

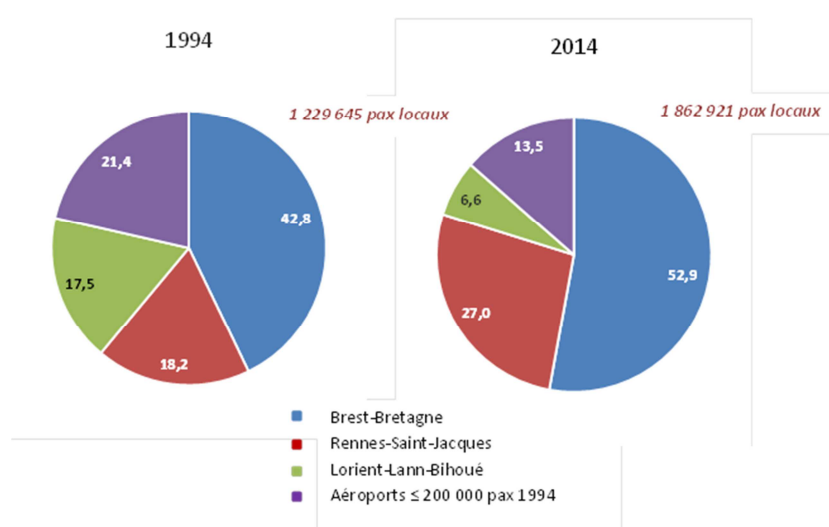
Région Bretagne

Le maillage régional d'aéroports

En lien avec sa situation géographique excentrée, en France comme en Europe, la Bretagne compte six plateformes commerciales (trafic > 3 000 pax réguliers en 2014) et s'appuie partiellement sur l'offre aérienne de l'aéroport régional de Nantes Atlantique, dont elle soutient le transfert à Notre-Dame-des-Landes aux plans institutionnel et financier. La région Bretagne, le département d'Ille-et-Vilaine et Rennes métropole sont membres du syndicat mixte de l'aéroport du Grand Ouest aux côtés des collectivités des Pays de la Loire.

En 2014, près de 80% de l'activité de passagers commerciaux était répartie entre les deux principales plateformes de Brest et Rennes.

Répartition du trafic de passagers¹ (%) en 1994 et 2014



Laurent Terral - IFSTTAR-École des Ponts-Université Paris-Est-Marne-la-Vallée – Joséphine Chevalier – CGET – données source DGAC

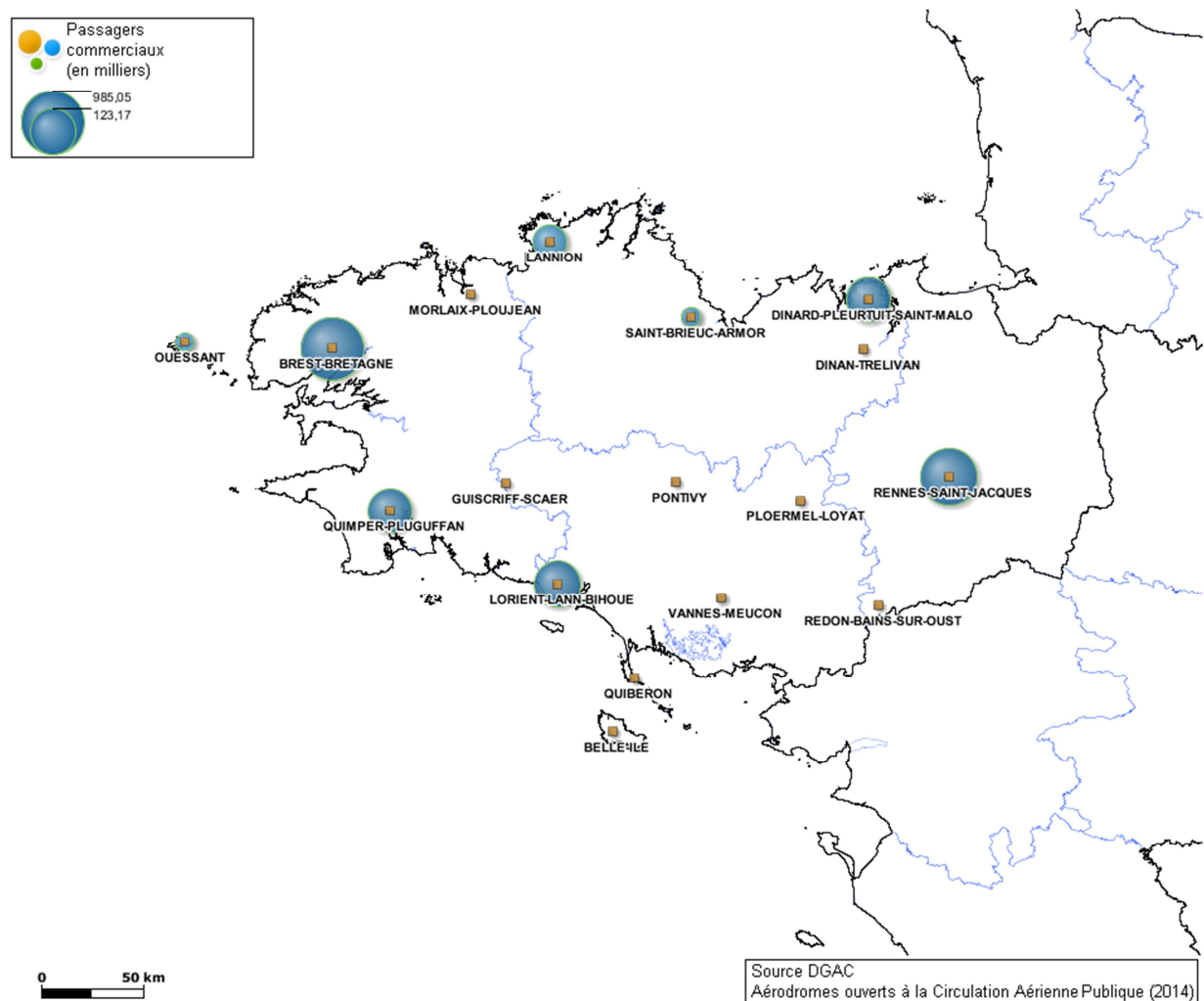
Avec un trafic stable autour d'un million de passagers (1,012 million de passagers en 2016), l'aéroport de Brest assure une liaison aérienne quotidienne très fréquentée à Paris-CDG et Orly, des vols réguliers avec les principaux aéroports français ainsi que des liaisons internationales régulières (Royaume-Uni) ou saisonnières (Europe, Maghreb) en s'appuyant sur sept compagnies à bas coûts.

En 2016, avec 641 000 passagers, l'aéroport de Rennes a dépassé le niveau de fréquentation qu'il avait avant l'arrivée du TGV, grâce à une offre de desserte des régions françaises mais surtout de destinations européennes (compagnies à bas coûts). Située en cœur d'agglomération (1,5 million d'habitants à 60'), la plateforme répond principalement aux besoins de mobilité familiale et de loisirs de la population rennaise.

Aéroports de désenclavement, les plateformes de Lorient (123 000 passagers en 2016), Quimper (87 000 p) et Lannion (26 600 p) ont pour fonction essentielle d'assurer une liaison quotidienne avec Paris, avec une fréquentation qui s'érode. C'est la conséquence de leur proximité, entre elles ainsi qu'avec Brest, voire Nantes, mais également de restrictions des dépenses de déplacement des entreprises (Lannion). Avec le désengagement de plusieurs financeurs publics, les lignes sous OSP (Lannion-Paris, Lorient-Lyon suspendue en 2016) apparaissent en sursis.

¹ Passagers locaux, c'est-à-dire hors passagers en transit

Carte des aéroports de Bretagne



Géré conjointement avec celui de Rennes, l'aéroport de Dinard (111 000 passagers en 2016) abrite une activité aéronautique forte de plus de 500 emplois (Sabena technics) et offre quelques liaisons avec les îles anglo-normandes et le Royaume-Uni.

Ce réseau d'aéroports commerciaux est complété par trois plateformes d'aviation d'affaires et d'aviation générale : avec plus de 30 000 mouvements par an, l'aéroport de Vannes dessert le golfe du Morbihan, répondant aux besoins de desserte et de loisirs d'une clientèle aisée. Exploité par l'opérateur Edeis pour le compte de l'agglomération de Vannes, il s'emploie à diversifier son activité. L'aéroport de Saint-Brieuc (500 mvts) répond aux besoins de desserte de proximité de l'industrie agro-alimentaire et de transport des équipes sportives tandis que celui de Morlaix (10 000 mvts) combine activité aéronautique (plusieurs centaines d'emplois répartis entre le centre de maintenance HOP !, le centre d'entraînement HOP ! et la filière aéronautique du lycée professionnel) et desserte d'aviation d'affaires des entreprises locales de Morlaix et Roscoff. Toutes ces plateformes assurent également des missions de service public (sécurité civile, sanitaire) et ont pris des mesures de gestion (mutualisation, polyvalence, diversification d'activités) qui permettent de limiter les déficits de fonctionnement à quelques centaines de milliers d'euros.

Propriétaire de quatre plateformes, la région Bretagne expérimente une exploitation mutualisée des aéroports de Rennes et Dinard, concédée jusqu'en 2024 à une société d'exploitation détenue par la Chambre de commerce et d'industrie d'Ille-et-Vilaine (51 %) et VINCI Airports (49%).

C'est également le cas des aéroports de Brest et de Quimper jusqu'en 2036 avec une concession récemment attribuée à un consortium associant la CCI métropolitaine Bretagne Ouest à des opérateurs aéroportuaire (Lyon Management Service, Egis, Transdev) et des acteurs économiques locaux (Crédit agricole du Finistère, Crédit mutuel Arkéa, Brest Aim et Quimper Événements).

En mutualisant leur gestion, la région souhaite améliorer la qualité de l'offre aéroportuaire, l'équilibre financier d'ensemble et *la capacité des aéroports à contribuer à la structuration du développement économique local et régional et à l'aménagement du territoire*².

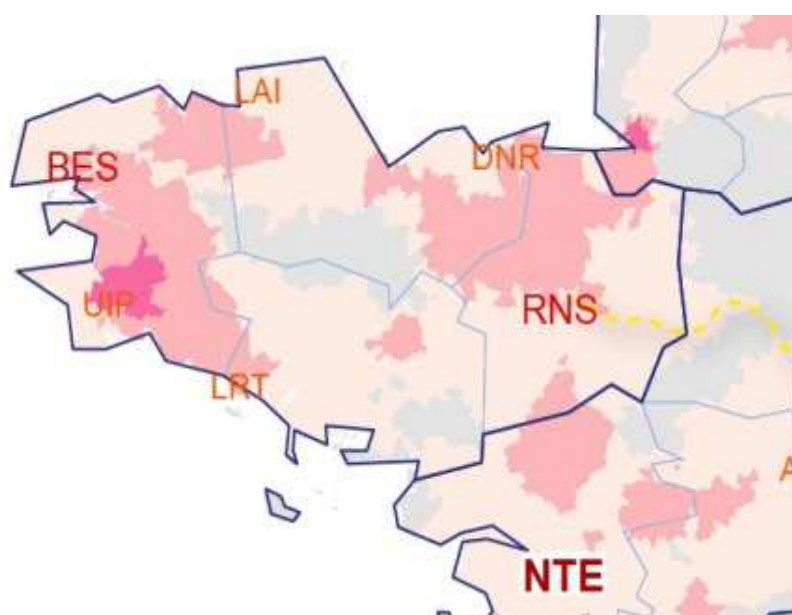
Quelques enjeux du maillage régional

Comme le montre la carte ci-contre, complétée par le tableau ci-après, les aéroports de Quimper et Brest d'une part, Quimper et Lorient d'autre part, présentent des recouvrements de zones d'attraction importants. Quimper est situé à 45 ou 50 minutes de ces aéroports. De l'ordre de 30 à 35 %, ces recouvrements pénalisent d'autant plus ces aéroports que leurs zones d'attraction sont de taille moyenne.

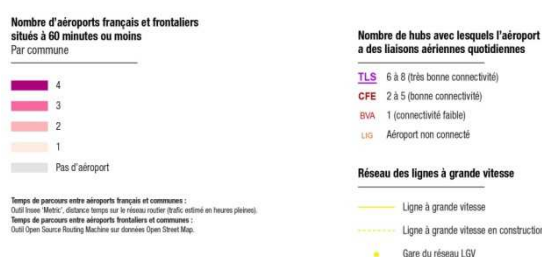
Recouvrement des zones d'attraction à une heure des aéroports de Lorient, Brest et Quimper (nombre d'habitants – 2012) (source CGET)

Aéroports	zones d'attraction	zones exclusives	zones partagées	%
LORIENT-LANN-BIHOUE	837 199	584 240	252 959	30%
BREST-BRETAGNE	776 262	496 399	279 863	36%
QUIMPER-PLUGUFFAN	488 207	306 050	182 157	37%

Avec la mise en service de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Rennes, les agglomérations bretonnes bénéficieront d'un gain de temps de 40 à 50 minutes (Rennes : 1h25 / 2h04 ; Quimper 3h30 / 4h16, Brest 3h 25 / 4h11) et d'une connexion améliorée aux hubs de Roissy-CDG et d'Orly (Massy TGV). Son impact pourrait être plus sensible sur les aéroports de désenclavement (Lorient, Quimper, Lannion) que sur ceux



RECouvreMENTS DES AIRES D'ATTRACTION DES AÉROPORTS FRANÇAIS ET FRONTALIERS



² http://www.bretagne.bzh/jcms/prod_366026/fr/la-region-confie-la-concession-au-consortium-rein-lusk-porte-par-la-ccimb

de Brest (le temps de trajet restant élevé) et Rennes (effet TGV déjà absorbé), qui ont en outre diversifié leur offre de destinations.

Les contraintes budgétaires des collectivités pèsent sur le renouvellement de la délégation de service public (DSP) de la ligne Lannion-Paris, prévu en septembre 2017, conduisant la communauté d'agglomération Lannion-Trégor à étudier des scénarios de desserte minimum en lien avec les entreprises locales. Parallèlement, une solution à moyen terme de rabattement sur l'aéroport de Brest-Guipavas distant d'une heure environ (modernisation de l'itinéraire routier, navette) peut constituer une alternative.

Le développement des aéroports bretons, voire la pérennité des aéroports les plus fragiles, dépendront beaucoup des politiques touristiques qui seront mises en œuvre dans la région. *Les politiques touristiques restent à définir*, a indiqué un élu du Conseil régional. Tous les responsables d'aéroports ont confirmé cet enjeu : à Rennes, les nouvelles lignes génèrent un trafic entrant de touristes espagnols que les collectivités se doivent de fidéliser ; Dinard dispose d'atouts pour capter une clientèle touristique internationale du Mont-Saint-Michel ; une meilleure identité de la destination « Finistère » profiterait à l'aéroport de Brest, de même que la destination « Bretagne sud » pour les aéroports de Quimper et Lorient. Des initiatives viennent d'être lancées, à l'instar de « Destination Bretagne Sud », association de collectivités territoriales (Lorient, Vannes), d'organismes consulaires et de partenaires privés visant à développer le marketing territorial et à adapter l'offre touristique aux populations françaises et internationales ciblées.

Consécutivement au développement d'une offre à bas coût, les aéroports de Brest et Rennes doivent améliorer leur desserte en transports collectifs entre l'aéroport et les centres villes.

Si les oppositions à la construction de l'aéroport du Grand Ouest sont levées, sa mise en service aura un impact sur les aéroports de Rennes, Lorient voire Quimper.

Cela rend d'autant plus souhaitable l'élaboration d'un schéma aéroportuaire, lorsque la construction du nouvel aéroport sera certaine, la région combinant les compétences en développement économique et touristique, et en transport.

Janvier 2017

Caractéristiques des principaux aéroports de la région Bretagne

Aéroports	Propriétaires et exploitants en 2016	Evolution des trafics entre 1994, 2004 et 2014			Part du trafic bas- coûts 2014	Liaisons à Paris
		Trafic pax locaux 1994	Trafic pax locaux 2004	Trafic pax locaux 2014		
Aéroport métropolitain						
Brest - Bretagne	Propriétaire : région Bretagne Exploitant : consortium Rein Lusk*(→2036)	526 895	674 637	985 053		Paris-CDG et Orly
Rennes-Saint-Jacques	Propriétaire : région Bretagne Exploitant : société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard (CCI 35 (51%), VINCI (49%)(→2024))	223 867	375 564	502 135	25%	Paris-CDG
Aéroports d'import de voyageurs desservant des zones touristiques et résidentielles						
Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo	Propriétaire : région Bretagne Exploitant : société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard (CCI 35 (51%), VINCI (49%)(→2024))	38 303	143 898	113 706	96%	-
Aéroports de désenclavement						
Lorient-Lann-Bihoué	Propriétaire : État (militaire et civil) Exploitant : CCI (2022)	215 434	198 062	123 170	-**	Orly
Quimper	Propriétaire : Région Bretagne Exploitant : consortium Rein Lusk*(→2036)	154 630	138 366	99 673	-	Orly
Lannion	Propriétaire et exploitant : syndicat mixte (CD 22 (58,58%), CA Lannion-Trégor Com. (27.64%), CCI (8,26 %), CC Haut Trégor (2,43%), CC Paimpol-Goëlo (2,14%), CC Presqu'île Lézardrieux (0,95%))	47 262	50 854	31 281	-	Orly (DSP)
Ouessant	Propriétaire et exploitant : commune d'Ouessant	5 878	5 201	3 268	-	-
Aéroports d'aviation d'affaires et d'aviation générale						
Saint-Brieuc	Propriétaire et exploitant : syndicat mixte (CD 22 (54,56 %), CA Saint-Brieuc Aggl. (25 %), CCI (20 %), Commune de Saint-Quay-Portrieux (0,26 %) et Plaintel (0.18 %))	15 950	7 589	4 184	-	-
Vannes	Propriétaire : Vannes Agglo Exploitant : Edeis (ex SNC Lavalin)	636	348	345	-	-
Morlaix	Propriétaire : Morlaix communauté Exploitant : CCI	790	470	72	-	-

*Au côté de la CCIMB, le consortium Rein Lusk ("donner de l'élan", en breton) associe l'aéroport de Lyon Management Service, Egis, Transdev, le Crédit agricole du Finistère, le Crédit mutuel Arkéa, Brest Aim et Quimper Événements. En tant qu'unique opérateur, le groupement aura à charge la gestion, l'exploitation, la promotion et le développement des deux aéroports.

**Liaisons exploitées vers Porto par Ryanair depuis 2015.