX MOYEN DU TRAIN POUR UN TRAJET À ZRH



**FIGURE 54 : COÛT COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE
POUR UN TRAJET À ZRH**



5.7 Frankfurt Flughafen (FRA)

Frankfurt Flughafen – l’aéroport de Francfort – est le sixième aéroport européen en termes de trafic avec 61,6 millions de voyageurs accueillis en 2024. 50% des voyageurs sont en transit depuis ou vers leur origine ou destination finale. Les 99 compagnies aériennes présentes sur la plateforme desservent 311 destinations dans 98 pays.

5.7.1 Accès ferroviaires à l’aéroport

Situé à 10 kilomètres au sud-ouest de Frankfurt-am-Main, Frankfurt Flughafen dispose d’une gare ferroviaire DB intégrée à son infrastructure connectée au réseaux régional, national et international.

L’accès par la voie ferrée depuis la Région Bourgogne-Franche-Comté est assuré par diverses missions ferroviaires selon les schémas suivants :

FIGURE 55 : SCHÉMA D’ACCÈS FERROVIAIRE FRA

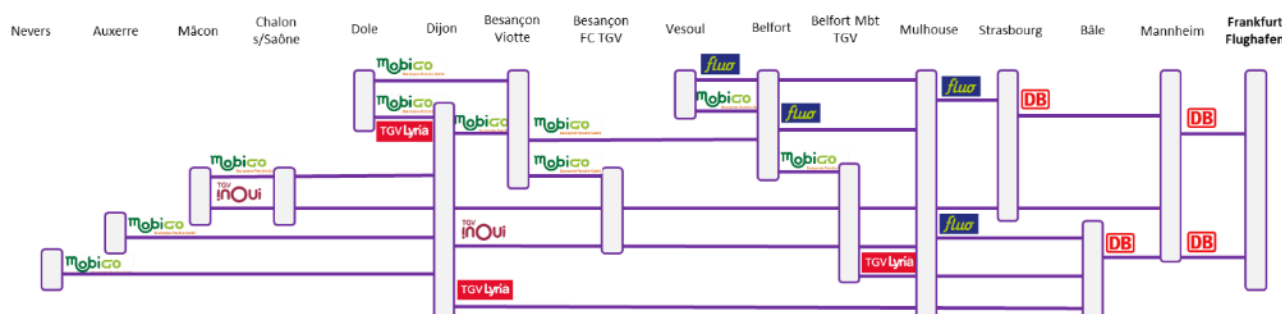
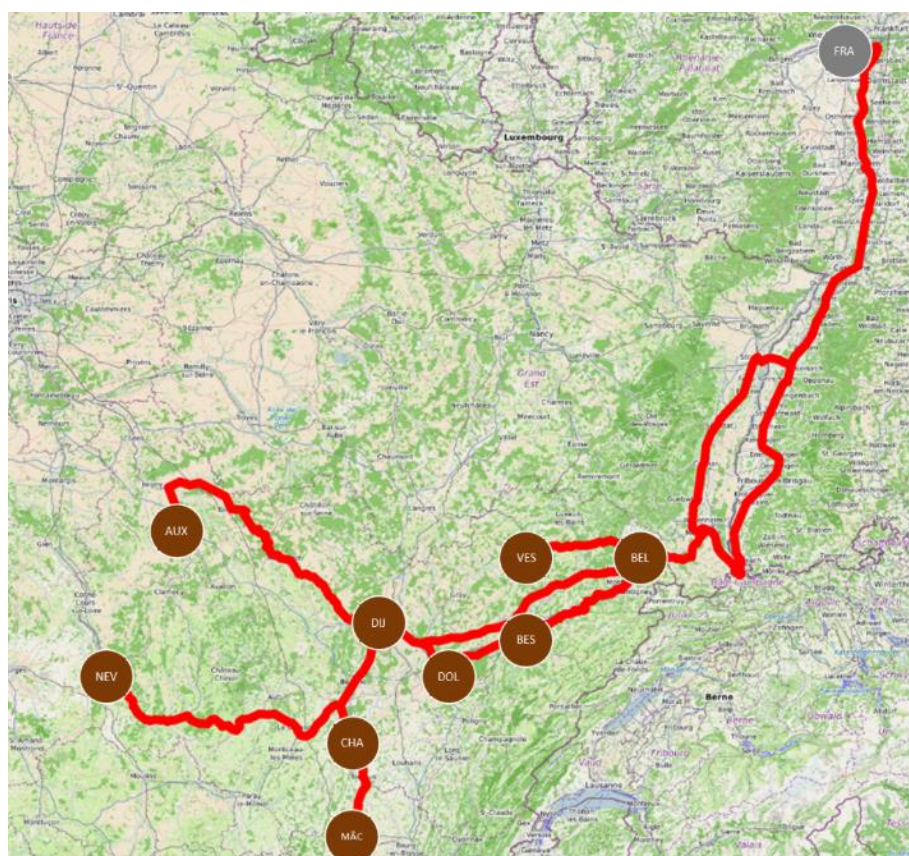


TABLEAU 19 : DÉTAIL DES ACCÈS FERROVIAIRES FRA

Origine	Missions ferroviaires	Gare d'arrivée	Accès aéroport
Dijon	TGV Lyria depuis Dijon Ville > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim	Frankfurt Flughafen	Arrivée directe
	TGV Inoui depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse Ville > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim		
	TGV Inoui depuis Dijon Ville > ICE depuis Strasbourg > ICE depuis Mannheim		
	TER depuis Dijon Ville > TER depuis Besançon Viotte > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim		
Besançon	(Navette TER depuis Besançon Viotte >) TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV (>TER depuis Mulhouse Ville) > ICE depuis Strasbourg > ICE depuis Mannheim	Frankfurt Flughafen	Arrivée directe
	(Navette TER depuis Besançon Viotte >) TGV Inoui depuis Besançon Franche-Comté TGV > TER depuis Mulhouse Ville > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim		
	TER depuis Besançon Viotte > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim		
Dole	TGV Lyria/TER depuis Dole Ville > TGV Lyria depuis Dijon Ville > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim	Frankfurt Flughafen	Arrivée directe
	TGV Lyria/TER depuis Dole Ville > TGV Inoui depuis Dijon Ville > TER depuis Mulhouse Ville > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim		
	TGV Lyria/TER depuis Dole Ville > TGV Inoui depuis Dijon Ville > ICE depuis Strasbourg > ICE depuis Mannheim		

	TER depuis Dole Ville > TER depuis Besançon Viotte > TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim		
Belfort	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Lyria depuis Belfort-Montbéliard TGV > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim	Frankfurt Flughafen	Arrivée directe
	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Inoui depuis Belfort-Montbéliard TGV (>TER depuis Mulhouse Ville) > ICE depuis Strasbourg > ICE depuis Mannheim		
	(Navette TER depuis Belfort Ville >) TGV Inoui depuis Belfort-Montbéliard TGV > TER depuis Mulhouse Ville > ICE depuis Bâle Ville > ICE depuis Mannheim		
	TER depuis Belfort Ville > TER depuis Mulhouse Ville > ICE depuis Bâle Ville ou Strasbourg > ICE depuis Mannheim		
Vesoul	TER depuis Vesoul (TER > depuis Belfort Ville) > TER depuis Mulhouse Ville > ICE depuis Bâle Ville ou Strasbourg > ICE depuis Mannheim	Frankfurt Flughafen	Arrivée directe
Chalon s/Saône	TGV Inoui depuis Chalon s/Saône (>TER depuis Mulhouse Ville) > ICE depuis Strasbourg > ICE depuis Mannheim	Frankfurt Flughafen	Arrivée directe
	TER depuis Chalon s/Saône > puis schéma depuis Dijon		
Mâcon	TGV Inoui depuis Mâcon Ville (>TER depuis Mulhouse Ville) > ICE depuis Strasbourg > ICE depuis Mannheim	Frankfurt Flughafen	Arrivée directe
	TER depuis Mâcon Ville puis schéma depuis Dijon		
Auxerre	TER depuis Auxerre St Gervais puis schéma depuis Dijon	Frankfurt Flughafen	Arrivée directe
Nevers	TER depuis Nevers puis schéma depuis Dijon	Frankfurt Flughafen	Arrivée directe

FIGURE 56 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES FRA (source Geoportail)



5.7.2 Analyse de l'accessibilité ferroviaire

Frankfurt Flughafen est accessible par le mode ferré par une moyenne de 4 liaisons quotidiennes aller-retour depuis le panel de villes étudiées (voir Figure 57). Belfort bénéficie de la plus grande accessibilité parmi ces villes avec 8 liaisons aller et 6 liaisons retour utiles par jour (dont 3 au départ de Belfort Ville à l'aller), suivi par Dijon avec 5 liaisons utiles à l'aller et 7 au retour, et Besançon avec 5 liaisons aller-retour utiles par jour (toutes depuis Besançon Franche-Comté TGV à l'exception d'un aller depuis Besançon Viotte).

FIGURE 57 : NOMBRE DE LIAISONS UTILES PAR JOUR AVEC FRA

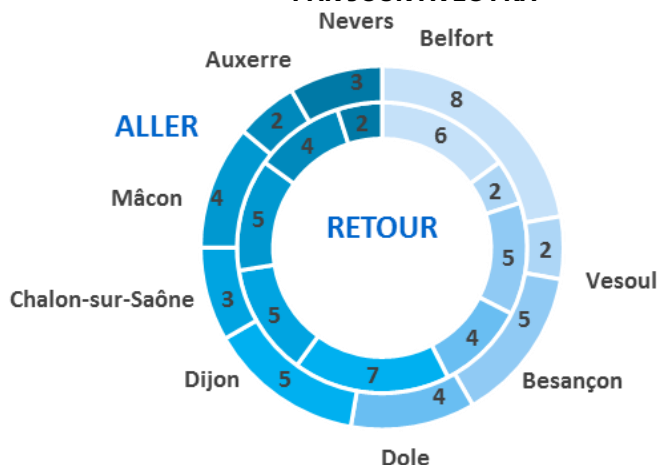
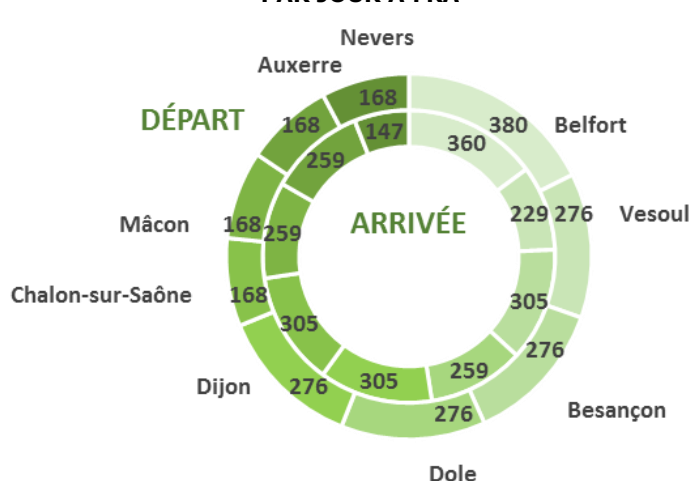


FIGURE 58 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES PAR JOUR À FRA



Ces différentes liaisons permettent d'accéder à 39% de l'offre de vols au départ de Frankfurt Flughafen et à 44% des vols à l'arrivée (voir Figure 58). Cette offre de vols est déclinée par ville en fonction des destinations de départ et des origines d'arrivée (France, Europe, Moyen-Orient, Afrique du Nord, reste de l'Afrique, Asie, Amérique du Nord, Amérique du Sud, Caraïbes) comme résumé dans les tableaux suivants :

TABLEAU 20 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À FRA PAR ZONE DE DESTINATION

Départs par zone destination	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	ASI	AMN	AMS	CAR	TOT
Belfort	22	250	33	5	5	30	30	4	1	380
Vesoul	16	185	27	4	5	22	13	4	0	276
Besançon	16	185	27	4	5	22	13	4	0	276
Dole	16	185	27	4	5	22	13	4	0	276
Dijon	16	185	27	4	5	22	13	4	0	276
Chalon-sur-Saône	9	114	12	4	5	14	6	4	0	168
Mâcon	9	114	12	4	5	14	6	4	0	168
Auxerre	9	114	12	4	5	14	6	4	0	168
Nevers	9	114	12	4	5	14	6	4	0	168

TABEAU 21 : NOMBRE DE VOLS ACCESSIBLES À FRA PAR ZONE D'ORIGINE

Arrivées par zone origine	FRA	EUR	MOE	AFN	AFR	ASI	AMN	AMS	CAR	TOT
Belfort	16	226	32	2	7	18	55	3	1	360
Vesoul	9	136	16	1	7	18	39	3	0	229
Besançon	16	192	17	2	7	18	50	3	0	305
Dole	12	155	16	2	7	18	46	3	0	259
Dijon	16	192	17	2	7	18	50	3	0	305
Chalon-sur-Saône	16	192	17	2	7	18	50	3	0	305
Mâcon	12	158	16	2	5	18	45	3	0	259
Auxerre	12	155	16	2	7	18	46	3	0	259
Nevers	6	78	12	1	7	17	25	1	0	147

Pour l'ensemble des liaisons étudiées le temps moyen d'accès à Frankfurt Flughafen par le train varie entre 4h02 pour Belfort et 7h52 pour Nevers (voir Figure 59). Les trajets les plus rapides depuis Besançon (3h57), Belfort (3h34) et Chalon-sur-Saône (5h02) sont assurés par TGV Inoui avec une seule correspondance à Mannheim.

En moyenne le train est 5% moins rapide que la voiture pour se rendre à Frankfurt Flughafen (voir Figure 60). L'avantage temps du train par rapport à la voiture est le plus élevé pour Besançon (11% plus rapide) suivi par Dijon (8% plus rapide) et Chalon-sur-Saône (5% plus rapide). Le temps de trajet le moins favorable concerne Auxerre ou le train est 23% moins rapide que la voiture.

Le prix moyen pour un trajet en train jusqu'à Frankfurt Flughafen depuis les villes étudiées est de 88,86 €, en intégrant les transports assurés par la Deutsche Bahn en Allemagne (voir Figure 61). Le trajet en train est en moyenne 6% plus cher que le même trajet en voiture lorsqu'on prend en compte uniquement les frais de carburant et les péages, et 61% moins cher lorsqu'on compare le prix du trajet en train avec les coûts complets d'un voyage en voiture (voir Figure 62). Le train se révèle plus économique que la voiture au regard du coût minimum de celle-ci pour les trajets depuis Mâcon (13% moins cher), Nevers (10% moins cher), Dijon (8% moins cher) et Chalon-sur-Saône (3% moins cher).

FIGURE 59 : TEMPS DE TRAJET MINIMUM/MOYEN À FRA PAR LE TRAIN

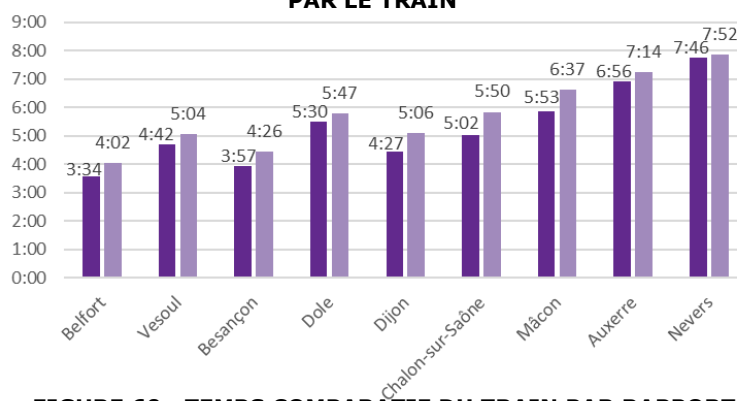


FIGURE 60 : TEMPS COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À FRA

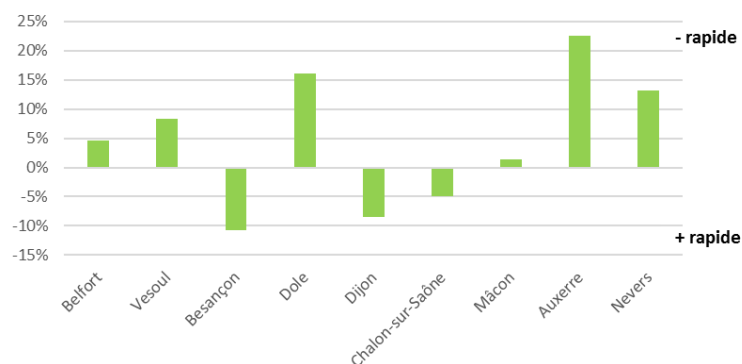
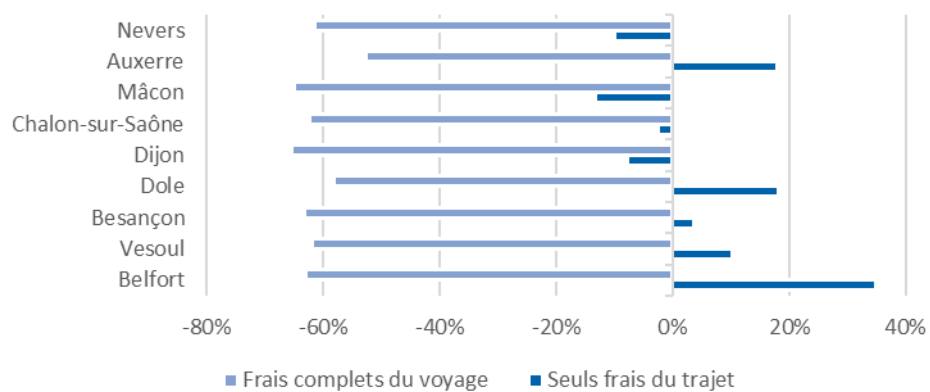


FIGURE 61 : PRIX MOYEN DU TRAIN POUR UN TRAJET À FRA

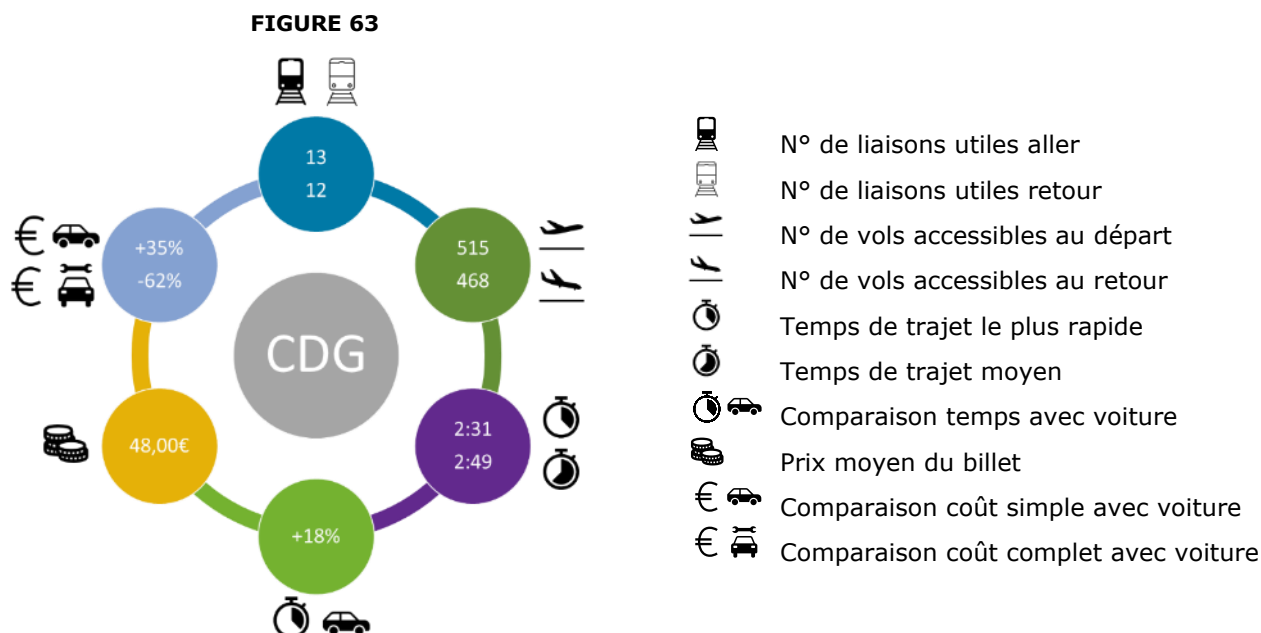


FIGURE 62 : COÛT COMPARATIF DU TRAIN PAR RAPPORT À LA VOITURE POUR UN TRAJET À FRA



6. Analyse de l'accessibilité des grands aéroports par ville

Afin de compléter la lecture des résultats des analyses de l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports depuis la région Bourgogne-Franche-Comté une deuxième série de graphiques a été élaborée pour présenter ces mêmes résultats par ville d'origine plutôt que par aéroport. Pour chaque ville un graphique résume les analyses effectuées sur l'accessibilité ferroviaire des sept aéroports étudiés de la manière suivante (Figure 63) :



Une « mesure d'accessibilité ferroviaire » a été calculée pour évaluer l'accessibilité relative de chaque aéroport depuis chaque ville prenant en compte les paramètres suivants :

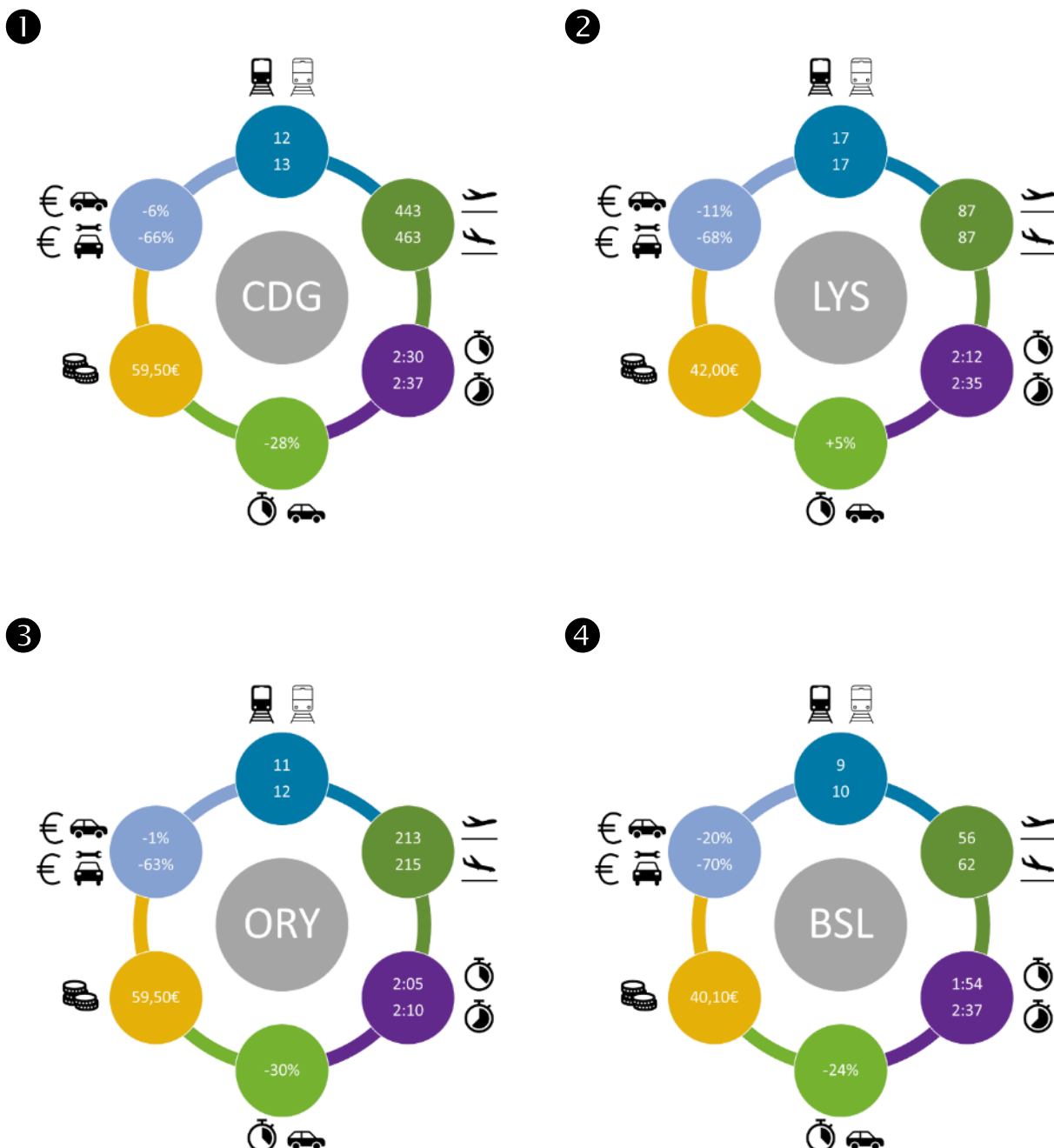
- Le nombre de liaisons utiles aller-retour entre chaque ville et chaque aéroport ;
- Le nombre moyen de correspondances nécessaires pour rejoindre l'aéroport à l'aller et au retour ;
- Le pourcentage des vols accessibles au départ et à l'arrivée par rapport à l'offre globale de vols de chaque aéroport
- L'avantage temps du train par rapport à un trajet en voiture
- L'avantage coût du train par rapport à un trajet en voiture

La mesure ainsi établie permet de classer les aéroports en termes d'accessibilité pour chaque ville. Les résultats de cette analyse sont présentés dans les pages qui suivent. Pour chaque ville les aéroports sont classés de 1 à 7 en termes de leur accessibilité ferroviaire. Le graphique ci-dessus est décliné pour chaque aéroport et la présentation est complétée par une carte montrant les différentes voies d'accès par le mode ferré entre chaque ville et les sept aéroports inclus dans le périmètre de l'étude.

6.1 Dijon

Les aéroports Paris-Charles de Gaulle, Lyon-Saint Exupéry et Paris-Orly bénéficient d'une accessibilité ferroviaire relativement similaire depuis Dijon selon les paramètres analysés. Alors que l'aéroport Lyon-Saint Exupéry bénéficie du plus grand nombre de liaisons ferroviaires journalières, les aéroports parisiens présentent un avantage plus important en termes de temps de trajet par rapport à la voiture. Le nombre de correspondances nécessaires pour se rendre à l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg réduit son accessibilité par le mode ferré malgré un avantage coût important en comparaison avec la voiture.

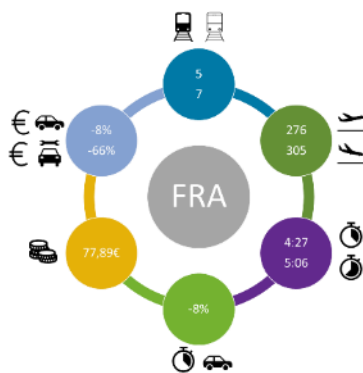
FIGURE 64 : MESURES D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DES GRANDS AÉROPORTS DEPUIS DIJON



5



6



7

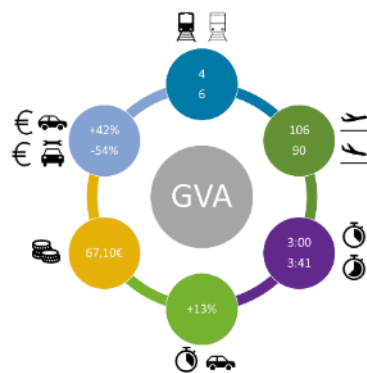
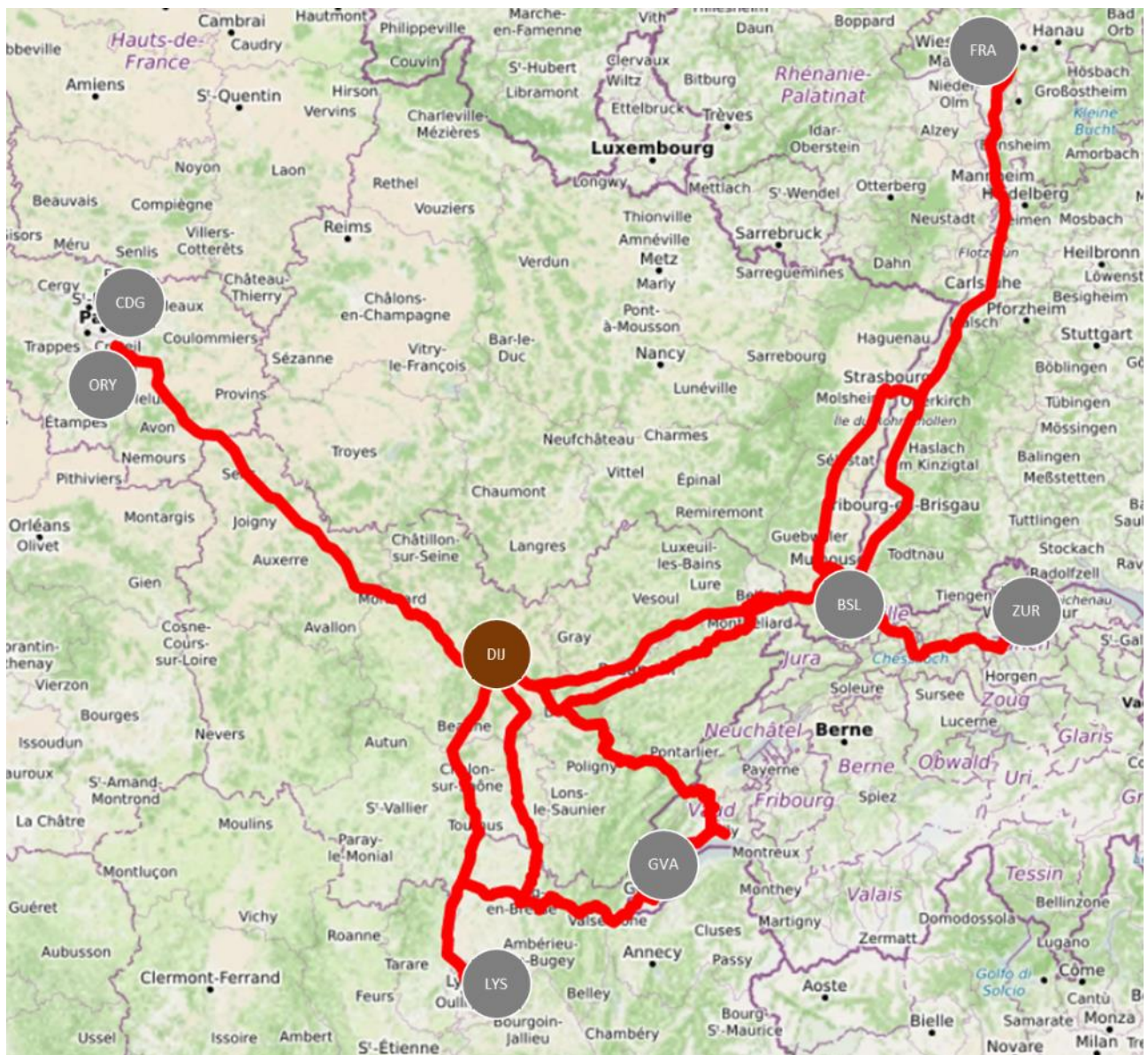


FIGURE 65 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES DEPUIS DIJON (source Geoportail)

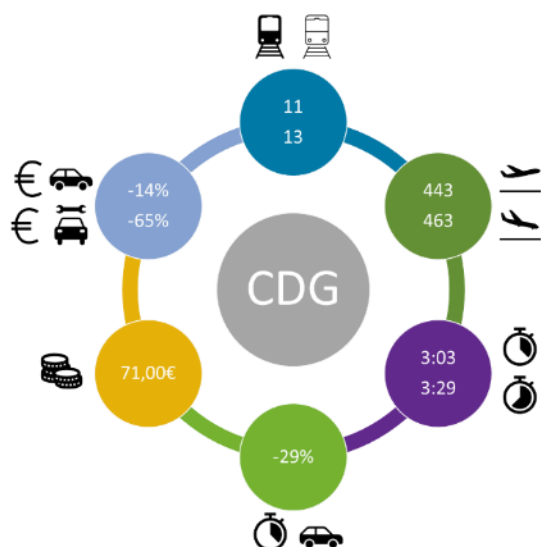


6.2 Besançon

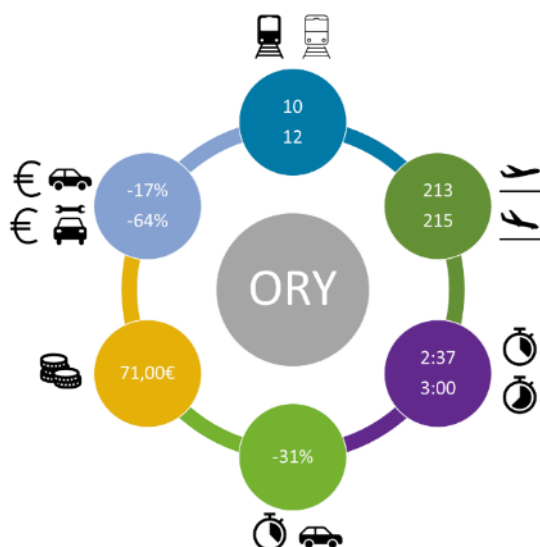
Les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly présentent le même niveau d'accessibilité ferroviaire depuis Besançon selon les différents critères utilisés dans l'étude. L'aéroport Lyon-Saint Exupéry et l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg sont relativement similaires en termes d'accessibilité, le premier bénéficiant de plus de liaisons utiles et moins de correspondances et le deuxième d'un temps de trajet plus performant par rapport à la voiture.

FIGURE 66 : MESURES D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DES GRANDS AÉROPORTS DEPUIS BESANÇON

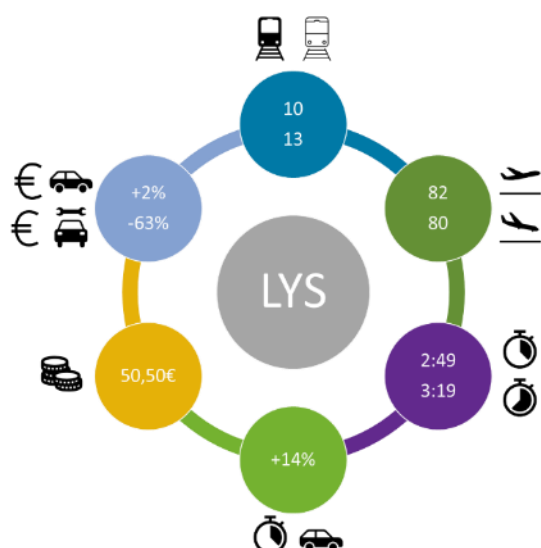
1 =



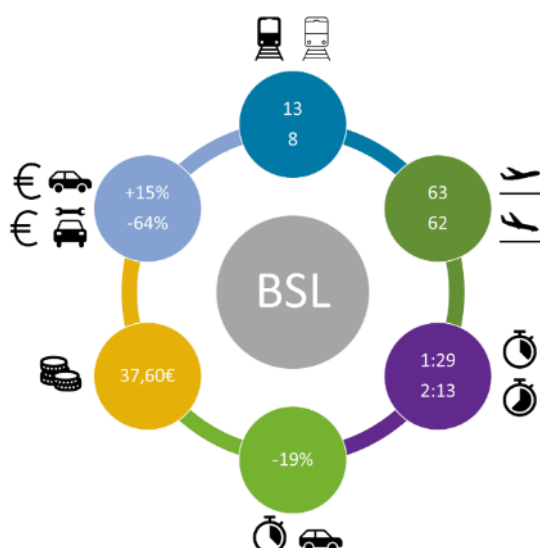
1 =



3



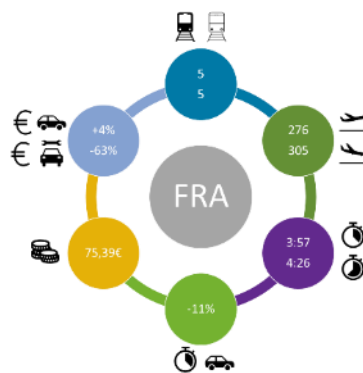
4



5



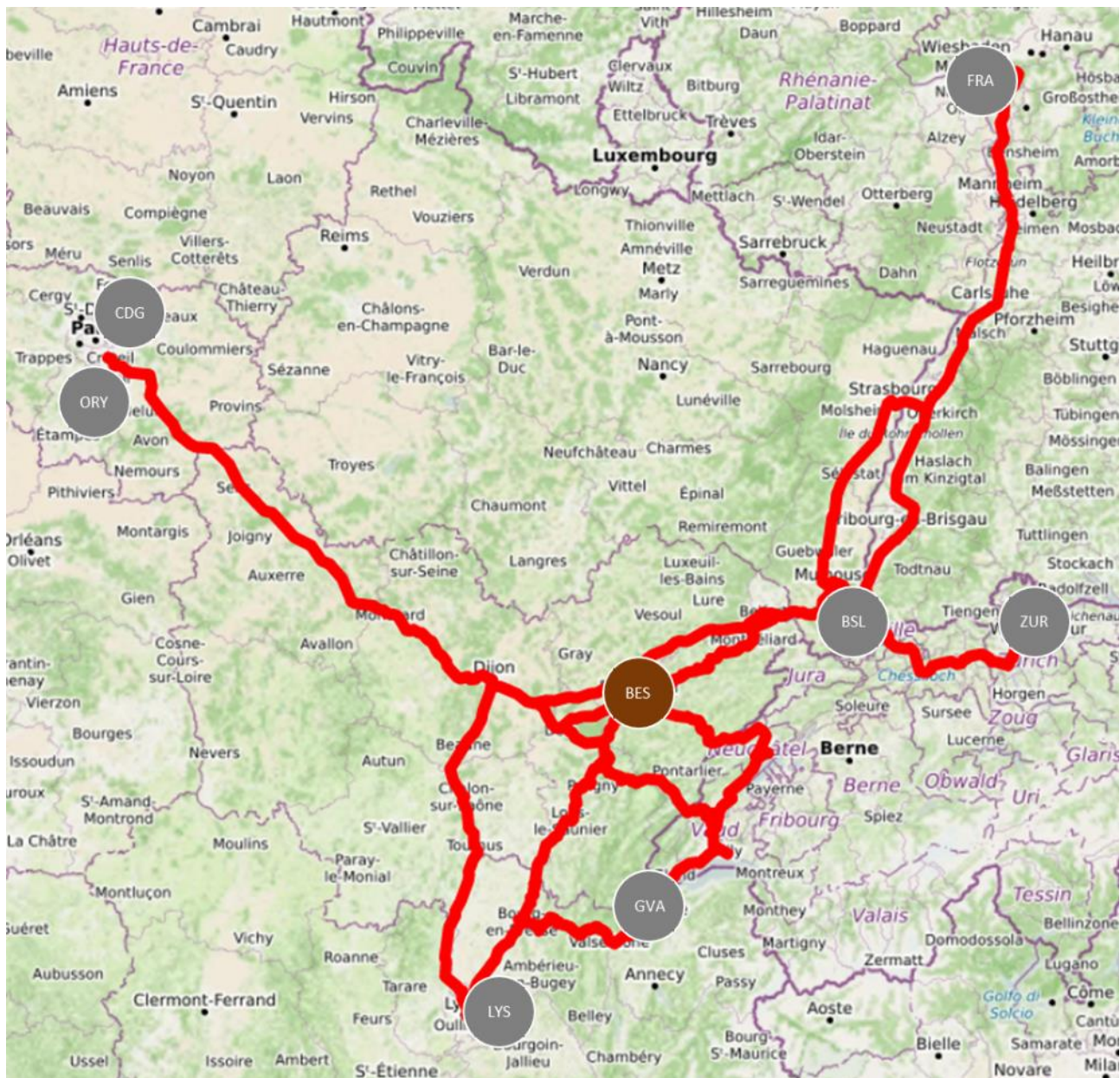
6



7



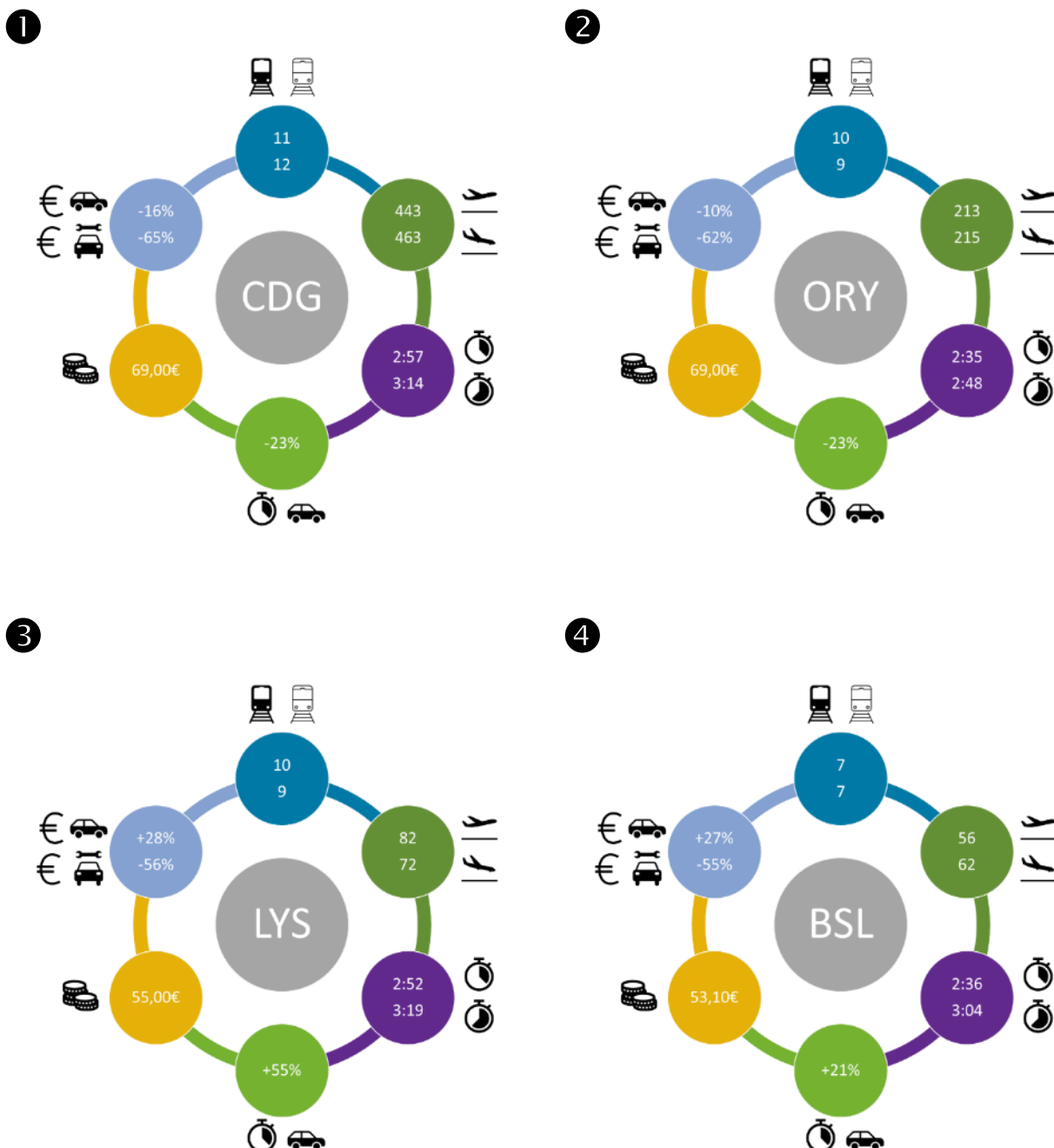
FIGURE 67 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES DEPUIS BESANÇON (source Geoportail)



6.3 Dole

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle présente la meilleure accessibilité ferroviaire depuis Dole, suivi de près par l'aéroport Paris-Orly. Les cinq autres aéroports ont un niveau d'accessibilité par le mode ferré relativement similaire. Genève Aéroport peut être rejoint en train avec peu de correspondances par rapport aux autres aéroports mais le nombre de liaisons utiles et par conséquent l'offre aérienne disponible sont moins attractifs. L'aéroport Lyon-Saint Exupéry bénéficie d'un nombre de liaisons utiles plus important mais le temps de trajet en train est moins performant en comparaison avec les autres aéroports.

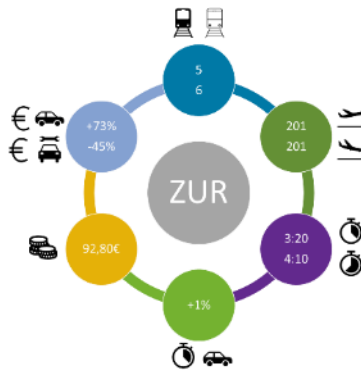
FIGURE 68 : MESURES D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DES GRANDS AÉROPORTS DEPUIS DOLE



5 =



5 =



7

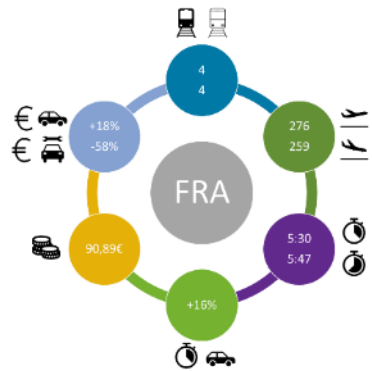
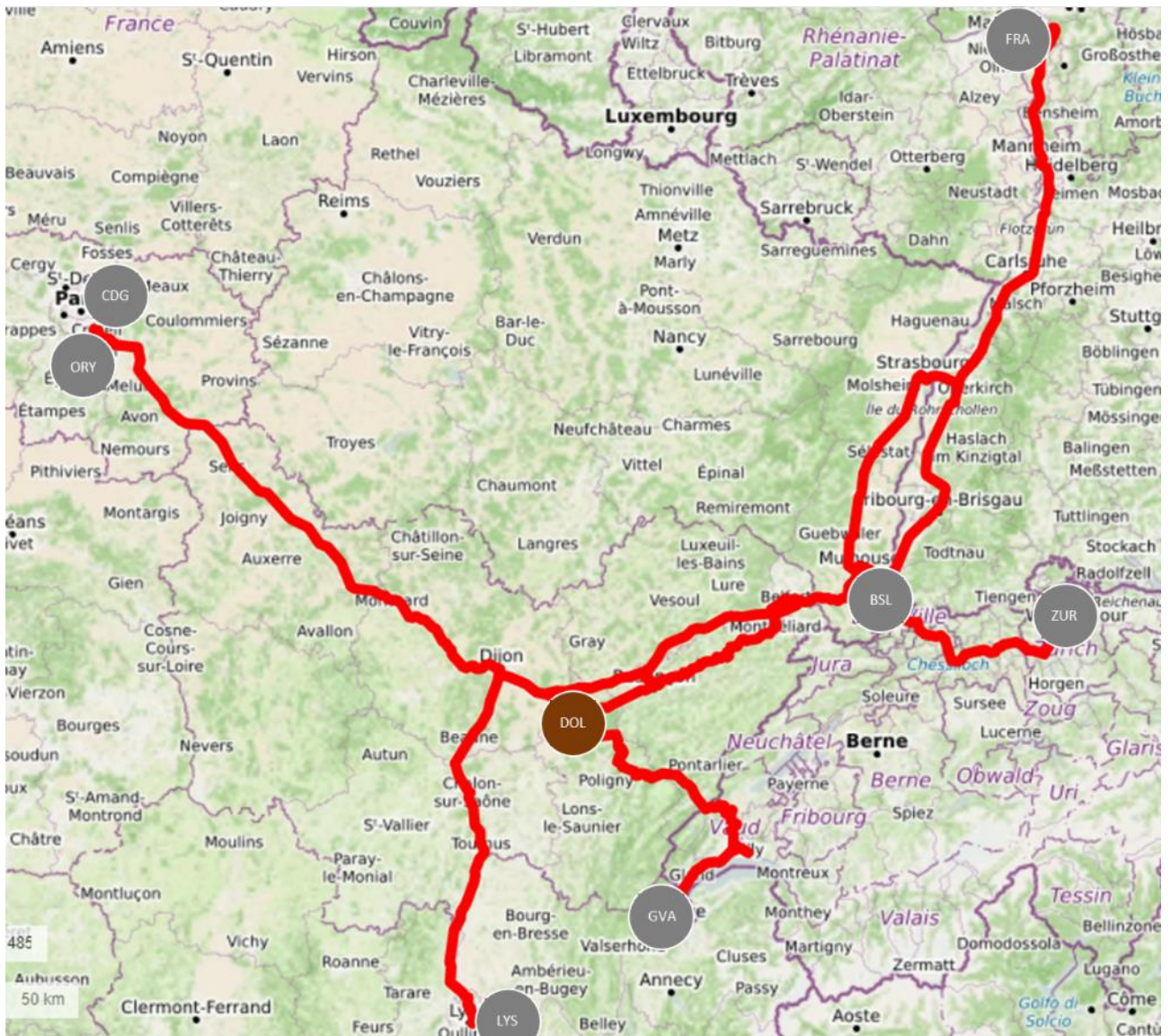


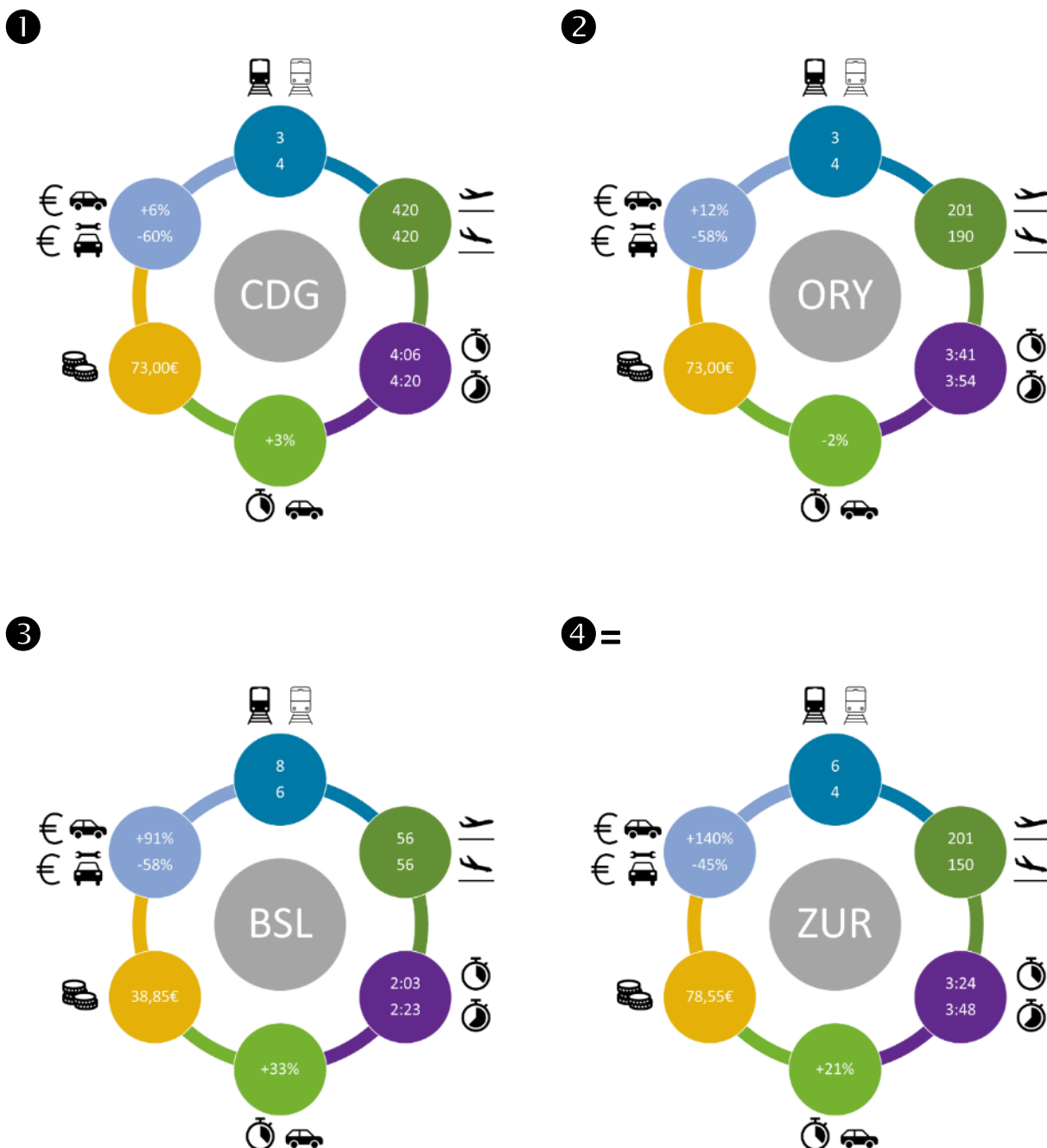
FIGURE 69 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES DEPUIS DOLE (source Geoportail)



6.4 Vesoul

Malgré un nombre limité de liaisons utiles, les aéroports parisiens sont les plus accessibles depuis Vesoul grâce à la facilité du trajet en termes de correspondances et la compétitivité de l'offre ferroviaire par rapport à la voiture pour le temps de déplacement nécessaire. En comparaison, l'offre ferroviaire pour rejoindre L'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg et Zürich Flughafen est plus importante mais le nombre de correspondances et le temps du trajet rendent le déplacement par le train moins attractif.

FIGURE 70 : MESURES D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DES GRANDS AÉROPORTS DEPUIS VESOUL



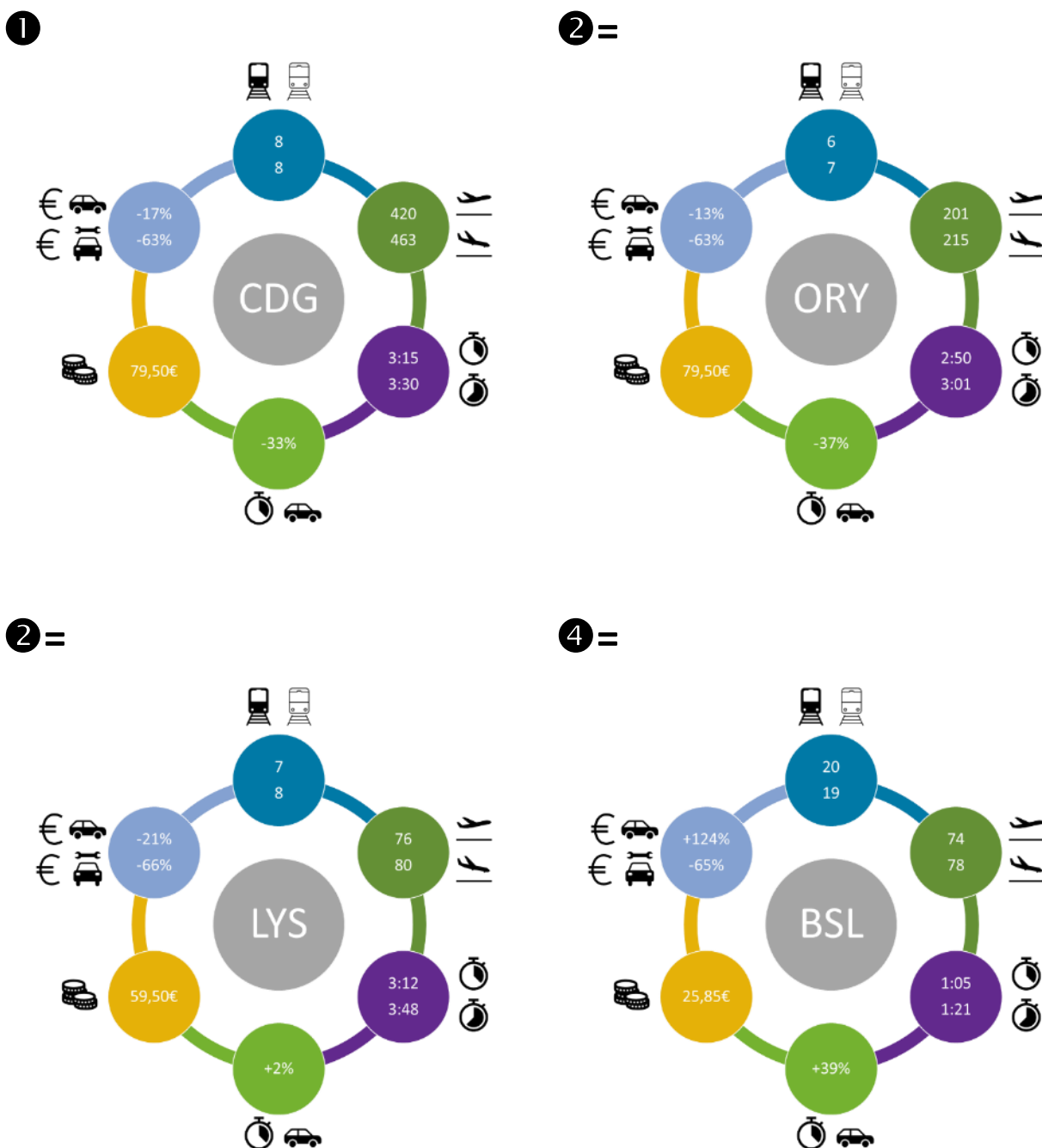
7



6.5 Belfort

Pour l'ensemble des critères analysés, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle s'identifie comme étant le plus accessible par le mode ferré depuis Belfort. Les quatre aéroports suivants – Paris-Orly, Lyon-Saint Exupéry, L'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg et Zürich Flughafen présentent un niveau d'accessibilité assez similaire, chacun pour des raisons différentes : le nombre de liaisons utiles et l'offre aérienne accessible pour l'Euroairport, la compétitivité avec la voiture pour le temps de trajet dans le cas de Zürich Flughafen et de Paris-Orly, et le nombre de correspondances nécessaires pour l'aéroport Lyon-Saint Exupéry.

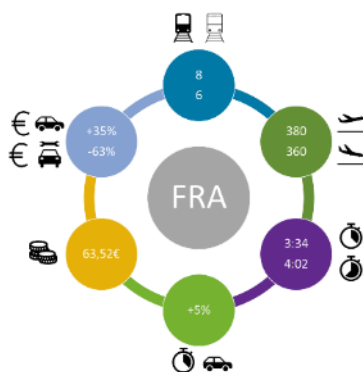
FIGURE 72 : MESURES D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DES GRANDS AÉROPORTS DEPUIS BELFORT



4 =



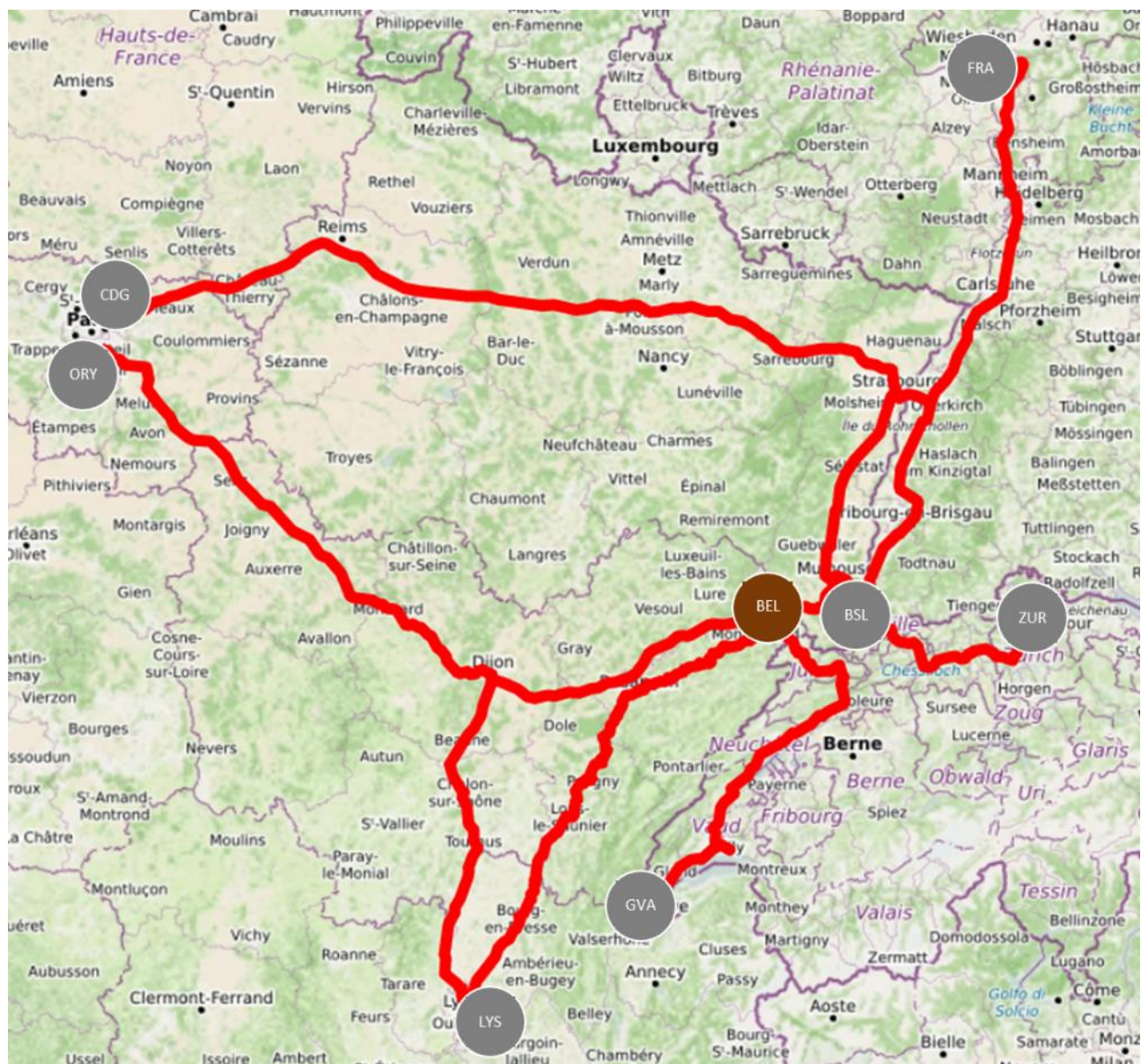
6



7



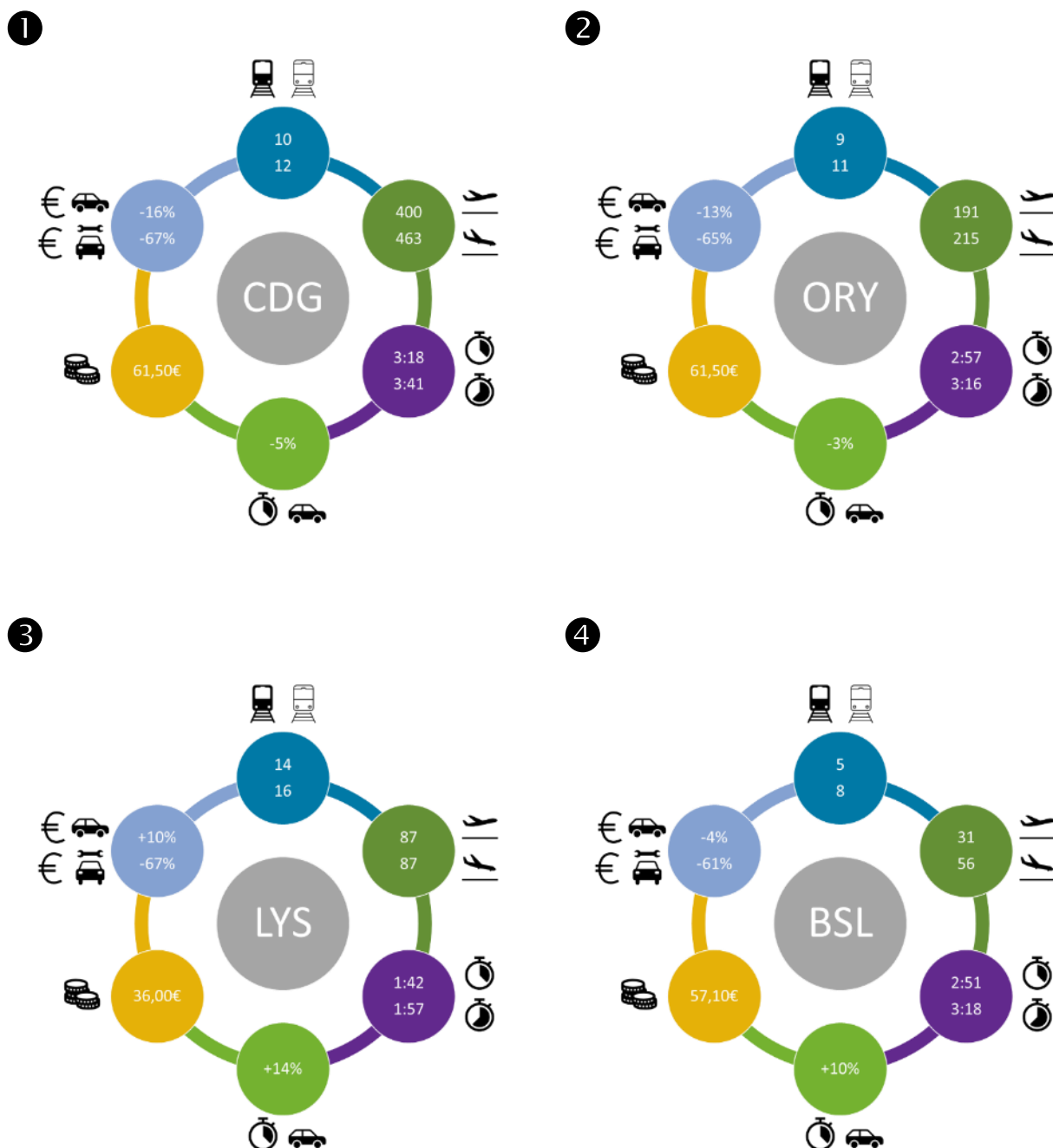
FIGURE 73 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES DEPUIS BELFORT (source Geoportail)



6.6 Chalon-sur-Saône

Malgré l'offre ferroviaire importante pour se rendre à l'aéroport Lyon-Saint Exupéry depuis Chalon-sur-Saône la comparaison défavorable avec la voiture en termes du temps et du coût du trajet rend cet aéroport relativement moins accessible par la voie ferrée que les aéroports parisiens, tous critères confondus.

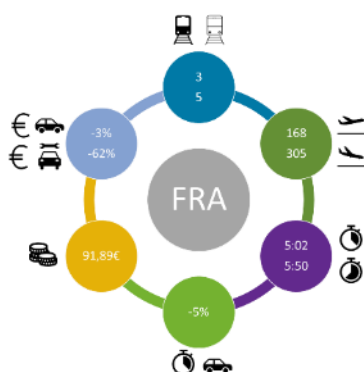
FIGURE 74 : MESURES D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DES GRANDS AÉROPORTS DEPUIS CHALON S/SAÔNE



5



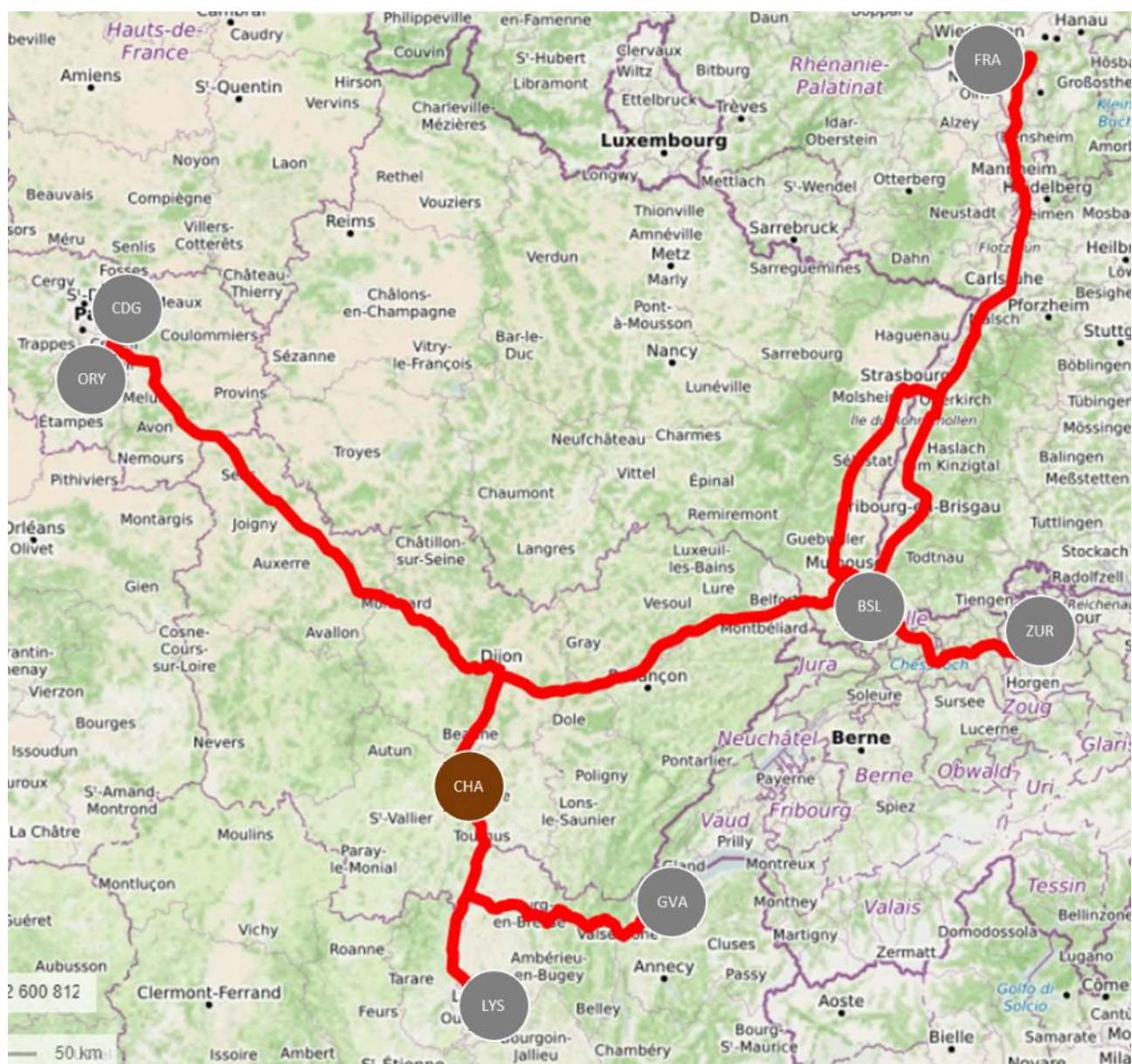
6



7



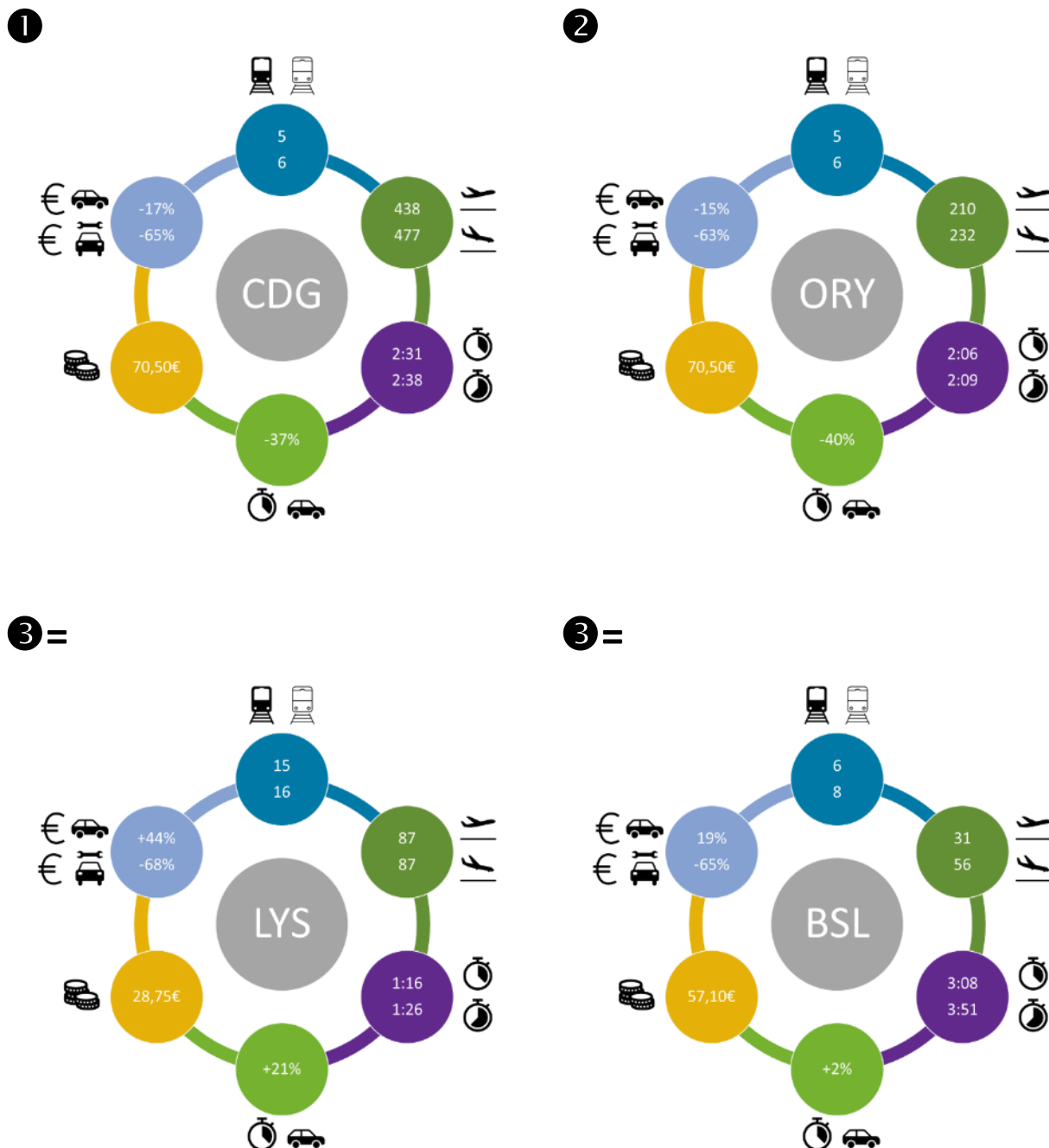
FIGURE 75 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES DEPUIS CHALON S/SAÔNE (source Geoportail)



6.7 Mâcon

Grâce aux connexions ferroviaires rapides depuis la gare Mâcon Loché TGV, l'accès aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly par le train depuis Mâcon est très attractif par rapport à la route. Même si le nombre de liaisons ferroviaires avec l'aéroport Lyon-Saint Exupéry est plus important, la proximité routière avec cet aéroport rend le train moins performant comme moyen de transport pour la clientèle mâconnaise.

FIGURE 76 : MESURES D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DES GRANDS AÉROPORTS DEPUIS MÂCON



5



6



7

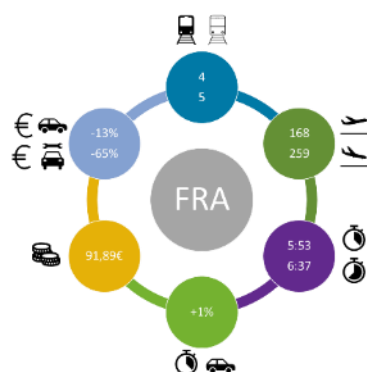
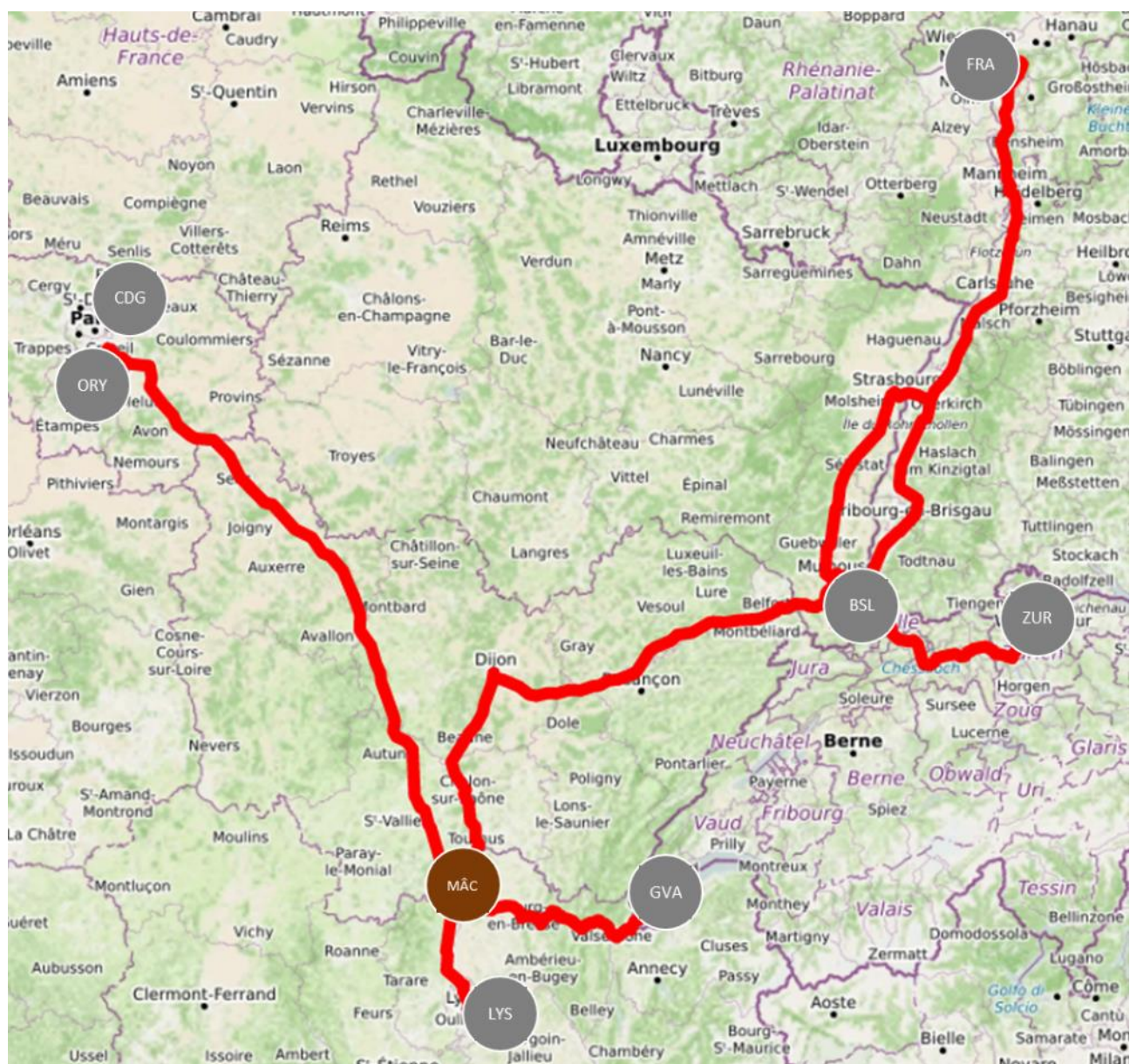


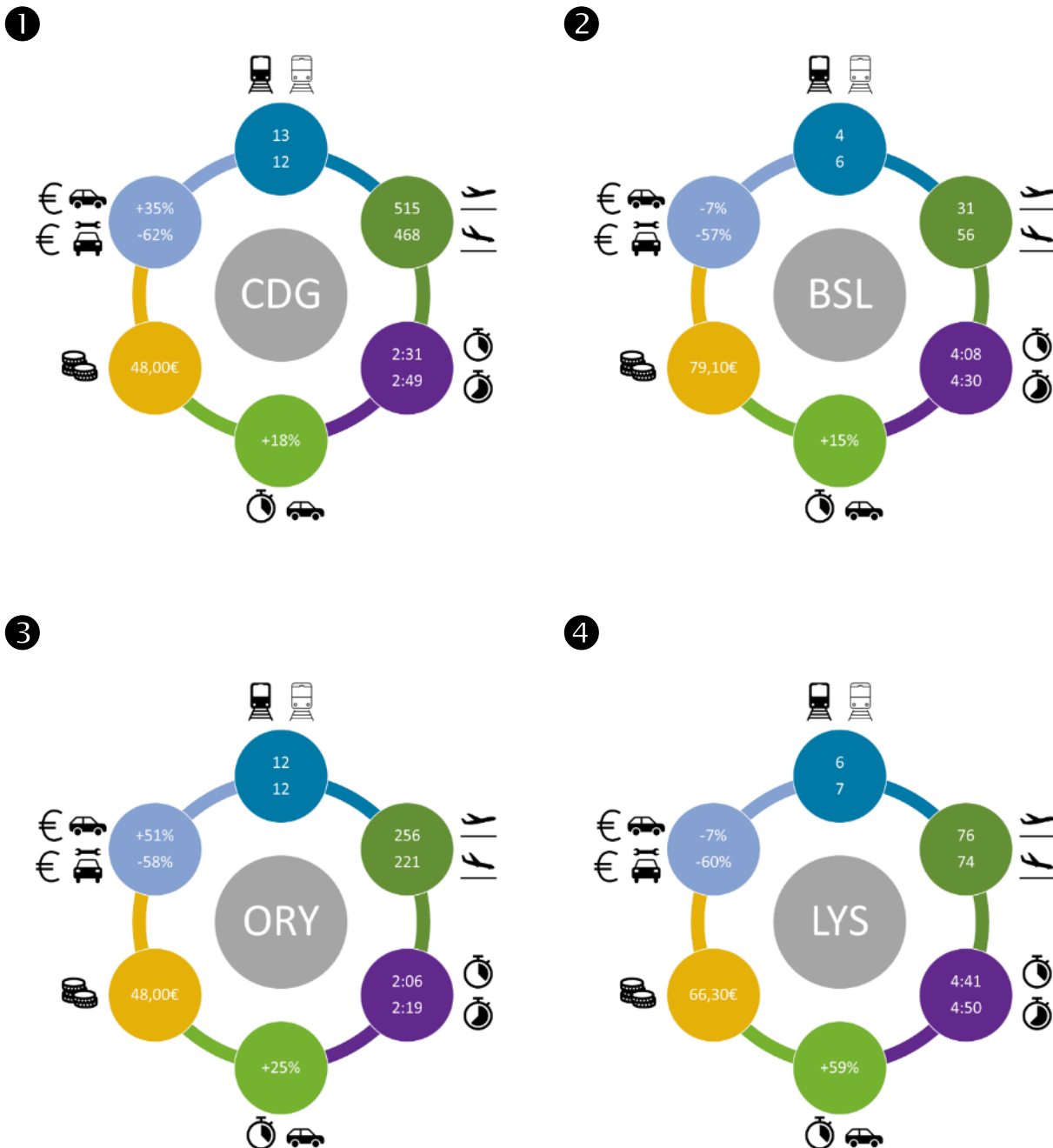
FIGURE 77 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES DEPUIS MÂCON (source Geoportail)



6.8 Auxerre

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle est l'aéroport le plus accessible par le mode ferré depuis Auxerre sur la base des différents paramètres analysés. L'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg et les aéroports de Paris-Orly et de Lyon-Saint Exupéry sont assez comparables en termes d'accessibilité ferroviaire, pour des raisons différentes. Le transport en train vers l'Euroairport est plus concurrentiel avec la route que pour les deux autres aéroports mais moins performant en termes du nombre de liaisons utiles et du nombre de correspondances nécessaires.

FIGURE 78 : MESURES D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DES GRANDS AÉROPORTS DEPUIS AUXERRE



5



6



7

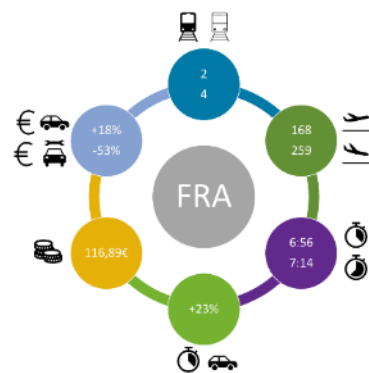
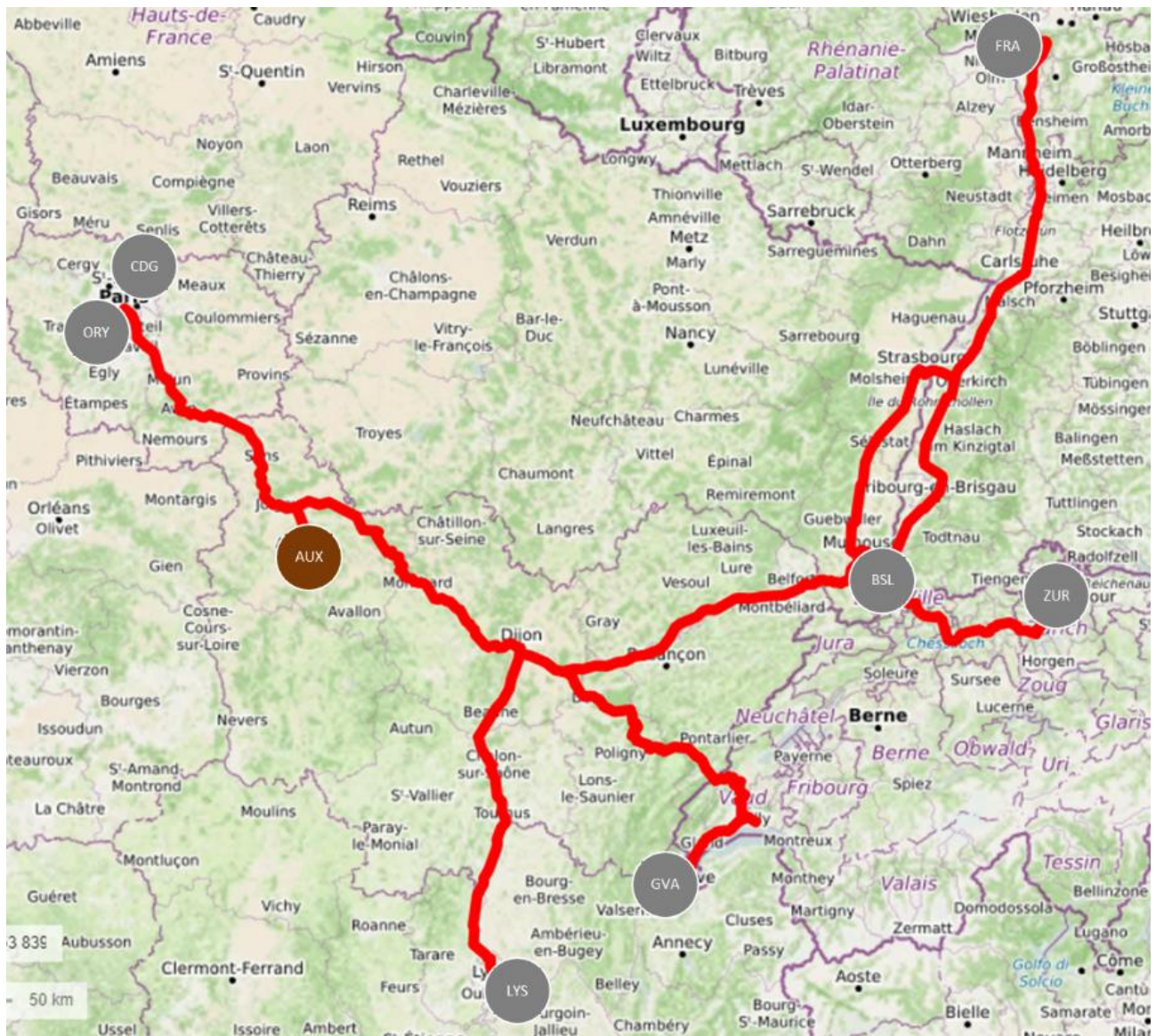


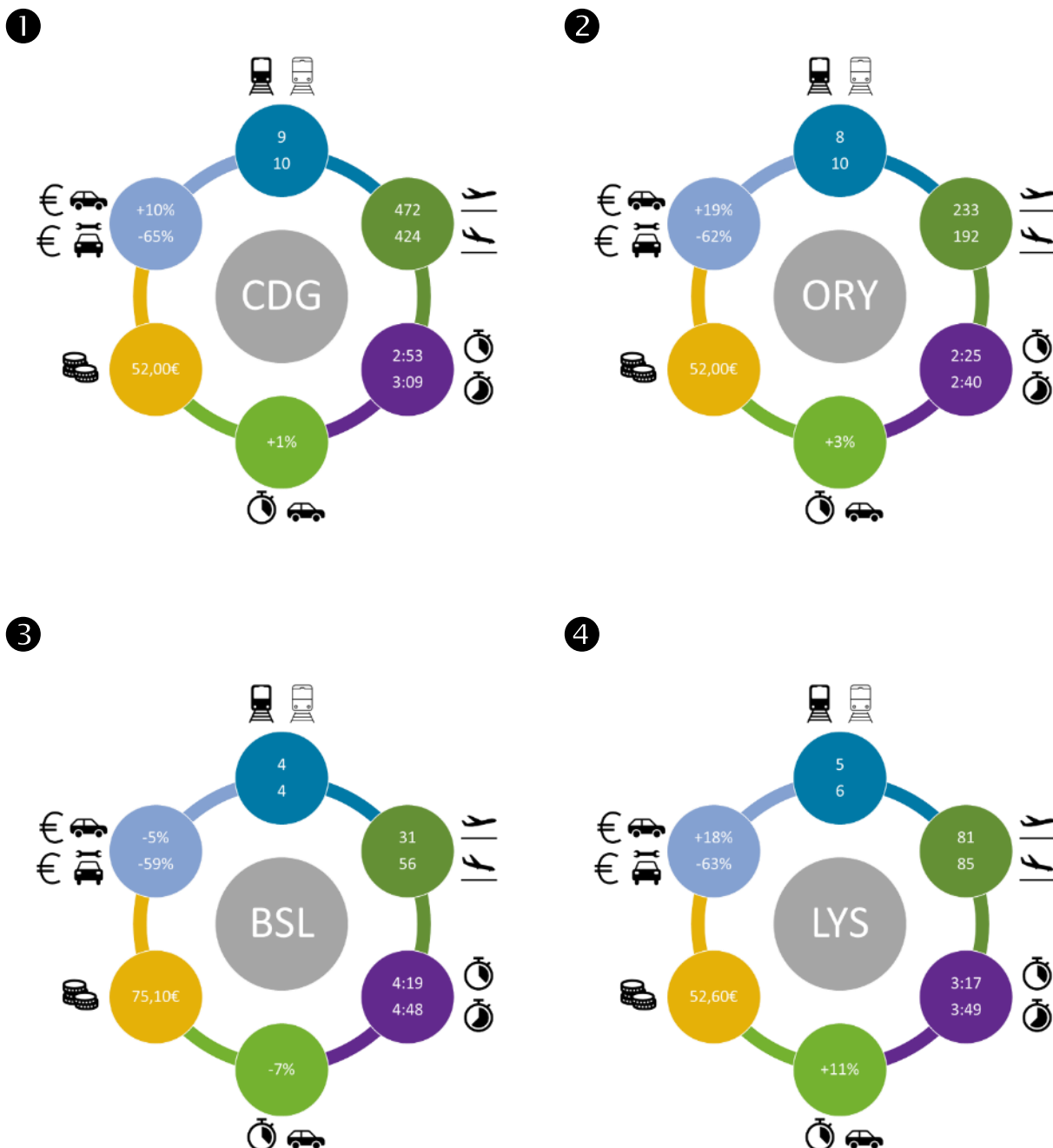
FIGURE 79 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES DEPUIS AUXERRE (source Geoportail)



6.9 Nevers

Sur presque tous les critères l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est l'aéroport le plus accessible par le mode ferré depuis Nevers. L'aéroport de Paris-Orly se positionne en deuxième place en raison d'une moindre compétitivité par rapport à la route en ce qui concerne le temps et le coût du trajet.

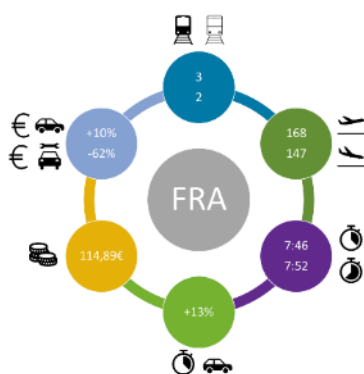
FIGURE 80 : MESURES D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DES GRANDS AÉROPORTS DEPUIS NEVERS



5



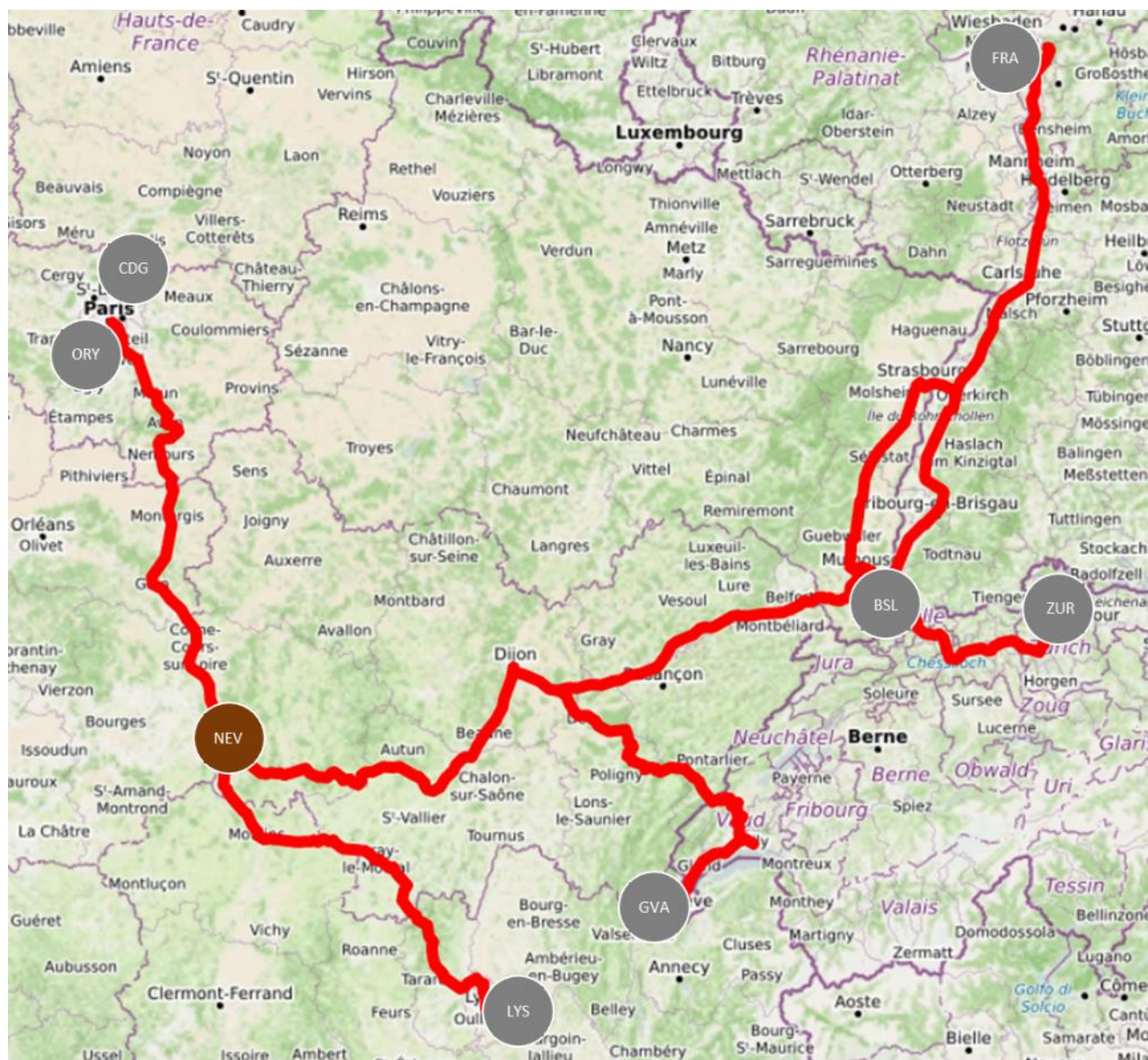
6



7



FIGURE 81 : CARTE D'ACCÈS FERROVIAIRES DEPUIS NEVERS (source Geoportail)



7. Perspectives d'amélioration de l'accessibilité des grands aéroports

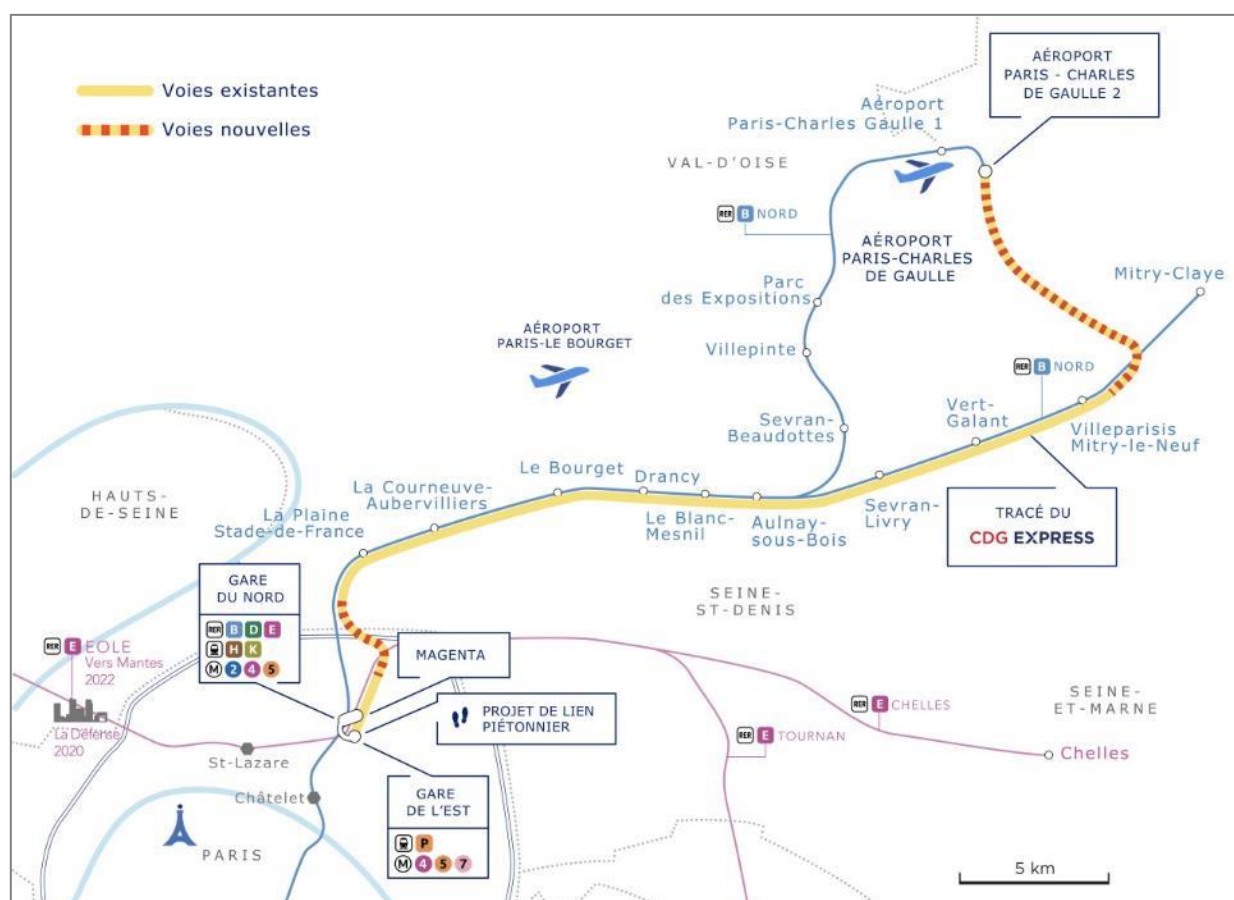
L'analyse précédente a établi un état des lieux et une analyse qualitative de l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports depuis la Bourgogne-Franche-Comté à l'heure actuelle. Cependant, des projets d'investissements déjà programmés dans les réseaux ferroviaires français et étrangers ainsi que des évolutions planifiées ou au moins envisageables des services ferroviaires desservant les aéroports pourraient apporter des améliorations à l'accessibilité constatée. Ainsi, la dernière tâche de l'étude a consisté à identifier ces différentes améliorations, et à évaluer succinctement leur impact potentiel sur l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports depuis la région Bourgogne-Franche-Comté.

7.1 Amélioration des infrastructures

7.1.1 CDG Express

Le CDG Express est un projet de liaison ferroviaire reliant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à Paris-Gare de l'Est par des services directs en 20 minutes, tous les quarts d'heure de 5 h à minuit.²² Le projet prévoit une interconnectivité optimale avec les autres réseaux de transport en commun – métros, RER, bus et trains grandes lignes – centrée sur le pôle Gare de l'Est/Gare du Nord. Il remplacera ainsi la liaison existante par la ligne RER B qui retrouvera sa vocation première de transport du quotidien. La mise en service du CDG Express est prévue le 28 mars 2027.

FIGURE 82 : TRACÉ DU FUTUR CDG EXPRESS (source CDG Express)



²² <https://cdgexpress.com/fr/>

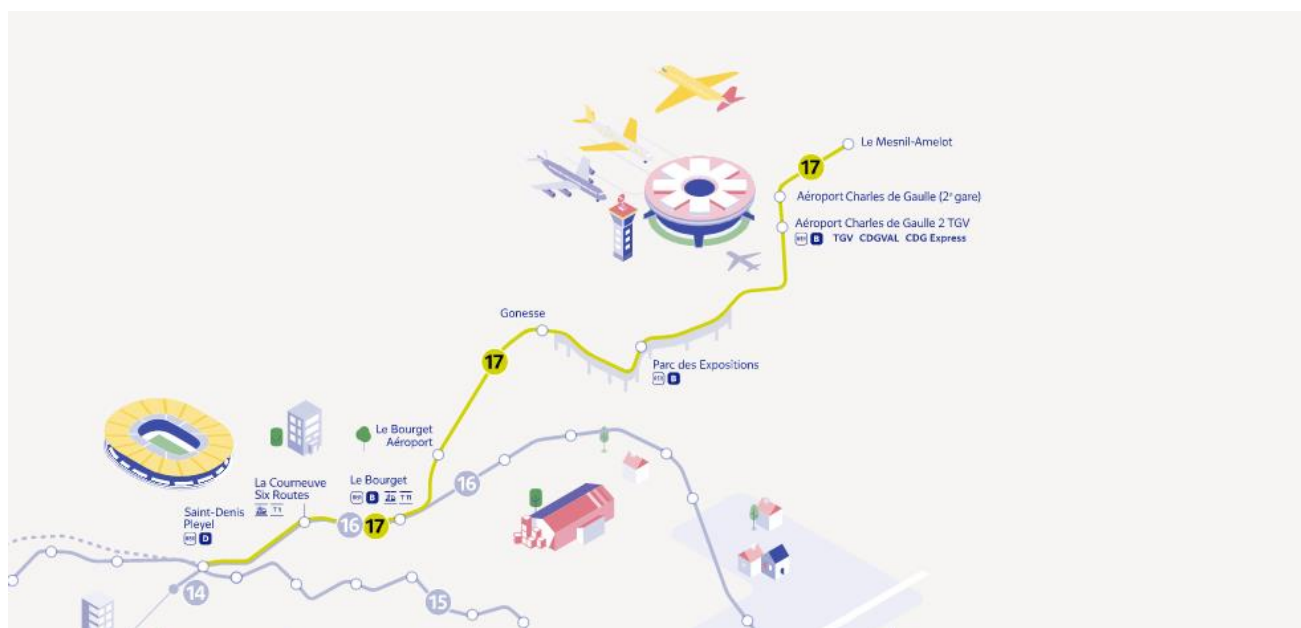
Hormis le gain de confort, la mise en service du CDG Express devrait permettre un gain de temps d'environ 10 minutes pour les trajets vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle depuis la Bourgogne-Franche-Comté. L'allongement du temps de transfert entre Paris-Gare de Lyon ou Paris-Bercy et Paris-Gare de l'Est par rapport au parcours actuel vers Paris-Gare du Nord devrait être plus que compensé par un temps de trajet plus rapide jusqu'à l'aéroport (20 minutes par CDG Express depuis la Gare de l'Est au lieu de 35 minutes par RER B depuis la Gare du Nord).

7.1.2 Grand Paris Express

Le projet Grand Paris Express est un important projet de transport et d'aménagement comprenant 200 km de nouvelles lignes de métro en Île-de-France qui permettra de relier de nombreuses villes de banlieue, sans passer par Paris centre.²³ Le projet fera évoluer le réseau actuel de métros et RER centré sur Paris par la réalisation de quatre nouvelles lignes de métro (15, 16, 17 et 18) et le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis au nord et à l'aéroport Paris-Orly au sud (déjà en service).

En plus de la ligne 14, deux des nouvelles lignes seront directement connectées aux aéroports parisiens. La ligne 17 se dirigera vers le nord de l'Île-de-France depuis Saint-Denis jusqu'au Mesnil-Amelot en passant par Le Bourget et Paris-Charles de Gaulle. La mise en service de la ligne jusqu'à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est prévue à l'horizon 2030.

FIGURE 83 : TRACÉ DE LA FUTURE LIGNE 17 (source Société des Grand Projets)



La ligne 18 desservira essentiellement l'Essonne et les Yvelines, depuis l'aéroport Paris-Orly jusqu'à Versailles via le plateau de Saclay. Elle facilitera, via la gare Massy-Palaiseau, des connexions avec les TGV intersecteurs en gare de Massy TGV. La mise en service de la section de la ligne reliant Massy-Palaiseau à l'Aéroport Paris-Orly est prévue en 2027.

²³ <https://www.grandparisexpress.fr/>

FIGURE 84 : TRACÉ DE LA FUTURE LIGNE 18 (source Société des Grand Projets)



La mise en service de la ligne 17 offrira un alternatif au CDG Express pour des trajets vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle depuis Paris-Gare de Lyon et Paris-Bercy avec un temps de parcours quasi-identique.²⁴ L'itinéraire empruntera la ligne 14 jusqu'à la gare Saint Denis Pleyel. La ligne 18 reliera Massy Palaiseau à l'aéroport Paris-Orly en 9 minutes, ce qui présenterait des avantages pour des services TGV intersecteurs desservant la gare de Massy TGV. Toutefois, aucun service de ce type est actuellement proposé directement depuis la région Bourgogne-Franche-Comté.

7.1.3 Nouvelle liaison ferroviaire de l'Euroairport

Le projet de Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport a pour ambition de proposer une desserte performante et directe de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, en provenance de Laufon, Liestal et Bâle en Suisse, et de Strasbourg, Sélestat, Colmar et Mulhouse en France. Les aménagements nécessaires à la mise en œuvre de cette desserte consistent en la construction de 6 km de voie ferroviaire nouvelle en dérivation de la ligne existante Strasbourg-Mulhouse-Bâle et la création d'une halte ferroviaire implantée au contact immédiat de l'aérogare.

Le temps de parcours le plus optimal avec la nouvelle liaison ferroviaire sera de 12 minutes entre la gare de Mulhouse Ville et l'Euroairport contre 32 minutes environ aujourd'hui, et de 10 minutes entre la Gare Bâle CFF et l'Euroairport contre 18 minutes environ aujourd'hui. À la mise en service du projet, des trains circuleront entre l'EuroAirport et Bâle toutes les 10 minutes et entre l'EuroAirport et Mulhouse toutes les 15 minutes, toute la journée entre 5 h et 23 h environ.

La mise en service du projet est prévue à l'horizon 2034/35.²⁵

²⁴ Calcul réalisé avec le simulateur d'itinéraires sur le site <https://www.grandparisexpress.fr/>

²⁵ <https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/grand-est/nouvelle-liaison-ferroviaire-euroairport>

FIGURE 84 : TRACÉ DE LA NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE DE L'EUROAIRPORT (source SNCF Réseau)



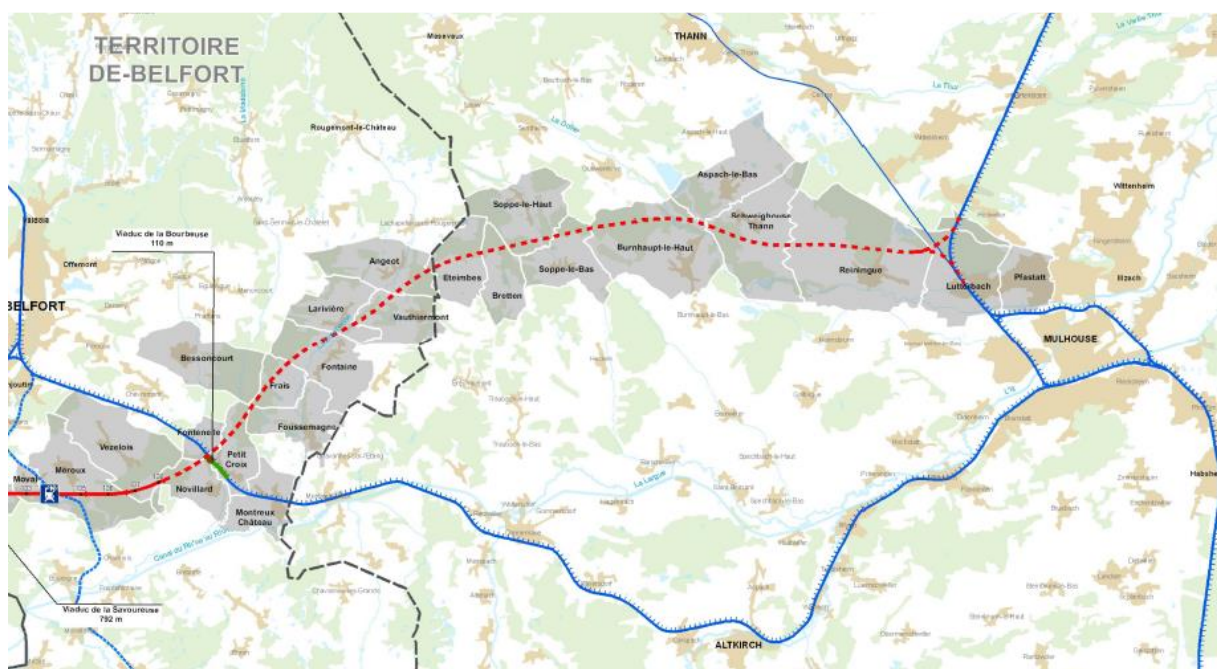
Le gain de temps apporté par la réalisation de la liaison ferroviaire de l'Euroairport pour les déplacements en train à l'Euroairport depuis la Bourgogne-Franche-Comté serait de l'ordre de 12 à 20 minutes et potentiellement plus compte tenu de l'augmentation des fréquences qui réduirait les temps de correspondance en gare de Mulhouse Ville. Le trajet sera également simplifié par l'évitement de la correspondance actuelle avec bus navette en gare de Saint-Louis.

7.1.4 LGV Rhin-Rhône Branche Est Phase 2 section Est

La section Est de la 2^{ème} phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône consiste en l'achèvement de la 1^{ère} phase déjà en service par la réalisation de 35km de ligne nouvelle entre Petit Croix dans le Territoire de Belfort et Lutterbach dans le Haut-Rhin avec des raccordements sur la ligne classique Strasbourg-Mulhouse-Bâle. Les minutes gagnées par la réalisation de la section Est de la 2^{ème} phase permettront de rajouter des arrêts supplémentaires dans les gares bourguignon-franc-comtois desservi par le TGV Rhin-Rhône et augmenteront les possibilités de correspondances, notamment à partir de Mulhouse.

La réalisation de la section Est de la 2^{ème} phase de la branche Est n'est pas programmé avant 2038 dans les recommandations du Conseil d'orientation des infrastructures mais ce calendrier doit être réanalysé à l'aune des résultats des études socio-économiques actualisées en 2023.

FIGURE 84 : TRACÉ DE LA SECTION EST DE LA LGV RHIN-RHÔNE 2^E PHASE (source SNCF Réseau)



En permettant de rajouter des arrêts supplémentaires à Dijon Ville, Besançon Franche-Comté TGV ou Belfort-Montbéliard TGV pour tous les TGV Paris-Suisse et de faire arriver plus tôt et partir plus tard les TGV radiaux Paris-Mulhouse, la section Est améliorera l'accessibilité de l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg, et des aéroports de Zurich et de Frankfurt depuis la Bourgogne-Franche-Comté.

7.1.5 PRODES EA 2035 (Suisse)

Dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire suisse, l'étape d'aménagement 2035 (PRODES EA 2035) doit permettre la mise en place d'un concept d'offre consistant en un cadencement semi-horaire sur presque toutes les grandes lignes et au quart d'heure sur les sections de plus forte demande, ainsi qu'une augmentation des possibilités de correspondances sur tout le réseau.²⁶

Plusieurs projets retenus dans l'étape d'aménagement 2035 pourrait améliorer l'accessibilité ferroviaire des aéroports suisses depuis la Bourgogne-Franche-Comté. La modernisation de la gare de Lausanne et l'extension souterraine de la gare de Genève faciliteraient les correspondances entre les TGV Lyria et les trains régionaux suisses permettant d'accéder à l'aéroport de Genève. L'aménagement à quatre voies du tronçon Olten-Aarau sur l'axe Bâle-Zürich permettrait à augmenter la capacité sur cet axe et à réduire les temps de correspondance en gare de Bâle pour les déplacements vers l'aéroport de Zürich.

Certains des projets du PRODES EA 2025 font actuellement l'objet d'une analyse et d'une hiérarchisation dans le contexte du programme «Transports '45» de la Confédération. Des modifications du contenu, de l'étendue et du calendrier de certains projets sont possibles en raison des processus décisionnels politiques en cours.

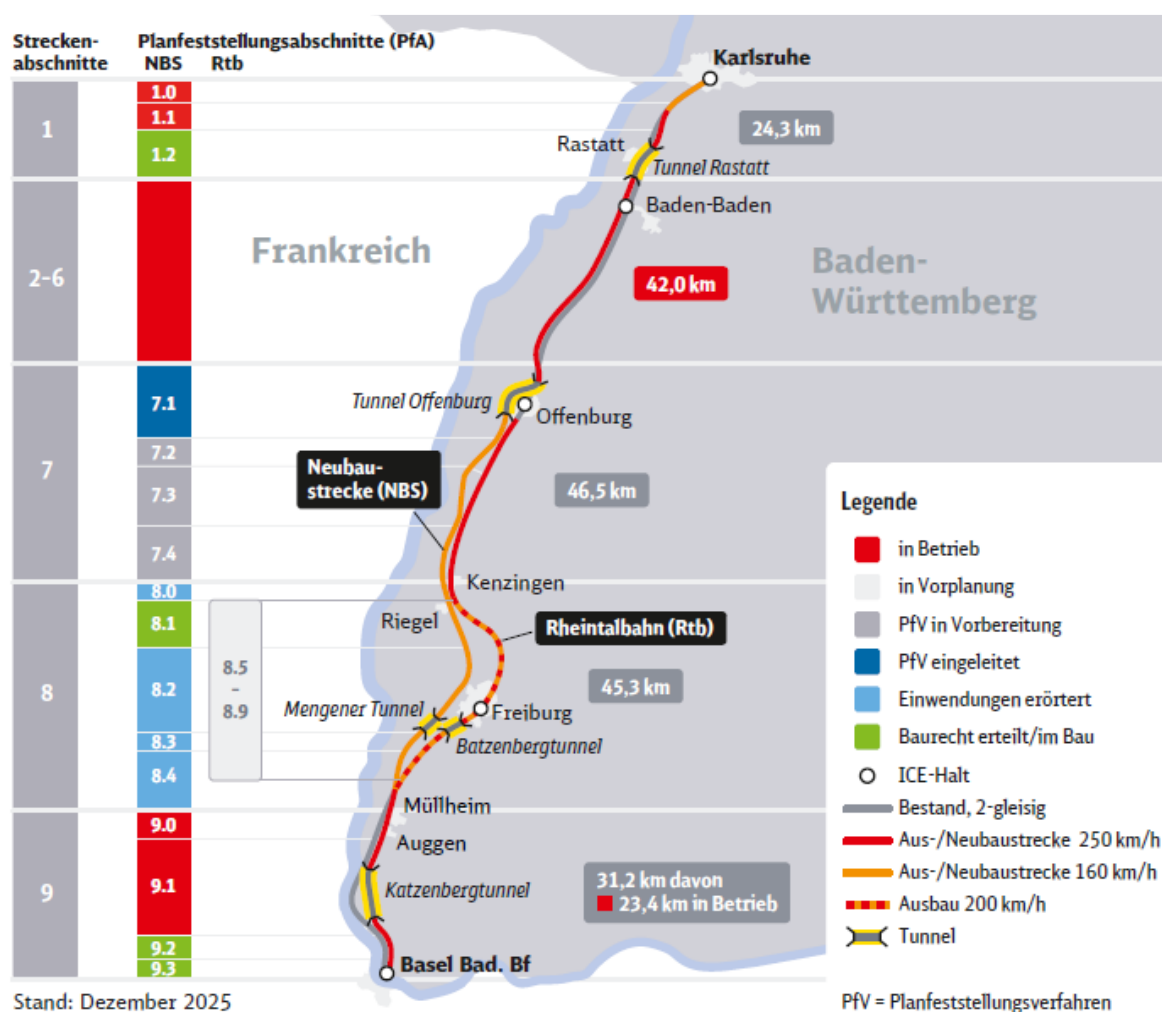
²⁶ <https://company.sbb.ch/fr/developpement-ferroviaire/avenir-rail/programmes-nationaux/prodes-ea-2035.html>

7.1.6 Modernisation et développement des lignes entre Bâle et Frankfurt (Allemagne)

Trois grands projets ferroviaires portant sur l'axe Bâle-Karlsruhe-Mannheim-Frankfurt sont en cours en soutien du concept d'offre nationale cadencée en Allemagne, le Deutschlandtakt.²⁷

Le projet de ligne nouvelle entre Bâle et Karlsruhe²⁸ consiste en la réalisation d'environ 200 km de voies supplémentaires en complément de la voie existante afin de séparer le trafic des marchandises du trafic des voyageurs, ce qui permettra d'augmenter la vitesse de circulation de celui-ci. Le temps de trajet entre Bâle et Karlsruhe devrait être réduit d'environ une demi-heure en conséquence. Le projet se déroule jusqu'en 2041 avec une mise en service progressive des différentes sections de la nouvelle ligne.

FIGURE 85 : ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET KARLSRUHE-BÂLE (source Deutsche Bahn)



Le projet de ligne nouvelle entre Karlsruhe et Mannheim consiste en la réalisation d'un nouvel itinéraire ferroviaire d'environ 70 km afin d'augmenter la capacité entre les deux villes. Le projet est actuellement dans les premières phases de la planification.²⁹ Enfin, le projet de ligne nouvelle entre Mannheim et Frankfurt consiste en la réalisation d'un nouvel itinéraire ferroviaire d'environ

²⁷ <https://www.deutschlandtakt.de/konzept/>

²⁸ <https://www.karlsruhe-basel.de/>

²⁹ <https://www.mannheim-karlsruhe.de/>

60 km afin d'augmenter la capacité et réduire le temps de trajet entre les deux villes. Sa mise en service est prévue après 2030.³⁰

FIGURE 86 : FUSEAU RETENU POUR LA NOUVELLE LIGNE MANNHEIM-FRANKFURT (source Deutsche Bahn)



L'ensemble de ces projets permettrait à terme de réduire le temps de trajet depuis la Bourgogne-Franche-Comté à l'aéroport de Frankfurt via Bâle ou Strasbourg d'environ une heure.

³⁰ <https://www.frankfurt-mannheim.de/>

7.2 Amélioration des services

Des améliorations dans l'accessibilité ferroviaire des aéroports depuis la Bourgogne-Franche-Comté sont également envisageables à travers l'évolution des services existants, à infrastructures constantes. A partir d'une analyse des grilles horaires établies pour les besoins de l'étude, et des informations communiquées par les opérateurs ferroviaires, complétées par des entretiens avec ceux-ci, certaines améliorations potentielles sont identifiées ci-après.

7.2.1 Optimisation des correspondances

La desserte régionale en Bourgogne-Franche-Comté s'organise dans une logique de mise en correspondance avec la trame TGV nationale et d'optimisation des correspondances infrarégionales dans les principaux nœuds du réseau. Les possibilités de correspondances dépendent ainsi de la stabilité de la trame TGV ainsi que les choix d'activation des différents sillons régionaux, auxquelles s'ajoutent les enjeux de coordination de l'offre TER avec les régions limitrophes.

L'analyse des grilles horaires montrent que les correspondances permettant de rejoindre les aéroports parisiens via Dijon depuis les différentes villes étudiées (notamment Besançon et Dole) en complément des liaisons directes, sont performantes. Il en est de même pour les liaisons indirectes depuis Auxerre avec correspondance à Laroche-Migennes. Dans le cas de Chalon-sur-Saône, deux des onze liaisons utiles nécessitent une correspondance d'environ 45 minutes à Dijon. Un travail en cours pour améliorer la connexion TER entre Chalon-sur-Saône et Montchanin via Chagny pourrait donner des options alternatives intéressantes pour la clientèle chalonnaise via Le Creusot Montchanin TGV à partir de 2027.

L'accès ferroviaire à l'aéroport Lyon-Saint Exupéry semble optimisé lorsque des correspondances à Dijon sont nécessaires, mis à part quelques correspondances d'une trentaine de minutes pour la clientèle doloise et des attentes de 50 minutes pour des correspondances avec le premier TGV radial arrivant de Belfort-Montbéliard TGV et Besançon Franche-Comté TGV le matin et le dernier partant le soir vers ces gares.

Pour les trajets vers et depuis l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg et l'aéroport de Zurich, les correspondances en gare de Mulhouse Ville avec les TER Fluo en direction de Saint Louis et Bâle sont majoritairement assez performantes. Toutefois, quelques correspondances longues, de 30 à 55 minutes sont observées entre les TGV radiaux et intersecteurs et les TER Fluo, allongeant quelques parcours notamment de Mâcon, Dijon et Chalon-sur-Saône.

Les correspondances à Bourg-en-Bresse avec les TGV Lyria permettant de rejoindre Genève Aéroport présentent un potentiel d'amélioration pouvant augmenter le nombre de liaisons avec l'aéroport et réduire le temps de trajet depuis les villes étudiées. Aujourd'hui seul trois des huit TGV assurant la liaison Paris-Genève sont joignables depuis Dijon (via Mâcon par TER AURA) en gare de Bourg-en-Bresse, avec un temps de correspondance d'environ 40 minutes à l'aller et au retour, et deux vers Besançon dans le sens retour avec un temps de correspondance d'environ 30 minutes. Le développement de l'offre sur l'axe Besançon-Lyon impliquant les régions Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne Rhône-Alpes pourrait ouvrir des perspectives en ce sens.

Enfin, pour l'aéroport de Frankfurt on note quelques correspondances longues de l'ordre de 40 minutes entre les TGV Lyria depuis Belfort Montbéliard TGV et les ICE en gare de Bâle-Ville ainsi que des correspondances suboptimales (environ 50 minutes) entre les ICE et les TGV Rhin-Rhône Nord-Sud en gare de Strasbourg Ville.

7.2.2 Nouvelles liaisons directes avec les aéroports

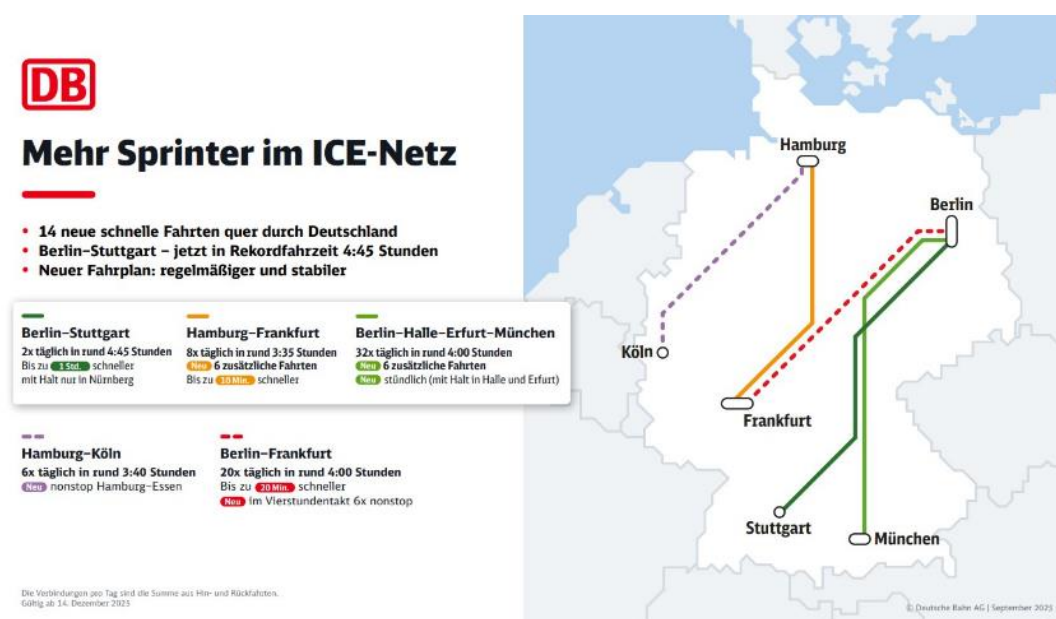
Comme noté dans la première partie de cette étude, la région Bourgogne-Franche-Comté ne bénéficie d'aucune liaison directe avec les grands aéroports compris dans le périmètre de l'étude. Toutefois, jusqu'en 2020 un TGV a assuré la desserte quotidienne de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle depuis Belfort-Montbéliard TGV, Besançon Franche-Comté TGV, Dijon et Montbard avec un départ en tout début de matinée et un retour en fin de soirée, pour un meilleur temps de trajet d'environ 1h45 pour Dijon, 2h15 pour Besançon Franche-Comté TGV et 2h40 pour Belfort-Montbéliard TGV, soit 45 minutes de moins que les meilleurs temps observés aujourd'hui via Paris-Gare de Lyon. A partir de 2017, ce TGV a été couplé avec le premier TGV Mulhouse-Paris du matin jusqu'à Dijon et avec le dernier TGV Paris-Mulhouse du soir à partir de Dijon, rajoutant environ 10 minutes au temps de parcours global. La remise en circulation de ce TGV fait l'objet d'un lobbying des acteurs territoriaux bourguignon-franc-comtois depuis la suspension du service.

Une liaison directe par TGV avec l'aéroport Lyon-Saint Exupéry est théoriquement possible par l'emprunt du raccordement de Mâcon permettant de basculer de la ligne classique Dijon-Lyon vers la LGV Sud-Est et ensuite la LGV Méditerranée. Cette possibilité a été utilisée par le passé pour les TGV bolides entre Lyon et Strasbourg et pour certains autres TGV intersecteurs permettant un gain de temps d'environ 15 minutes entre Lyon et Dijon. Le détournement par la gare Lyon Saint Exupéry TGV d'un TGV intersecteur assurant la liaison entre la Bourgogne-Franche-Comté et la Méditerranée via Lyon Part-Dieu pourrait ainsi être envisagé, permettant de gagner environ 45 minutes sur les meilleurs temps de parcours actuels.

7.2.3 Accélération du temps des parcours

Un des objectifs majeurs du Deutschlandtakt (le concept d'offre du réseau allemand, voir section 6.1.6 supra) est de réduire le temps de parcours entre les principaux nœuds du réseau de manière substantive. L'accélération des temps de parcours se réalisera progressivement en fonction du programme de développement et de modernisation des infrastructures mais également par l'évolution des services existants. A ce titre, la Deutsche Bahn a annoncé pour 2026 le lancement de 14 nouveaux services ICE de type « Sprinter », sans arrêts intermédiaires, permettant de gagner jusqu'à une heure sur certains trajets.

FIGURE 87 : NOUVEAUX SERVICES SPARTNER EN 2026 (source Deutsche Bahn)



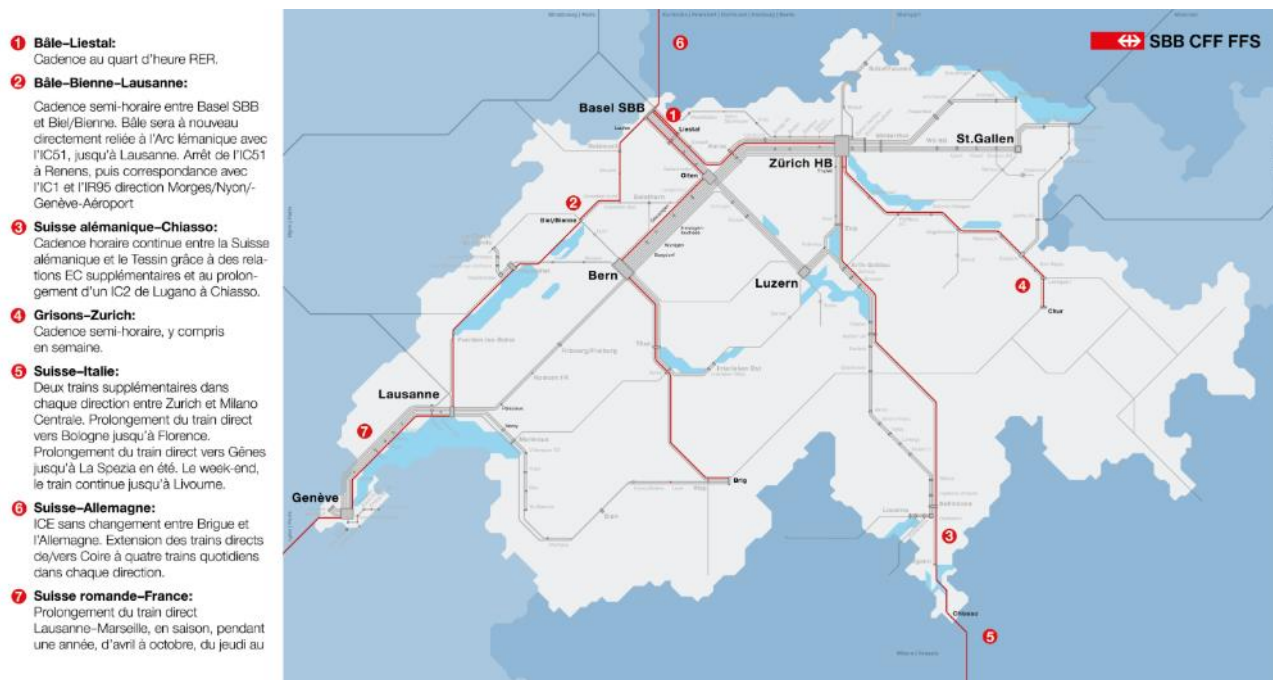
7.2.4 Augmentation des fréquences

Les plans de développement de l'offre ferroviaire en Allemagne et en Suisse prévoient une augmentation des fréquences entre les principaux nœuds, avec un cadencement à la demi-heure sur les grands axes allemands et jusqu'au quart d'heure sur certains axes suisses. Ces évolutions pourraient permettre d'accroître l'offre vers les aéroports suisses et allemands depuis la Bourgogne-Franche-Comté et de réduire le temps de parcours.

FIGURE 88 : NOUVEAUX CADENCEMENT SEMI-HORAIRE EN 2026 (source Deutsche Bahn)



FIGURE 89 : PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE L'OFFRE SUISSE EN 2026 (source CFF)



7.2.5 Développement de services air-fer

Un dernier vecteur potentiel pour l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire des grands aéroports depuis la Bourgogne-Franche-Comté consiste en l'élargissement des services combinant des billets de train et des billets d'avion aux gares de la région desservies par TGV. Ces services permettent aux voyageurs de réserver un trajet en train et un vol en un seul billet, en garantissant, selon les compagnies aériennes et le type de billet, la prise en charge en cas de retard ou d'annulation du train ou de l'avion.

En France l'offre Train + Air est proposée par plusieurs compagnies aériennes partenaires de la SNCF pour des voyages depuis ou vers les aéroports Paris-Charles de Gaulle³¹, Paris-Orly³² et Lyon-Saint Exupéry³³ au départ de 21 villes en France³⁴ ainsi que Bruxelles. Pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Lyon-Saint Exupéry le trajet en train s'effectue à partir des gares TGV situées à proximité immédiate des terminaux. Pour l'aéroport Paris-Orly, la gare d'arrivée et de départ est Massy TGV avec un trajet en navette ou taxi selon la compagnie aérienne choisie, pour rejoindre les terminaux. Vendus uniquement par les compagnies aériennes ou par les agences de voyages, les billets de trains associés à l'offre Train + Air sont accessibles à la vente jusqu'à 12 mois avant la date de départ.

La compagnie Air France propose par ailleurs une offre similaire – Air France Smart Connect – à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pour des trajets au départ de la Suisse. Développé par l'intégrateur Dohop ce service permet de combiner un trajet en avion comprenant les vols de rabattement depuis et vers les aéroports de Genève et de Zurich avec un billet de train vers ou depuis six villes en Suisse³⁵ desservies par les CFF. Dohop fournit la garantie voyage aux clients pour assurer une assistance et une réservation sur un autre trajet en cas d'irrégularité.

En Suisse la compagnie aérienne SWISS propose, en partenariat avec les CFF, l'offre Swiss Air Rail qui permet en une seule réservation de combiner un trajet en train depuis 21 villes suisses (voir Figure 90) avec un vol au départ ou à l'arrivée des aéroports de Genève et de Zurich. Des liaisons directes sont également proposées entre l'aéroport de Zurich et les villes de Bregenz en Autriche, et Munich et Constance en Allemagne. Les liaisons ferroviaires sont généralement directes aux aéroports concernés sauf pour des voyages entre Bellinzona, Locarno, Lugano et l'aéroport de Zurich où un changement en gare centrale de Zurich est nécessaire.

En cas de retard du train ou de l'avion, la compagnie aérienne réserve une correspondance ultérieure afin de garantir la poursuite du voyage, sachant que le billet de train est valable à partir d'un jour avant le départ et jusqu'à un jour après l'arrivée du vol. Cette flexibilité ne concerne pas toutefois les liaisons avec les gares de Munich et de Bregenz. L'enregistrement s'effectue en une seule fois pour l'ensemble du voyage et la carte d'embarquement pour le voyage fait office également de billet de train.

³¹ Air Austral, Air Canada, Air France, Air Tahiti Nui, Air Transat, Cathay Pacific, Emirates, Etihad, Qatar Airways, Singapore Airlines, Vietnam Airlines.

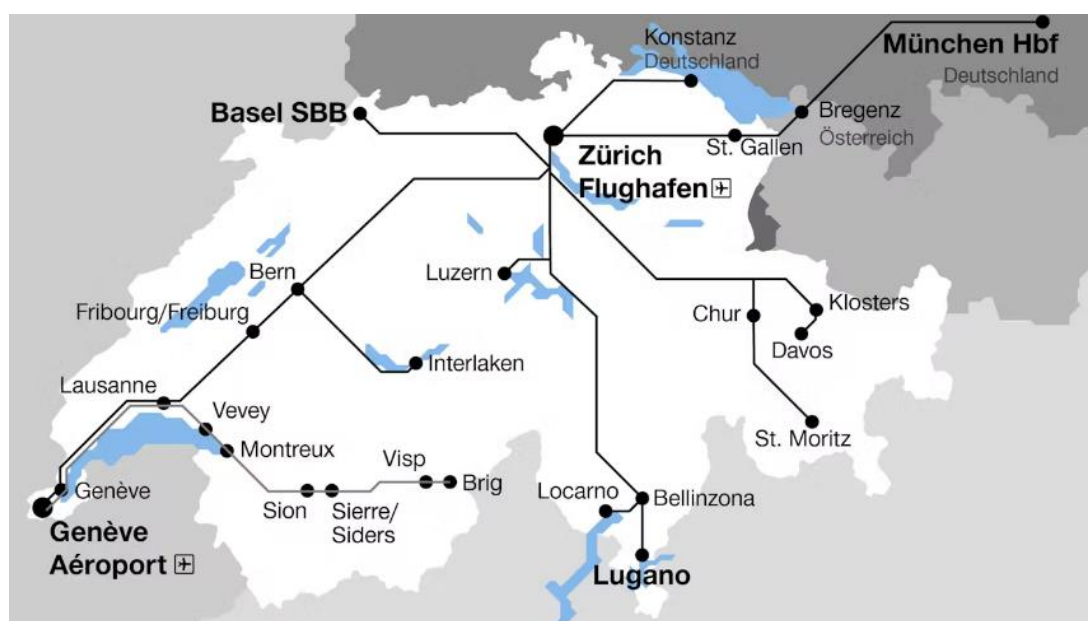
³² Air Caraïbes, Air France, Corsair, Frenchbee

³³ Air Canada, Corsair, Emirates

³⁴ Aix-en-Provence, Angers, Arras, Avignon, Bordeaux, Champagne-Ardenne TGV, Laval, Le Mans, Lille, Lorraine TGV, Lyon Part-Dieu, Marseille St Charles, Montpellier, Nantes, Nîmes, Perpignan, Poitiers, Rennes, St-Pierre-des-Corps, Strasbourg, Valence TGV

³⁵ Berne, Lausanne, Fribourg, Bienne, Thoune, St. Gall

FIGURE 90 : VILLES INCLUSES DANS L'OFFRE SWISS AIR RAIL (source CFF)



En Allemagne la compagnie aérienne Lufthansa propose, en partenariat avec la Deutsche Bahn, l'offre Lufthansa Express Rail qui permet en une seule réservation de combiner un trajet en train depuis 27 villes allemandes (voir Figure 91) avec un vol au départ ou à l'arrivée de l'aéroport de Frankfurt. En cas de retard du train ou de l'avion le voyageur est automatiquement enregistré sur le prochain vol ou train disponible afin de garantir la poursuite du voyage. L'enregistrement s'effectue en une seule fois pour l'ensemble du voyage et le voyageur bénéficie d'un passage plus rapide aux contrôles de sécurité à l'aéroport. Le billet intègre également le City-Ticket de Deutsche Bahn, donnant l'accès aux transports locaux dans la ville de départ ou d'arrivée.

FIGURE 91 : VILLES INCLUSES DANS L'OFFRE LUFTHANSA EXPRESS RAIL (source DB)



La Deutsche Bahn propose également l'offre Rail&Fly en partenariat avec une cinquantaine de compagnies aériennes³⁶ au départ et à l'arrivée de 5 600 gares allemandes. La réservation du train et du vol s'effectue auprès de la compagnie aérienne ou d'une agence de voyage. Lors de l'enregistrement en ligne pour le vol, le voyageur sélectionne un train lui permettant de rejoindre l'aéroport grâce au code de réservation. Les garanties de poursuite du voyage sont déterminées par les différentes compagnies aériennes selon leurs propres

³⁶ https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:428499e3-1dcd-471a-ad1c-000e5114504a/202511_Rail&Fly%20Airline%20Partner.pdf

politiques sachant que la réservation est valable pour tout train effectuant le parcours à partir du jour avant et jusqu'au jour après le vol. L'offre est également disponible pour des vols au départ et à l'arrivée de l'Euroairport, et de l'aéroport de Salzburg en Autriche. Pour l'Euroairport, le trajet en train depuis l'Allemagne comprend le transfert en bus (ligne 50) depuis la gare de Bâle CFF.

L'élargissement d'offres air+fer aux liaisons entre la Bourgogne-Franche-Comté et les aéroports français compris dans le périmètre de l'étude est limité par l'absence de connexions ferroviaires directes avec ces aéroports (ou avec la gare Massy TGV). Pour la Suisse, le modèle Swiss Air Rail pourrait théoriquement s'étendre aux gares de Belfort-Montbéliard TGV et de Dijon qui ont des liaisons directes avec la gare centrale de Zurich, à l'instar de l'offre existante pour les villes suisses n'étant pas directement connectées à l'aéroport de Zurich. Pour l'instant l'offre est exclusivement nationale (les offres vers et depuis Munich et Bregenz sont en effet gérés par la Deutsche Bahn et Lufthansa, maison mère de SWISS) et un éventuel développement en France dépendra de la stratégie commerciale de SWISS par rapport aux bassins de chalandise et de destinations potentielles dans les territoires proches. Pour l'Allemagne, un élargissement de l'offre Lufthansa Express Rail à des gares françaises nécessitera un accord entre la DB et la SNCF compte tenu du modèle d'exploitation des liaisons ferroviaires franco-allemandes, ainsi qu'une connexion directe à l'aéroport de Frankfurt. Le produit Rail&Fly est plus flexible mais des accords entre les opérateurs ferroviaires seront également nécessaires pour l'étendre à des gares françaises.

D'autres évolutions des services air+fer sont envisageables par le développement des réservations combinées par les compagnies aériennes elles-mêmes en intégrant l'offre de transport des exploitants ferroviaires dans leurs systèmes de réservation ou en s'appuyant sur des intégrateurs comme Dohop.

8. Conclusion et recommandations

8.1 Conclusion

L'étude conduite par l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée met en évidence le réseau de liaisons ferroviaires existantes permettant de se déplacer entre la Bourgogne-Franche-Comté et les grands aéroports français, suisses et allemand à proximité de la région. Les analyses effectuées pour qualifier ces différentes liaisons en termes de l'étendue des services ferroviaires proposés, l'offre de vols accessibles en conséquence et la compétitivité de ces liaisons par rapport à la route, dressent un bilan contrasté de l'accessibilité ferroviaire des différents aéroports et villes étudiés que nous résumons de manière synthétique ci-après.

Tous critères confondus, l'aéroport Paris Charles de Gaulle se présente clairement comme étant le plus accessible des grands aéroports depuis la Bourgogne-Franche-Comté en raison de la densité et la rapidité des services ferroviaires (TGV, TER, Intercités) entre la région et l'Ile-de-France. Le train est en moyenne 15% plus rapide et 4% moins cher que la voiture et presque trois-quarts des vols au départ et à l'arrivée sont accessibles grâce aux liaisons ferroviaires existantes. L'aéroport de Paris-Orly bénéficie d'un niveau d'accessibilité par le train très proche de celui de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle étant donné qu'il s'agit de la même offre ferroviaire ; la différence entre les deux plateformes venant essentiellement de la proximité relative de Paris-Orly à la région Bourgogne-Franche-Comté qui rend la route légèrement plus compétitive en termes de coûts.

L'aéroport Lyon-Saint Exupéry est l'aéroport le plus connecté à la région Bourgogne-Franche-Comté en ce qui concerne le nombre et la fréquence des liaisons ferroviaires mais le passage obligé par le centre de Lyon a pour conséquence un rallongement du temps de parcours par rapport à la route. L'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg présente un niveau de connectivité par le train qui est proche de celui de Paris-Orly mais l'absence de liaisons matinales depuis des villes au-delà du nord Franche-Comté limite le nombre de vols accessibles. Néanmoins, les liaisons ferroviaires sont performantes en termes de temps de trajet par rapport à la voiture même si le nombre de correspondances nécessaires est plus important que pour les autres aéroports français étudiés.

Les liaisons ferroviaires existantes permettent d'accéder à environ la moitié des vols proposés par les aéroports suisses. Grâce à une offre TGV Lyria plus directe et la densité du réseau suisse Zürich Flughafen démontre un meilleur niveau d'accessibilité ferroviaire que Genève Aéroport avec un temps de parcours qui est en moyenne plus rapide que par la route. Malgré sa proximité avec la région Bourgogne-Franche-Comté, le faible nombre de liaisons existantes et le temps de parcours pénalisent le train comme moyen de transport pour rejoindre Genève et son aéroport, en dehors des itinéraires empruntant le TGV Lyria et le réseau suisse via Lausanne. Enfin, Frankfurt Flughafen, même si c'est l'aéroport le plus éloigné de la région dans notre étude, bénéficie d'accès ferroviaires certes limités mais intéressants en termes du temps et de coûts par rapport à la route.

Du point de vue des villes étudiées, Dijon peut être considérée comme ayant les meilleurs accès ferroviaires aux grands aéroports situés à proximité de la région Bourgogne-Franche-Comté, tous critères confondus. Le train est globalement plus performant que la voiture pour le temps de trajet nécessaire et équivalent à la route en termes de coûts. Située près de deux grands aéroports et bénéficiant de liaisons TGV rapides vers d'autres aéroports, Belfort occupe la deuxième place dans le palmarès régional en raison notamment du plus grand nombre de fréquences observées. Besançon et Mâcon démontrent un niveau similaire de connectivité ferroviaire avec les aéroports, la première ville étant dotée de liaisons généralement plus rapides

que par la route et la deuxième de liaisons présentant un avantage coût intéressant en comparaison avec la voiture.

Le niveau d'accessibilité ferroviaire révélé par l'étude pourrait s'améliorer dans les prochaines années avec la mise en service de différents projets en cours de réalisation en Ile-de-France. Ces projets apporteront des gains de temps et de confort pour les liaisons avec les aéroports parisiens mais des améliorations potentielles dans l'accessibilité ferroviaire des autres aéroports français et étrangers du fait des investissements dans les infrastructures ne se profilent qu'à plus long terme. Dans l'intervalle, des évolutions des services existants pourraient apporter soit des gains de temps, soit une augmentation de fréquences, soit une meilleure attractivité de l'offre ferroviaire. Des recommandations sont formulées à cet effet en clôture de ce rapport.

8.2 Recommandations

- 1. Sensibiliser les différents publics sur les accès ferroviaires existants permettant de se déplacer vers les grands aéroports.*

Au regard des données communiquées par les gestionnaires d'aéroports sur les modes de transport utilisés par la clientèle bourguignon-franc-comtoise pour se rendre dans les aéroports, les alternatives ferroviaires sembleraient sous-exploitées. Un travail pourrait être mené pour porter à la connaissance de certains publics, notamment professionnels, les liaisons existantes par le train et leur intérêt par rapport à d'autres modes de transport, sur la base d'une communication claire et simple.

- 2. Se rapprocher des gestionnaires d'aéroports pour identifier des opportunités de collaboration pour développer les déplacements par le mode ferré vers les aéroports.*

Tous les gestionnaires d'aéroports interrogés ont inscrit des objectifs de développement de solutions multimodales, et de décarbonation des transports utilisés pour accéder à leurs plateformes, dans leurs plans stratégiques. Ils sont ainsi des interlocuteurs privilégiés pour mettre en œuvre des initiatives favorisant l'utilisation du train pour se rendre aux grands aéroports à proximité de la Bourgogne-Franche-Comté.

- 3. Poursuivre le lobbying pour la remise en circulation de la liaison ferroviaire directe avec l'aéroport Paris Charles de Gaulle.*

La remise en circulation d'une liaison directe avec l'aéroport Paris-Charles de Gaulle n'aura pas un impact majeur sur la bonne accessibilité ferroviaire existante de cet aéroport mais elle donnera plus de visibilité au mode ferroviaire et ouvrira des perspectives de développement d'offres combinées pour la clientèle bourguignon-franc-comtoise (voir recommandation 6 ci-dessous).

- 4. Entamer des discussions avec SNCF Voyageurs et ses concurrents sur la création d'une liaison ferroviaire directe avec l'aéroport Lyon-Saint Exupéry.*

La desserte directe de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry au lieu de la gare Lyon Part-Dieu par au moins un des TGV Rhin-Rhône nord-sud déjà en circulation permettrait un gain en accessibilité ferroviaire marqué pour cet aéroport depuis la Bourgogne-Franche-Comté.

5. *Inclure l'argumentaire de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de Genève Aéroport dans le lobbying pour le rétablissement de la 4^{ème} liaison TGV Lyria entre Lausanne et Paris via Dijon.*

Les analyses effectuées dans le cadre de l'étude mettent en évidence l'efficacité de l'itinéraire ferroviaire par TGV Lyria et le réseau suisse via Lausanne. Or, seules trois liaisons quotidiennes aller-retour sont proposées sur cet axe aujourd'hui alors qu'un quatrième aller-retour a circulé jusqu'en 2019. Cette quatrième liaison permettait notamment un retour plus tardif de Lausanne, élargissant ainsi l'offre de vols disponible à Genève Aéroport à l'arrivée.

6. *Etudier les possibilités d'améliorer les correspondances permettant de réduire les temps de trajet vers les aéroports, notamment à Bourg-en-Bresse.*

L'étude identifie des opportunités d'augmentation de fréquences et de réduction du temps de trajet par l'optimisation de correspondances entre des services TER et TGV mais également entre deux services TGV ou deux services TER dans certaines gares. Ces opportunités pourraient être étudiées de plus près dans le cadre de la planification annuelle et multi-annuelle de l'horaire de service régional et national.

7. *Entamer des discussions avec CFF, DB et SNCF, ainsi qu'avec les compagnies aériennes, sur l'élargissement des offres combinées air + fer aux gares bourguignon-franc-comtoises.*

Alors que le développement des offres air+fer sembleraient limité en France par l'absence de liaisons ferroviaires directes avec les aéroports, l'expérience en Suisse et en Allemagne témoigne des approches plus flexibles qui pourraient permettre d'étendre des offres à la clientèle bourguignon-franc-comtoise. L'essor des intégrateurs proposant des plateformes permettant de combiner des trajets en train et en avion représente une autre piste à explorer.

9. Annexes

9.1 Grilles horaires par aéroport établies pour les analyses d'accessibilité

9.1.1 CDG

			TER 894200	TER 17752		TER 894204				TER 894210	TER 894212	
	TGV 6760	TGV 6602	TGV 6700	TGV 6762	TGV 6960	TER 891500	TER 17754	TGV 9264	TGV 9206	TGV 6964	TER 17756	TER 17758
Belfort Ville												
Vesoul			5:26			7:26						11:44
Belfort-Montbéliard TGV			6:08			8:12		9:21				12:21
Besançon Viotte	5:32			6:36							10:56	
Besançon FC TGV			6:35	6:51		8:35						12:45
Dole	5:57		6:22			8:22	9:04				11:22	12:33
Chalon-sur-Saône				6:34		7:53	8:34				10:36	12:34
Dijon	6:25		7:06	7:25		9:06	9:32				12:02	13:16
Strasbourg												
Mâcon Loché TGV		6:31			7:38					11:38		
Le Creusot TGV		6:53										
Paris Gare de Lyon	8:08	8:16	8:42	9:10	9:15	10:42	11:10	11:38	13:15	13:50	15:14	
RER A/B/D												
Roissy Charles de Gaulle	9:04	9:13	9:40	10:10	10:15	11:41	12:04	12:34	14:19	14:41	16:09	

				TER 894214		TER 894218				TER 894220		TER 894222
	TGV 9583	TGV 5454	TGV 9218	TER 17806	TGV 6972	TER 17810	TER 830423	TER 96228	TGV 9894	TER 17810	TGV 6978	IC 4302
Belfort Ville								15:06				
Vesoul												
Belfort-Montbéliard TGV	12:28		13:21							16:05		
Besançon Viotte				12:56		14:56						16:56
Besançon FC TGV										16:28		
Dole				14:01		15:22				16:22		17:22
Chalon-sur-Saône				13:37		14:34				15:37		17:03
Dijon				14:29		16:02				17:02		18:03
Strasbourg	13:44	14:01					16:39	17:01				
Mâcon Loché TGV					14:41						17:38	
Le Creusot TGV												
Paris Gare de Lyon			15:38	16:04	16:17	17:38			18:42	19:14	19:38	
RER A/B/D												
Roissy Charles de Gaulle		15:56	16:35	16:58	17:19	18:34		19:05	19:40	20:13	20:34	

	TER 894262	TER 894224			
	TER 17812	TER 891506	TER 17814		
	TGV 9270	TGV 6708	TGV 6766	TGV 9234	TGV 6986
Belfort Ville					
Vesoul		17:26			
Belfort-Montbéliard TGV		18:11		20:21	
Besançon Viotte	17:16		19:32		
Besançon FC TGV		18:35			
Dole	18:01	18:22	19:58		
Chalon-sur-Saône	17:37	17:50	19:37		
Dijon	18:29	19:06	20:27		
Strasbourg					
Mâcon Loché TGV				21:38	
Le Creusot TGV					
Paris Gare de Lyon	20:04	20:42	22:04	22:42	23:26
RER A/B/D					
Roissy Charles de Gaulle	21:04	21:49	23:05	0:10	0:46

	TER 891150	REMI 5900	TER 891371	REMI 5904	TER 892600	IC 5950	TER 892300	REMI 5908	TER 892602	TER 891158	IC 5962
Nevers		5:02		6:02	TER 17750	6:59		7:27	TER 17752		9:59
Auxerre	4:49		5:34		6:34		7:41		8:34	9:49	
Paris Bercy	6:33	7:27	7:33	8:27	8:32	8:57	9:33	9:54	10:25	11:33	11:57
M14/RER B											
Roissy Charles de Gaulle	7:37	8:22	8:28	9:22	9:37	9:52	10:26	10:47	11:29	12:34	12:53

	TER 892604					TER 891162		TER 891378	TER 891166		
	TER 17754	REMI 5910	TER 892302	IC 5966	TER 892606	TER 891162	IC 5970	TER 891164	TER 17760	TER 892608	IC 5978
Nevers		10:26		11:55			14:59				17:59
Auxerre	10:34		11:49		13:34	14:34		15:34	16:34	17:49	
Paris Bercy	12:45	12:49	13:25	13:57	15:25	16:25	16:57	17:25	18:24	19:49	20:02
M14/RER B											
Roissy Charles de Gaulle	13:46	13:56	14:19	14:59	16:27	17:28	17:58	18:28	19:28	20:49	21:04

	TER 892306			TER 891168	
	TER 17762	IC 5982	TER 892308	TER 17764	IC 5990
Nevers		18:59			20:59
Auxerre	18:34		19:49	20:34	
Paris Bercy	20:28	20:57	21:50	22:25	22:57
M14/RER B					
Roissy Charles de Gaulle	21:31	21:59	22:48	23:28	0:01

		TGV 6741		TGV 9261	TGV 6703		TGV 9211		TGV 9269	TGV 9213	
		TER 17767		TER 17827	TER 891505		TER 891409	TGV 6705	TER 17831	TER 17773	
	TGV 6931	TER 894209	TGV 9203	TER 894211	TER 894213	TGV 6937	TER 894255	TER 894215	TGV 5516	TER 894217	TGV 5482
Roissy Charles de Gaulle	5:47	5:50	6:15	6:54	8:18	8:44	9:18	10:21	10:59	11:21	11:22
RER A/B/D											
Paris Gare de Lyon	6:45	6:50	7:22	7:56	9:21	9:45	10:22	11:18	11:56	12:22	
Le Creusot TGV											
Mâcon Loché TGV	8:20					11:20					13:12
Strasbourg											
Dijon		8:31		9:31	10:56		11:57	12:52	13:30	13:57	
Chalon sur Saône		9:26		10:23	12:23		13:13	13:37	14:23	15:23	
Dole		9:37		9:58	11:37		12:40		13:57	14:37	
Besançon FC TGV		9:05			11:30			13:22	14:05		
Besançon Viotte		9:19		11:07			13:14			15:04	
Belfort-Montbéliard TGV			9:38		11:54			13:46			
Vesoul		10:07						14:19			
Belfort Ville											

					TGV 6743				TGV 6709		TGV 9277
	TER 96253				TER 17775			TGV 6745	TER 891421		TER 17837
	TER 830420	TGV 5537	TGV 6941	TGV 9215		TGV 6621	TGV 9211	TER 17777	TER 894227	TGV 6949	TER 894267
Roissy Charles de Gaulle			11:53	13:21	13:51	14:42	15:21	15:51	16:17	16:44	16:54
RER A/B/D											
Paris Gare de Lyon			12:45	14:22	14:52	15:52	16:22	16:52	17:18	17:45	17:54
Le Creusot TGV						17:12					
Mâcon Loché TGV			14:20			17:33				19:20	
Strasbourg	13:21	13:37									
Dijon					16:31			18:31	18:52		19:29
Chalon sur Saône					17:26			19:26	20:12		20:22
Dole					16:58			18:58	19:37		19:55
Besançon FC TGV									19:22		
Besançon Viotte					17:26			19:26		20:44	
Belfort-Montbéliard TGV		15:02		16:38			18:38		19:46		
Vesoul				18:22					20:30		
Belfort Ville	14:56										

			TGV 6711	TGV 6715	
	TGV 9223		TER 17779	TER 891429	
	TER 894229	TGV 6951	TER 894231	TER 894269	TGV 6633
Roissy Charles de Gaulle	17:18	17:44	17:48	19:18	19:54
RER A/B/D					
Paris Gare de Lyon	18:22	18:45	18:50	20:22	20:59
Le Creusot TGV					22:20
Mâcon Loché TGV		20:20			22:41
Strasbourg					
Dijon	19:57		20:31	21:57	
Chalon sur Saône			21:24	23:07	
Dole	20:37		21:37	22:39	
Besançon FC TGV			21:03	22:28	
Besançon Viotte	21:04				
Belfort-Montbéliard TGV			21:26	22:53	
Vesoul			22:07		
Belfort Ville					

						TER 17771					TER 17775
	TER 892601	IC 5951	REMI 5901	TER 892603	IC 5955	REMI 5905	TER 892003	TER 892303	TER 892605	IC 5959	TER 892007
Roissy Charles de Gaulle	5:08	6:02	6:08	7:38	8:02	8:08	8:23	9:38	11:33	12:05	12:35
RER B/M 14											
Paris Bercy	6:12	7:01	7:11	8:35	9:01	9:11	9:21	10:35	12:35	13:01	13:35
Auxerre	8:11			10:11			11:26	12:11	14:11		15:26
Nevers		8:58	9:38		10:58	11:38				14:58	

				TER 17777				TER 17779		TER 891005	
	IC 5963	REMI 5909	TER 892305	TER 892009	IC 5971	TER 892607	IC 5973	TER 892307	REMI 5915	TER 892309	IC 5983
Roissy Charles de Gaulle <i>RER B/M 14</i>	12:57	13:18	13:39	14:42	15:03	15:24	15:59	16:29	16:59	17:14	17:59
Paris Bercy	14:01	14:11	14:35	15:35	16:01	16:27	16:57	17:28	18:02	18:13	18:57
Auxerre			16:11	17:26		18:11		19:26		20:26	
Nevers	15:58	16:33			17:58		18:58		20:33		20:58
		TER 17781									
	REMI 5919	TER 892611	TER 891153								
Roissy Charles de Gaulle <i>RER B/M 14</i>	17:59	18:29	19:33								
Paris Bercy	19:02	19:27	20:35								
Auxerre		21:26	22:11								
Nevers	21:33										

9.1.2 ORY

						TER 894204				TER 894210	TER 894212
			TER 894200	TER 17752		TER 891500	TER 17754			TER 17756	TER 17758
	TGV 6760	TGV 6602	TGV 6700	TGV 6762	TGV 6960	TGV 6702	TGV 9264	TGV 9206	TGV 6964	TGV 9210	TGV 6704
Belfort Ville											
Vesoul			5:26			7:26					11:44
Belfort-Montbéliard TGV			6:08			8:12		9:21			12:21
Besançon Viotte	5:32			6:36						10:56	
Besançon FC TGV			6:35	6:51		8:35					12:45
Dole	5:57		6:22			8:22	9:04			11:22	12:33
Chalon-sur-Saône				6:34		7:53	8:34			10:36	12:34
Dijon	6:25		7:06	7:25		9:06	9:32			12:02	13:16
Strasbourg											
Mâcon Loché TGV		6:31			7:38				11:38		
Le Creusot TGV		6:53									
Paris Gare de Lyon	8:08	8:16	8:42	9:10	9:15	10:42	11:10	11:38	13:15	13:50	15:14
M14											
Paris Orly	8:39	8:47	9:13	9:41	9:46	11:15	11:41	12:11	13:46	14:11	15:48
		TER 894214		TER 894218	TER 894220		TER 894222	TER 894262	TER 894224		
		TER 17806		TER 17810	TER 17810		IC 4302	TER 17812	TER 891506	TER 17814	
	TGV 9218	TGV 9268	TGV 6972	TGV 9222	TGV 6706	TGV 6978	TGV 9226	TGV 9270	TGV 6708	TGV 6766	TGV 9234
Belfort Ville											
Vesoul									17:26		
Belfort-Montbéliard TGV	13:21				16:05				18:11		20:21
Besançon Viotte		12:56		14:56			16:56	17:16		19:32	
Besançon FC TGV					16:28				18:35		
Dole		14:01		15:22	16:22		17:22	18:01	18:22	19:58	
Chalon-sur-Saône		13:37		14:34	15:37		17:03	17:37	17:50	19:37	
Dijon		14:29		16:02	17:02		18:03	18:29	19:06	20:27	
Strasbourg											
Mâcon Loché TGV			14:41			17:38					
Le Creusot TGV											
Paris Gare de Lyon	15:38	16:04	16:17	17:38	18:42	19:14	19:38	20:04	20:42	22:04	22:42
M14											
Paris Orly	16:11	16:38	16:50	18:09	19:13	19:45	20:08	20:35	21:15	22:37	23:17
	TGV 6986										
Belfort Ville											
Vesoul											
Belfort-Montbéliard TGV											
Besançon Viotte											
Besançon FC TGV											
Dole											
Chalon-sur-Saône											
Dijon											
Strasbourg											
Mâcon Loché TGV	21:38										
Le Creusot TGV											
Paris Gare de Lyon	23:26										
M14											
Paris Orly	0:02										

			TER 891371		TER 892600				TER 892602		
	TER 891150	REMI 5900	TER 891152	REMI 5904	TER 17750	IC 5950	TER 892300	REMI 5908	TER 17752	TER 891158	IC 5962
Nevers		5:02		6:02		6:59		7:27			9:59
Auxerre	4:49		5:34		6:34		7:41		8:34	9:49	
Paris Bercy	6:33	7:27	7:33	8:27	8:32	8:57	9:33	9:54	10:25	11:33	11:57
M14											
Paris Orly	7:00	7:53	7:59	8:54	8:59	9:23	10:03	10:21	10:54	12:00	12:26
	TER 892604					TER 891162		TER 891378	TER 891166		
	TER 17754	REMI 5910	TER 892302	IC 5966	TER 892606	TER 891162	IC 5970	TER 891164	TER 17760	TER 892608	IC 5978
Nevers		10:26		11:55			14:59				17:59
Auxerre	10:34		11:49		13:34	14:34		15:34	16:34	17:49	
Paris Bercy	12:45	12:49	13:25	13:57	15:25	16:25	16:57	17:25	18:24	19:49	20:02
M14											
Paris Orly	13:13	13:17	13:54	14:27	15:55	16:53	17:25	17:53	18:51	20:17	20:30
	TER 892306			TER 891168							
	TER 17762	IC 5982	TER 892308	TER 17764	IC 5990						
Nevers		18:59			20:59						
Auxerre	18:34		19:49	20:34							
Paris Bercy	20:28	20:57	21:50	22:25	22:57						
M14											
Paris Orly	20:57	21:25	22:22	22:57	23:27						
		TGV 6741		TGV 9261	TGV 6703		TGV 9211		TGV 9269	TGV 9213	
		TER 17767		TER 17827	TER 891505		TER 891409	TGV 6705	TER 17831	TER 17773	
	TGV 6931	TER 894209	TGV 9203	TER 894211	TER 894213	TGV 6937	TER 894255	TER 894215	TGV 5516	TER 894217	TGV 6941
Paris Orly	6:12	6:17	6:50	7:24	8:50	9:14	9:49	10:44	11:20	11:50	12:12
M14											
Paris Gare de Lyon	6:45	6:50	7:22	7:56	9:21	9:45	10:22	11:18	11:56	12:22	12:45
Le Creusot TGV											
Mâcon Loché TGV	8:20					11:20					14:20
Strasbourg											
Dijon		8:31		9:31	10:56		11:57	12:52	13:30	13:57	
Chalon sur Saône		9:26		10:23	12:23		13:13	13:37	14:23	15:23	
Dole		9:37		9:58	11:37		12:40		13:57	14:37	
Besançon FC TGV		9:05			11:30			13:22	14:05		
Besançon Viotte		9:19		11:07			13:14			15:04	
Belfort-Montbéliard TGV			9:38		11:54			13:46			
Vesoul		10:07						14:19			
Belfort Ville											
		TGV 6743			TGV 6745	TER 891421		TER 17837	TGV 9223		TER 17779
	TGV 9215	TER 17775	TGV 6621	TGV 9211	TER 17777	TER 894227	TGV 6949	TER 894267	TER 894229	TGV 6951	TER 894231
Paris Orly	13:47	14:16	15:19	15:48	16:17	16:46	17:12	17:22	17:50	18:12	18:18
M14											
Paris Gare de Lyon	14:22	14:52	15:52	16:22	16:52	17:18	17:45	17:54	18:22	18:45	18:50
Le Creusot TGV			17:12								
Mâcon Loché TGV			17:33				19:20			20:20	
Strasbourg											
Dijon		16:31			18:31	18:52		19:29	19:57		20:31
Chalon sur Saône		17:26			19:26	20:12		20:22			21:24
Dole		16:58			18:58	19:37		19:55	20:37		21:37
Besançon FC TGV						19:22					21:03
Besançon Viotte		17:26			19:26			20:44	21:04		
Belfort-Montbéliard TGV	16:38			18:38		19:46					21:26
Vesoul	18:22					20:30					22:07
Belfort Ville											
	TER 891429										
	TER 894269	TGV 6633									
Paris Orly	19:48	20:25									
M14											
Paris Gare de Lyon	20:22	20:59									
Le Creusot TGV		22:20									
Mâcon Loché TGV		22:41									
Strasbourg											
Dijon	21:57										
Chalon sur Saône	23:07										
Dole	22:39										
Besançon FC TGV	22:28										
Besançon Viotte											
Belfort-Montbéliard TGV	22:53										
Vesoul											
Belfort Ville											

							TER 17771				TER 17775
	TER 892601	IC 5951	REMI 5901	TER 892603	IC 5955	REMI 5905	TER 892003	TER 892303	TER 892605	IC 5959	TER 892007
Paris Orly <i>M14</i>	5:40	6:31	6:40	8:04	8:31	8:41	8:50	10:03	12:04	12:30	13:03
Paris Bercy	6:12	7:01	7:11	8:35	9:01	9:11	9:21	10:35	12:35	13:01	13:35
Auxerre	8:11			10:11			11:26	12:11	14:11		15:26
Nevers		8:58	9:38		10:58	11:38				14:58	
				TER 17777				TER 17779		TER 891005	
	IC 5963	REMI 5909	TER 892305	TER 892009	IC 5971	TER 892607	IC 5973	TER 892307	REMI 5915	TER 892309	IC 5983
Paris Orly <i>M14</i>	13:29	13:40	14:02	15:04	15:30	15:55	16:25	16:56	17:30	17:40	18:26
Paris Bercy	14:01	14:11	14:35	15:35	16:01	16:27	16:57	17:28	18:02	18:13	18:57
Auxerre			16:11	17:26		18:11		19:26		20:26	
Nevers	15:58	16:33			17:58		18:58		20:33		20:58
		TER 17781									
	REMI 5919	TER 892611	TER 891153								
Paris Orly <i>M14</i>	18:30	18:56	20:04								
Paris Bercy	19:02	19:27	20:35								
Auxerre		21:26	22:11								
Nevers	21:33										

9.1.3 LYS

				TER 891371							
				TGV 6700							
		TGV 6760		TER 894252	TER 894254	TER 894204		TER 891373			
	TER 17821	TER 17823	TER 895957	TER 17825	TER 17767	TGV 5521	TER 895853	TGV 9264	TER 894256	IC 4200	TER 894208
Auxerre via Laroche-Migennes				5:34	6:34			7:41		8:34	
Belfort Ville							7:26				
Belfort-Montbéliard TGV				6:08		8:18					10:22
Vesoul						7:26					8:38
Besançon Viotte		5:32	6:51				8:51		9:16		
Besançon FC TGV						8:43					10:44
Dole		5:57		6:59	7:49	8:22		9:05	9:49		10:22
Dijon	5:49	6:43		7:43	8:49	9:21		9:43	10:26	10:49	11:21
Chalon-sur-Saône	6:26	7:25		8:25	9:27	9:58		10:25	11:00	11:27	
Mâcon	6:59	7:58		8:58	9:59			10:58	11:29	11:59	12:25
Lyon Part-Dieu	7:44	8:44	9:30	9:44	10:44	10:59	11:30	11:44	12:04	12:44	12:58
<i>Rhône Express</i>											
Lyon Saint-Exupéry	8:29	9:29	10:14	10:29	11:29	11:44	12:14	12:29	12:44	13:29	13:44
										TER 891378	
			TER 894258		TER 894216		TER 891377	TER 894218		TER 894260	
	TER 17829	TER 17771	TER 17831	TER 17773	TGV 9879	TER 895855	TER 17833	TGV 5537	TER 17775	TER 17835	TGV 9580
Auxerre via Laroche-Migennes							13:34		14:34	15:34	
Belfort Ville						13:36					
Belfort-Montbéliard TGV					14:22			15:06			17:36
Vesoul					12:38						
Besançon Viotte			12:25			14:51					
Besançon FC TGV					14:44			15:36			17:59
Dole			12:59		14:22			15:22		16:49	
Dijon	11:43	12:43	13:43	14:43	15:21		15:43	16:17	16:49	17:43	
Chalon-sur-Saône	12:25	13:25	14:25	15:25			16:25		17:28	18:25	18:56
Mâcon	12:58	13:58	14:58	15:58	16:21		16:58		18:00	18:58	
Lyon Part-Dieu	13:44	14:44	15:44	16:44	16:56	17:30	17:44	17:56	18:44	19:44	19:56
<i>Rhône Express</i>											
Lyon Saint-Exupéry	14:29	15:29	16:29	17:29	17:44	18:14	18:29	18:44	19:31	20:21	20:36

	TER 894262										
	TGV 9270	TER 894266								TGV 6766	
	TER 17777	TER 17837	TER 895859	TER 17779							
Auxerre via Laroche-Migennes	16:34	17:34		18:34							
Belfort Ville			18:36								
Belfort-Montbéliard TGV											
Vesoul											
Besançon Viotte	17:16	18:16	19:51								
Besançon FC TGV											
Dole	18:01	18:49		19:58							
Dijon	18:49	19:43		20:47							
Chalon-sur-Saône	19:27	20:24		21:26							
Mâcon	19:59	20:58		21:58							
Lyon Part-Dieu	20:44	21:44	22:30	22:44							
Rhône Express											
Lyon Saint-Exupéry	21:21	22:29	23:29	23:29							
	TER 893903	TER 893905	IC 4402	TER 16840	IC 4404	IC 4406					
Nevers	5:29	8:31	10:28	14:37	15:49	18:51					
Lyon Part-Dieu	8:44	11:55	13:08	17:55	18:30	21:32					
Rhône Express											
Lyon Saint-Exupéry	9:59	12:44	13:44	18:29	19:14	22:29					
	TER 889461	TER 17800	TER 17754			TGV 9898				TER 17804	
	TER 895906	TER 891352	TGV 9261	TER 895802	TER 17802	TER 894211	TER 17756	TER 895804	TGV 9583	TER 891354	TER 17758
Lyon Saint-Exupéry	5:30	5:30	6:30	6:45	7:37	7:52	8:37	9:07	9:22	9:37	10:37
Rhône Express											
Lyon Part-Dieu	6:12	6:17	7:16	7:30	8:16	8:33	9:16	9:42	10:04	10:16	11:16
Mâcon		7:02	8:00		9:02		10:02			11:02	12:02
Chalon-sur-Saône		7:35	8:31		9:35		10:35		11:03	11:34	12:32
Dijon		8:17	9:11			9:59	11:17			12:17	13:11
Dole			9:58			10:42					
Besançon FC TGV						10:34			12:01		
Besançon Viotte	9:09			10:09				12:09			
Vesoul	10:09							13:09	13:45		
Belfort-Montbéliard TGV						10:57			12:25		
Belfort Ville				11:24				13:24			
Auxerre via Laroche-Migennes		10:11	11:26							14:11	15:26
										TER 17812	
	TGV 2242		TER 889475	TER 17760	TER 889477	TER 17810		IC 4302	TGV 5500	TGV 6745	
	TGV 9269	TER 17806	TER 895912	TER 894259	TER 895914	TGV 6743	TER 17762	TER 894263	TER 894225	TER 891358	TER 895810
Lyon Saint-Exupéry	10:52	11:37	12:37	12:37	13:37	13:37	14:37	15:07	15:22	15:37	15:52
Rhône Express											
Lyon Part-Dieu	11:37	12:16	13:12	13:16	14:12	14:16	15:16	15:52	16:04	16:16	16:30
Mâcon	12:13	13:02		14:00		15:02	16:00	16:32	16:39	17:02	
Chalon-sur-Saône		13:35		14:31		15:34	16:31	17:01		17:35	
Dijon	13:26	14:17		15:11		16:17	17:11	17:36	17:40	18:17	
Dole	13:56			16:12		16:58		18:12	18:39	19:01	
Besançon FC TGV	14:07								18:17		
Besançon Viotte			16:09		17:11			18:44			19:09
Vesoul	16:38				18:34						
Belfort-Montbéliard TGV	14:30								18:44		
Belfort Ville											20:24
Auxerre via Laroche-Migennes				17:26			19:26			20:11	
	TER 17764										
	TGV 9277	TGV 9896	TER 17814		TER 17816						
	TER 894267	TER 894229	TER 891360	TER 895814	TGV 6715	TER 17818					
Lyon Saint-Exupéry	16:37	17:22	17:37	17:52	18:37	19:37					
Rhône Express											
Lyon Part-Dieu	17:16	18:02	18:16	18:30	19:16	20:16					
Mâcon	18:00		19:02		20:02	21:02					
Chalon-sur-Saône	18:31	19:03	19:34		20:32	21:34					
Dijon	19:11	19:40	20:17		21:12	22:17					
Dole	19:55	20:39									
Besançon FC TGV		20:17			22:28						
Besançon Viotte	20:44			21:09							
Vesoul											
Belfort-Montbéliard TGV		20:41			22:53						
Belfort Ville											
Auxerre via Laroche-Migennes	21:26		22:45								
	IC 4502	IC 4504	TER 16848	IC 4506	TER 893902	TER 893904					
Lyon Saint-Exupéry	8:52	11:07	12:52	14:22	17:37	19:07					
Rhône Express											
Lyon Part-Dieu	9:34	11:51	13:38	15:04	18:22	19:41					
Nevers	12:11	14:43	16:52	17:46	21:52	23:25					

9.1.4 BSL

									TER 891373		
					TER 894201		TER 894251		TER 893156		TER 893158
					TER 894001		TER 894105	TER 894005	TER 891502	TER 17769	TER 17756
				TER 894101	TER 894405	TER 894103	TER 894411	TER 894413	TER 894206	TER 17802	TGV 9583
	TER 830401	TER 830403	TER 830405	TER 830407	TER 830409	TER 830411	TER 830421	TER 830413	TER 839511	TGV 6703	TGV 9211
	TER 96201	TER 96265	TER 96203	TER 96205	TER 96207	TER 96209	TER 96213	TER 96215	TER 96217	TER 96219	TER 96121
Auxerre									7:41	8:34	
Nevers									7:31		9:31
Mâcon									8:18	9:04	10:04
Chalon-sur-Saône									8:58	9:36	11:06
Dole					5:39		6:41		9:22		11:22
Dijon					5:09		6:09		10:08	11:03	12:01
Besançon Viotte				5:32	6:14	6:32	7:32	8:14			
Besançon FC TGV									10:36	11:35	12:04
Vesoul					6:38		8:08	8:38	10:13		
Belfort Ville	5:30	5:55	6:31	7:01	7:34	8:06	9:06	10:06	10:59	12:02	
Belfort-Montbéliard TGV									10:59	12:15	12:28
Mulhouse	6:16	6:46	7:17	7:46	8:17	8:47	9:46	10:47	11:47	12:38	13:20
Saint Louis arr	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	13:42
Navette bus	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:35	10:20	11:20	12:20	13:20	13:50
Euroairport	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:45	10:30	11:30	12:30	13:30	14:00
		TER 17771	TER 894214				TER 894013	TER 894111	TER 893166		TER 891506
	TER 839553	TER 17804	TER 894431				TER 894433	TER 839555	TGV 5500	TER 894449	TER 894224
	TER 830419	TGV 6705	TER 830423	TER 830425	TGV 9215	TER 830427	TER 830429	TER 830431	TER 891422	TER 830435	TGV 6709
	TER 96277	TER 96123	TER 96127	TER 96225	TER 96227	TER 96229	TER 96231	TER 96233	TER 96281	TER 96235	TER 96281
Auxerre		10:34							15:34		16:34
Nevers			10:58						15:31		
Mâcon		11:04	12:16						16:42		17:12
Chalon-sur-Saône		11:37							16:43		17:50
Dole			13:22				15:39		17:01		18:22
Dijon		12:56	14:01				15:09		17:50		18:56
Besançon Viotte							16:14	16:32			
Besançon FC TGV		13:25	14:05						18:22		19:25
Vesoul	12:11		13:38				16:38	17:13		17:38	
Belfort Ville	13:04		15:06	16:06		17:06	17:36	18:06		19:07	
Belfort-Montbéliard TGV		13:49	14:32		16:41				18:47		19:47
Mulhouse	13:46	14:20	15:47	16:47	17:16	17:47	18:17	18:47	19:16	19:47	20:19
Saint Louis arr	14:00	14:42	16:00	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:43
Navette bus	14:20	14:50	16:05	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05	19:35	20:20	20:50
Euroairport	14:30	15:00	16:15	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:30	21:00
		TGV 9896	TER 17814								
	TER 894455	TER 894226	TER 894266								
	TER 830437	TGV 9223	TGV 6711								
	TER 96239	TER 96269	TER 96241								
Auxerre		17:34	18:34								
Nevers		17:31									
Mâcon			19:04								
Chalon-sur-Saône		19:06	19:37								
Dole		19:22	19:49								
Dijon		20:01	20:36								
Besançon Viotte											
Besançon FC TGV		20:20	21:06								
Vesoul	18:38										
Belfort Ville	20:06										
Belfort-Montbéliard TGV		20:45	21:29								
Mulhouse	20:47	21:16	22:16								
Saint Louis arr	21:00	21:30	22:30								
Navette bus	21:20	21:50	22:50								
Euroairport	21:30	22:00	23:00								

										TER 96222	
										TGV 6704	
			TER 96104	TGV 5521				TER 96218	TER 96220	TGV 9269	
	TER 96206		TGV 6702	TER 17827	TER 96212			TGV 9877	TGV 9210	TER 17831	TER 96254
	TER 830448	TER 96208	TER 839552	TER 893011	TER 830452	TER 96214	TER 96216	TER 17827	TER 891409	TER 893017	TER 830414
	TER 894408	TER 830450	TER 894209	TER 17754	TER 894412	TGV 9206	TER 830410	TER 17756	TER 893013	TER 17758	
Euroairport	06:05	06:35	6:50	7:05	7:35	8:05	8:35	9:05	10:05	11:05	11:35
Navette bus	06:15	06:45	7:00	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	10:15	11:15	11:45
Saint Louis dép	06:30	07:00	7:16	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:30	11:30	12:00
Mulhouse	06:44	07:14	7:39	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:44	11:44	12:14
Belfort-Montbéliard TGV			8:09	8:15		9:18		10:18		12:18	
Belfort Ville	07:27	07:58			8:57		9:56				12:56
Vesoul	08:22		08:46		10:22			12:33			13:46
Besançon FC TGV			8:32	8:40				10:41		12:41	
Besançon Viotte											
Dijon			9:02	9:11				11:11	11:58	13:11	
Dole			9:39							13:56	
Chalon-sur-Saône				9:54				12:25	13:13	14:25	
Mâcon				10:58				12:18	13:58	14:58	
Nevers				12:07					14:29	16:29	
Auxerre				11:26				13:26		15:26	
						TER 96262					
						TER 830438					
		TER 96282		TER 96266		TGV 9580					
		TGV 9879		TGV 6706		TER 894450		TER 96128			
		TER 894259	TER 96226	TER 839556		TGV 9226		TGV 6708		TER 96236	
		TER 17833	TGV 9222	TER 894223		TER 894225	TER 96126	TER 891421	TER 96234	TER 830428	
	TER 96224	TER 893019	TER 894221	TER 891511	TER 96230	TER 17777	TER 830424	TER 893027	TER 830426	TER 894014	TER 96238
	TGV 9218	TER 17760	TER 891509	TER 17762	TER 830422	TER 891358	TER 839558	TER 17764	TER 894454	TER 894230	TER 830430
Euroairport	12:05	13:05	14:05	14:35	15:35	16:05	16:20	16:50	17:05	17:35	18:05
Navette bus	12:15	13:15	14:15	14:45	15:45	16:15	16:30	17:00	17:15	17:45	18:15
Saint Louis dép	12:30	13:30	14:30	15:00	16:00	16:30	16:49	17:16	17:30	18:00	18:30
Mulhouse	12:53	13:44	14:44	15:14	16:13	16:44	17:10	17:39	17:44	18:14	18:44
Belfort-Montbéliard TGV	13:18	14:18		16:02				18:08			
Belfort Ville					16:59	17:30	18:00		18:31	19:01	19:39
Vesoul				16:39		18:22	18:41		19:22		
Besançon FC TGV		14:41		16:25		17:55		18:32			
Besançon Viotte										20:46	
Dijon		15:11	15:58	16:56		17:59		19:02		21:51	
Dole		16:12	16:39	17:39		18:39				21:22	
Chalon-sur-Saône		16:25	17:09	18:12		18:54		20:12			
Mâcon		16:19	17:49	18:51		19:58		20:58			
Nevers		18:04						21:29			
Auxerre		17:26		19:26		20:11		21:26			
	TER 96272										
	TER 830432										
	TER 894016	TER 96240	TER 96248	TER 96244	TER 96252						
	TER 894232	TGV 9234	TER 830434	TER 830436	BUS 44410						
Euroairport	18:35	19:05	19:35	20:05	21:35						
Navette bus	18:45	19:15	19:45	20:15	21:45						
Saint Louis dép	19:00	19:30	20:00	20:30	22:00						
Mulhouse	19:13	19:44	20:14	20:43	22:13						
Belfort-Montbéliard TGV		20:18									
Belfort Ville	20:10		21:00	21:32	23:45						
Vesoul											
Besançon FC TGV											
Besançon Viotte	21:46										
Dijon	22:51										
Dole	22:22										
Chalon-sur-Saône											
Mâcon											
Nevers											
Auxerre											

9.1.5 GVA

				TER 17821	TER 891373	TER 894409	TER 17829		TER 839553	TER 893160	TER 894429
	TER 895001		TER 895051	TER 882103	TER 894256	TER 895053	TER 882117	TER 895057	TER 895059	TER 894214	TER 895061
	TER 18161	TER 18103	TER 18163	TGV 9761	TGV 9261	TER 18169	TGV 9773	TER 18175	TER 18177	TGV 9269	TER 18179
Auxerre					7:41						
Nevers										10:38	
Vesoul						7:38			12:11		12:38
Belfort Ville	4:48		5:48			8:48		11:48	12:48		13:48
Belfort-Montbéliard TGV	4:57		6:03			9:03		12:03	13:03		14:03
Besançon Viotte		4:53			9:16					12:56	
Dijon				5:49	9:35		11:43			13:34	
Dole					10:00					13:59	
Chalon-sur-Saône				6:28			12:25				
Mâcon				7:04			13:04				
Bourg-en-Bresse				8:12			14:12				
Bienne	6:48		7:48			10:48		13:48	14:48		15:48
La Chaux-de-Fonds		7:02									
Neuchâtel		7:39									
Lausanne	7:53	8:23	8:53		11:40	11:53		14:53	15:53	15:40	16:53
Genève				9:29			15:29				
Réseau suisse					11:46						
Genève aéroport	8:36	9:05	9:35	9:56	12:36	12:36	15:56	15:35	16:36	16:36	17:35
		TER 17833		TER 894433		TER 17835	TER 894449		TER 894455		
		TER 882121	TER 895009	TER 895011		TER 882127	TER 895063	TER 894266	TER 895065		
	TER 18109	TGV 9777	TER 18185	TER 18187	TER 891813	TGV 9781	TER 18189	TGV 9277	TER 18191		
Auxerre											
Nevers											
Vesoul				16:38			17:38		18:38		
Belfort Ville			16:48	17:28			18:48		19:48		
Belfort-Montbéliard TGV			17:02	17:36			19:03		20:03		
Besançon Viotte	14:09							19:16			
Dijon		15:43			17:44			19:32			
Dole								19:57			
Chalon-sur-Saône		16:25				18:25					
Mâcon		17:04				19:04					
Bourg-en-Bresse		18:12			19:26	20:10					
Bienne			18:48	19:48			20:48		21:48		
La Chaux-de-Fonds	16:02										
Neuchâtel	16:39										
Lausanne	17:23		19:53	20:53			21:57	21:40	22:58		
Genève		19:29				21:29					
Réseau suisse											
Genève aéroport	18:05	19:56	20:41	21:35		21:46	22:48	22:48	23:48		
		TGV 9264									
		TER 894209			TER 18172	TER 18174		TGV 9768			
	TGV 9760	TER 893011	TER 18170	TGV 9764	TER 895056	TER 895058		TER 882110	TER 18176	TGV 9268	TER 18178
	TER 895802	TER 17754	TER 895054	TER 895804	TER 839548	TER 894416	TER 18108	TER 17806	TER 895060	TER 894257	TER 895004
Genève aéroport	6:06	6:25	7:25	8:01	8:25	9:22	9:55	10:04	10:25	11:25	11:25
Réseau suisse		7:14								12:14	
Genève	6:29			8:29				10:30			
Lausanne		7:19	8:07		9:07	10:07	10:41		11:07	12:19	12:07
Neuchâtel							11:29				
La Chaux-de-Fonds							12:00				
Bienne			9:13		10:13	11:13			12:13		13:13
Bourg-en-Bresse	8:19			10:21				12:27			
Mâcon								12:56			
Chalon-sur-Saône								13:37			
Dole		9:01								13:58	
Dijon		9:28						14:17		14:25	
Besançon Viotte	10:09	10:04		12:09			13:43			14:46	
Belfort-Montbéliard TGV			10:56		11:56	12:56			13:56		14:57
Belfort Ville			11:12		12:38	13:12			14:12		15:12
Vesoul				13:09	13:46	14:51				15:49	
Nevers		12:07									
Auxerre		11:26									

		TER 18182	TGV 9774		TER 18184	TGV 9270		TER 18142		
	TGV 9770	TER 895006	TER 882114		TER 895008	TER 894263	TGV 9776	TER 895708	TER 18192	TER 18194
	TER 895912	TER 894450	TER 17812	TER 18110	TER 894454	TER 893027	TER 882120	TER 18188	TER 895068	TER 895010
Genève aéroport	12:01	13:25	13:55	13:55	14:25	15:25	16:06	16:25	16:25	18:25
Réseau suisse						16:14				19:21
Genève	12:29		14:30				16:29			
Lausanne		14:07		14:41	15:07	16:19		17:07	17:07	19:07
Neuchâtel				15:29						20:07
La Chaux-de-Fonds				16:00						
Bienne		15:13			16:13			18:13		21:13
Bourg-en-Bresse	14:19		16:27				18:28			
Mâcon			16:56				18:56			
Chalon-sur-Saône			17:37				19:37			
Dole						17:58		19:44		
Dijon			18:17			18:25	20:17	20:20		
Besançon Viotte	16:09			17:50		18:44		19:59		
Belfort-Montbéliard TGV		16:57			17:57			19:56	21:56	23:08
Belfort Ville		17:12			18:12			20:15	22:12	23:18
Vesoul		18:22			19:22			21:09		
Nevers						21:29				
Auxerre						20:27				

9.1.6 ZRH

					TER 894201				TER 891502	TER 17756	
					TER 894001			TER 894005	TER 894206	TGV 9583	
				TER 894101	TER 894405	TER 894103		TER 894413	TGV 9898	TER 894210	TER 839553
	TER 830401	TER 830403	TER 830405	TER 830407	TER 830409	TER 830411		TER 830413	TER 839511	TGV 9211	TER 830419
	TER 96201	TER 96265	TER 96203	TER 96205	TER 96207	TER 96209	TGV 9203	TER 96215	TER 96217	TER 96121	TER 96277
Auxerre									7:41		
Nevers									7:31	9:31	
Mâcon									8:18	10:04	
Chalon-sur-Saône									8:58	11:06	
Dole					5:39				9:22	11:22	
Dijon					5:09				10:08	12:01	
Besançon Viotte				5:32	6:14	6:32		8:14			
Besançon FC TGV									10:36	12:04	
Vesoul					6:38			8:38	10:13		12:11
Belfort Ville	5:30	5:55	6:31	7:01	7:34	8:06		10:06			13:04
Belfort-Montbéliard TGV							9:41		10:59	12:28	
Mulhouse	6:19	6:49	7:17	7:50	8:17	8:47	10:06	10:47	11:47	13:06	13:46
Bâle	7:06	7:33	8:06	8:33	9:06	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33
Zurich arr	8:00	8:26	9:00	9:26	10:00	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26
Réseau suisse											
Aéroport de Zurich	8:21	8:42	9:21	9:42	10:21	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42
		TER 893160				TER 894219		TER 891378		TER 17777	
	TER 17771	TGV 2242				TER 894013		TER 893166		TER 891506	TER 891380
	TER 17804	TGV 9213	TER 894431			TER 894433		TGV 5500	TER 894449	TER 894224	TER 893168
	TGV 6705	TER 894214	TER 830423		TER 830427	TER 830429		TER 891422	TER 830435	TGV 6709	TER 894226
	TER 96123	TER 96127	TER 96127	TGV 9215	TER 96229	TER 96231	TGV 9219	TER 96281	TER 96235	TER 96281	TGV 9223
Auxerre	10:34							15:34		16:34	17:34
Nevers		10:58						15:31			17:31
Mâcon	11:04	12:16						16:42		17:12	
Chalon-sur-Saône	11:37							16:43		17:50	
Dole		13:22				15:39		17:01		18:22	19:22
Dijon	12:56	14:01				15:09		17:50		18:56	20:01
Besançon Viotte						16:14					
Besançon FC TGV	13:25	14:05						18:22		19:25	
Vesoul			13:38			16:38			17:38		
Belfort Ville			15:06		17:06	17:36			19:07		
Belfort-Montbéliard TGV	13:49	14:32		16:41			18:41	18:47		19:47	
Mulhouse	14:19	15:06	15:49	17:06	17:47	18:17	19:06	19:19	19:47	20:19	21:06
Bâle	15:06	15:33	16:33	17:33	18:33	19:06	19:33	20:06	20:33	21:06	21:33
Zurich arr	16:00	16:26		18:26	19:26	20:00	20:26	21:00	21:26	22:00	22:26
Réseau suisse											
Aéroport de Zurich	16:21	16:42	17:42	18:42	19:42	20:21	20:44	21:21	21:44	22:21	22:44

		TER 17779									
		TER 17814									
		TER 894266									
	TGV 9896	TGV 6711									
	TER 96269	TER 96241									
Auxerre		18:34									
Nevers											
Mâcon		19:04									
Chalon-sur-Saône	19:06	19:37									
Dole		19:49									
Dijon		20:36									
Besançon Viotte											
Besançon FC TGV	20:20	21:06									
Vesoul											
Belfort Ville											
Belfort-Montbéliard TGV	20:45	21:29									
Mulhouse	21:16	22:16									
Bâle	21:56	22:58									
Zurich arr		0:01									
Réseau suisse											
Aéroport de Zurich	23:14	0:17									
							TER 96222			TER 96282	
							TGV 6704			TGV 9879	
	TER 96104			TER 96146			TGV 9269			TER 894259	
	TGV 6702	TER 96106		TGV 9877		TGV 9210	TER 17831			TER 17833	
	TER 839552	TER 830452		TER 17827		TER 891409	TER 893017	TER 96114		TER 893019	TER 96118
	TER 894209	TER 894412	TGV 9206	TER 17756	TER 18172	TER 893013	TER 17758	TER 830414	TGV 9218	TER 17760	TGV 2239
Aéroport de Zurich	5:38	6:15	7:18	7:38	8:48	9:18	9:38	10:18	11:18	11:38	12:18
Réseau suisse											
Zurich dép	5:59	6:34	7:34	7:59		9:34	9:59	10:34	11:34	11:59	12:34
Bienne					10:15						
Bâle	6:53	7:28	8:28	8:53		10:28	10:53	11:28	12:28	12:53	13:28
Mulhouse	7:39	8:09	8:53	9:39		10:53	11:44	12:09	12:53	13:44	14:09
Belfort-Montbéliard TGV	8:09		9:18	10:18	11:56		12:18		13:18	14:18	15:02
Belfort Ville		8:57						12:56			
Vesoul	08:46	10:22		12:33				13:46			
Besançon FC TGV	8:32			10:41			12:41			14:41	15:29
Besançon Viotte											
Dijon	9:02			11:11		11:58	13:11			15:11	
Dole	9:39						13:56			16:12	
Chalon-sur-Saône				12:25		13:13	14:25			16:25	
Mâcon				12:18		13:58	14:58			16:19	
Nevers						14:29	16:29			18:04	
Auxerre				13:26			15:26			17:26	
	TGV 9222			TGV 9226	TER 96128						
	TGV 6706			TGV 9580	TGV 6708	TER 96130	TER 96272				
	TER 839556	TER 96230		TER 894225	TER 891421	TER 830428	TER 830432				
	TER 894221	TER 830422	TER 96124	TER 17777	TER 893027	TER 894014	TER 894016		TER 96244	TER 18194	TER 96252
	TER 891509	TER 894450	TER 830438	TER 891358	TER 17764	TER 894230	TER 894232	TGV 9234	TER 830436	TER 895010	BUS 44410
Aéroport de Zurich	13:18	14:18	14:38	15:18	15:38	16:18	17:18	18:18	18:38	19:48	20:18
Réseau suisse											
Zurich dép	13:34	14:34	14:59	15:34	15:59	16:34	17:34	18:34	18:59		20:34
Bienne										21:19	
Bâle	14:28	15:28	15:53	16:28	16:53	17:28	18:28	19:28	19:53		21:28
Mulhouse	14:53	16:13	16:39	16:53	17:39	18:09	19:13	19:53	20:43		22:13
Belfort-Montbéliard TGV	16:02				18:08			20:18			
Belfort Ville		16:59	17:30			19:01	20:10		21:32	23:08	23:45
Vesoul	16:38		18:22								
Besançon FC TGV	16:25			17:55	18:32						
Besançon Viotte						20:46	21:46				
Dijon	15:58			17:59	19:02	21:51	22:51				
Dole	16:39			18:39		21:22	22:22				
Chalon-sur-Saône	17:09			18:54	20:12						
Mâcon	17:49			19:58	20:58						
Nevers					21:29						
Auxerre				20:11	21:26						

9.1.7 FRA

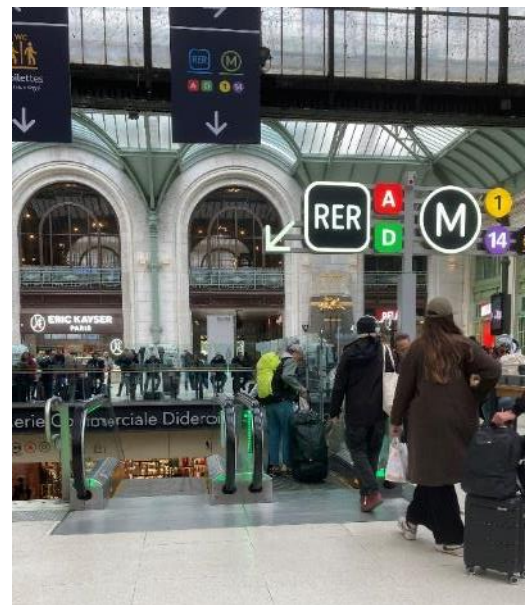
			TER 894201		TER 891502						TER 891378
			TER 894001		TER 894206			TER 17771	TER 893160		TER 893166
		TER 830405	TER 894405		TGV 9898		TER 17756	TER 17804	TGV 2242		TER 891422
	TER 830401	TER 96210	TER 830409		TER 839511		TER 894210	TGV 6705	TGV 9213		TGV 5500
	TER 96105	TGV 9561	TER 96113	TGV 9203	TGV 9573	TGV 9583	TGV 9211	TER 96123	TER 894214	TGV 9215	TER 87457
Auxerre					7:41			10:34			15:34
Nevers					7:31		9:31		10:58		15:31
Mâcon					8:18		10:04	11:04	12:16		16:42
Chalon-sur-Saône					8:58	11:06		11:37			16:43
Dole			5:39		9:22		11:22		13:22		17:01
Dijon			5:09		10:08		12:01	12:56	14:01		17:50
Besançon Viotte			6:14								
Besançon FC TGV					10:36	12:04		13:25	14:08		18:22
Vesoul			6:38		10:13						
Belfort-Montbéliard TGV				9:41	10:59	12:28		13:49	14:31	16:41	18:47
Belfort Ville	05:30	06:31	07:34								
Mulhouse	06:19	07:45	08:20	10:06	11:24	12:54	13:06	14:20	15:06	17:06	19:12
Bâle	07:06		09:06	11:06			14:13	15:06	15:38	18:13	
Strasbourg		09:08			12:45	13:55					20:22
Offenburg											21:27
Karlsruhe					14:00						
Mannheim	09:20	10:36	11:20	13:20	14:36	15:35	16:36	17:20	18:03	20:35	22:36
Aéroport de Frankfurt	09:51	11:07	11:51	13:51	15:07	16:07	17:07	17:51	18:35	21:07	23:07
		TER 96222	TGV 9574								
		TGV 6704	TGV 9879								
	TGV 9568	TGV 9269	TER 894259			TGV 9226					
	TGV 9877	TER 17831	TER 17833	TGV 9222	TER 87490	TER 894225					
	TER 17827	TER 893017	TER 893019	TER 894221	TGV 6704	TER 17777	TGV 9580				
	TER 17756	TER 17758	TER 17760	TER 891509	TER 839556	TER 891358	TGV 6708	TGV 9234			
Aéroport de Frankfurt	6:51	8:08	10:08	10:51	12:08	12:51	13:51	16:08			
Mannheim	7:23	8:40	10:39	11:23	12:39	13:23	14:23	16:39			
Karlsruhe			11:09				14:58				
Offenburg											
Freiburg-im-Breisgau					14:12						
Müllheim					14:51						
Strasbourg	8:47		12:15				16:04				
Bâle		10:55		13:48		15:48		18:55			
Mulhouse	9:55	11:44	13:56	14:53	15:27	16:53	17:08				
Belfort Ville											
Belfort-Montbéliard TGV	10:20	12:18	14:20		16:02		17:33	20:18			
Vesoul	12:33				16:38						
Besançon FC TGV	10:42	12:41	14:42		16:25		17:56				
Besançon Viotte											
Dijon	11:11	13:11	15:11	15:58	16:56	17:59	19:02				
Dole		13:56	16:12	16:39		18:39					
Chalon-sur-Saône	12:25	14:25	16:25	17:09			18:54				
Mâcon	12:18	14:58	16:19	17:49		19:58					
Nevers		16:29	18:04								
Auxerre	13:26	15:26	17:26			20:11					

9.2 Photomontages : accès aux aéroports depuis la dernière gare d'arrivée

9.2.1 CDG/ORY



Accès RER A/D, M14 Hall 2 Gare de Lyon



Accès RER A/D, M14 Hall 1 Gare de Lyon



Signalétique M14 Paris Bercy



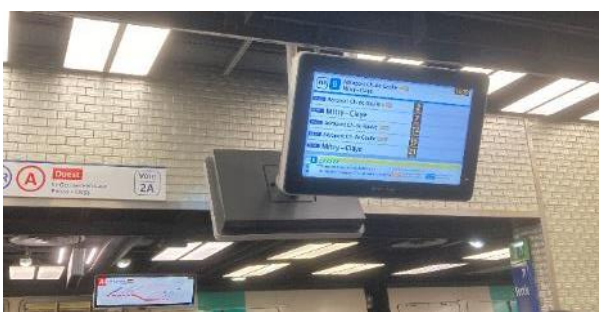
Accès M14 Paris Bercy



Accès M14 Gare de Lyon



Correspondance M14→RER B Châtelet-les Halles

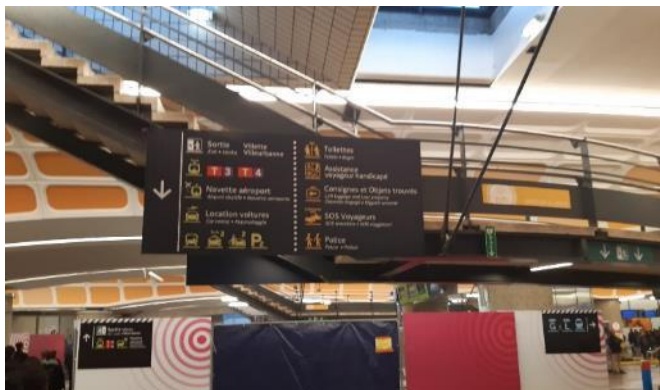


Correspondance RER A →RER B Châtelet-les Halles



Correspondance RER D →RER B Paris-Gare du Nord

9.2.2 LYS



Signalétique Gare Lyon Part-Dieu



Arrêt Rhônexpress Gare Lyon Part-Dieu

9.2.3 BSL



Signalétique Gare de St-Louis



Arrêt Distribus Gare de St-Louis

9.2.4 GVA



Arrivée et passage frontière Gare Genève Cornavin



Tableau départs Genève Cornavin

9.3 Entretiens/échanges

Date	Organisme	Interlocuteur(s)
16/10/25	Aéroports de Paris	Emile CRAYSSAC, Responsable Pôle Mobilités et Intermodalité
20/10/25	Genève Aéroport	Nicolas SIMONIN, Responsable développement tourisme/transports
31/10/25	Direction de la Mobilité, Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté	Denis GAMARD, Chef de service transports ferroviaires régionaux François MIGNOT, Chargé de mission desserte ferroviaire et suivi de production RFN Gauthier GROSJEAN, Coordinateur des projets ferroviaires
03/11/25	Aéroports de Lyon	Luc BALTZLI, Responsable marketing et commercial mobilités
06/11/25	CFF Digital Business	Rino SCHMID, Senior Manager Digital Platforms & Ecosystems
14/11/25	DB Fernverkehr	Christian HENKES, Leiter Kooperation Touristik, Airlines und Handel
10/12/25	Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg	Alexandre MARGUERY, Responsable Foncier et Accessibilité