

## La desserte aérienne dans une Bretagne en transition : quel plan de vol ?

Reconfiguration du maillage aéroportuaire, évolution des pratiques, fragilisation des modèles économiques des aéroports, fin programmée des aides publiques, nécessité de réduire les impacts environnementaux du secteur... la desserte aérienne est confrontée à des défis structurels de plus en plus pressants.

Ces évolutions nécessitent l'élaboration collective d'une stratégie aéroportuaire régionale porteuse de choix clairs et d'objectifs engageants.



juin 2023

La desserte aérienne dans une Bretagne en transition : quel plan de vol ?

Rapporteurs

Michel BELLIER et Jean-Luc PELTIER



CESER

Conseil économique, social et environnemental régional

## I Un paysage en mutation

Construites dans les années 1930-1950, les plateformes aéroportuaires sont adossées à l'armature urbaine de la région. Ce maillage particulièrement dense est aujourd'hui en pleine reconfiguration. Ainsi, l'activité commerciale des aéroports les plus modestes s'est arrêtée ou décroît, tandis que les aéroports de Brest et de Rennes concentrent une part croissante du trafic en Bretagne (77% en 2010, 89% en 2019 et 98% en 2022).

Cinq aéroports conservent en 2023 une activité de transport commercial (fret ou passager) régulière en Bretagne : Rennes, Brest, Quimper, Lorient (uniquement pour des vols d'affaires) et Ouessant. Les aéroports de Dinard, Vannes, Saint-Brieuc, Lannion et Morlaix accueillent, quant à eux, d'autres types d'activités : maintenance, formation, ou loisirs. Le paysage aéroportuaire de la Bretagne doit enfin compter avec la proximité géographique de l'aéroport de Nantes-Atlantique, en pleine expansion.

## I Une pratique questionnée

Toujours privilégié par les catégories socio-professionnelles supérieures, le transport aérien connaît un phénomène de massification. En Bretagne, le trafic de passagers a connu une croissance de plus de 50% entre 2003 et 2018. Si la notion de « flygskam », ou honte de prendre l'avion, a rendu de plus en plus populaire l'idée de l'incompatibilité du transport aérien avec l'urgence environnementale, ce discours ne se traduit

pas encore clairement dans les pratiques. Après le choc de la crise sanitaire du Covid-19, qui s'est traduite par un arrêt brutal du trafic aérien, une large reprise est ainsi constatée en 2021 et 2022. Elle reste toutefois plus limitée en Bretagne qu'au niveau national, en partie du fait de l'importance dans la région des vols pour motifs professionnels, qui reculent du fait du développement de la visioconférence.

## L'accessibilité : un défi de cohésion territoriale

Le maillage aéroportuaire en Bretagne permet à toutes les habitant·es de la région d'accéder rapidement à un aéroport. Mais quels seront les effets des reconfigurations en cours ? Même dans l'hypothèse d'un maintien des deux seuls aéroports de Brest et de Rennes, leur situation géographique et la performance du réseau ferroviaire en Bretagne excluent la perspective d'une véritable fracture territoriale dans

l'accès à la mobilité longue distance. Pour les territoires du centre et du sud de la région, la qualité de cette accessibilité dépendra toutefois des politiques d'aménagement qui seront mises en œuvre dans les prochaines années. De ce point de vue, l'amélioration de l'accessibilité par les transports en commun aux plateformes aéroportuaires et aux réseaux grande vitesse constituera un levier important.

## Des impacts économiques mal connus



Si la Bretagne n'est pas, a priori, réputée auprès du grand public pour sa filière aéronautique, le secteur aérospatial mobilise en région 160 entreprises et 11 700 salariés, œuvrant notamment dans le domaine de l'électronique, de la mise en forme des matériaux et de l'ingénierie-logiciel.

Il reste en revanche difficile d'objectiver le rôle que jouent les aéroports dans le développement économique de la région, que l'on parle de leurs impacts directs ou indirects, ou de leur influence sur l'attractivité touristique.

La présence de lignes aériennes régulières a longtemps été identifiée comme un levier de développement et d'attractivité pour certaines entreprises locales, mais ce rôle est réinterrogé par des nouvelles pratiques professionnelles (visioconférence, démarches liées à la responsabilité sociale des entreprises) ainsi que par le développement d'offres d'aviation à la demande. En termes de développement touristique, la desserte aérienne est essentiellement structurée en Bretagne autour de vols domestiques et semble davantage organisée pour répondre au départ de voyageurs qu'à l'arrivée de touristes.

## Aéroports : des modèles économiques fragilisés

Dépendantes des compagnies et concurrentes, les plateformes aéroportuaires demeurent, en Bretagne comme au niveau national, très dépendantes des aides publiques (subventions, mise à disposition de personnels ou d'équipements, réduction de taxes foncières, aides versées aux compagnies lors de l'ouverture de lignes, etc.).

Selon la Cour des comptes, les collectivités de Bretagne ont apporté 45 M€ au transport aérien sur la période 2012-2017, dont 21 M€ pour le financement des liaisons « sous obligation de service public ».

Or, la réglementation européenne prévoit que les aéroports couvrent l'intégralité de leurs coûts d'exploitation à l'horizon 2024 (échecance qui pourrait être repoussée à 2027).

## Effets sur l'environnement : un défi majeur pour l'avenir

Si les aéroports peuvent constituer des zones de biodiversité assez inattendues, les activités aéroportuaires produisent des impacts sur l'environnement et la qualité de vie (effets sur la biodiversité, nuisances sonores, pollution de l'air). De plus, l'avion est l'un des modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre par passager. Outre ses émissions de CO<sub>2</sub>, l'effet climatique des traînées de condensation qu'il produit est particulièrement important. Des efforts sont réalisés pour limiter l'impact environnemental des plateformes et le secteur est engagé dans l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions et le développement des carburants bas-carbone. Ces évolutions seront-elles suffisantes face à l'urgence climatique ? La nécessité ou la pertinence d'une limitation du trafic aérien constitue un sujet sensible et délicat, qui ne peut être éludé et doit faire l'objet de débats de société.



© William Hook - unsplash

## Définir collectivement un plan de vol pour la desserte aérienne de la Bretagne

**Pour répondre à ces défis, la stratégie aéroportuaire régionale en cours d'élaboration doit acter des arbitrages politiques entre des objectifs climatiques, environnementaux, d'aménagement du territoire, de développement économique et de finances publiques. Il s'agit de définir collectivement le plan de vol de l'aérien en Bretagne. Les 10 propositions ci-dessous représentent la contribution du CESER à ces débats. Elles s'adressent au Conseil régional, mais également aux collectivités territoriales de Bretagne et aux acteurs du secteur.**

### Produire un diagnostic partagé

➤ L'élaboration et le suivi de la stratégie aéroportuaire régionale devront être l'occasion pour le Conseil régional de travailler de concert avec l'Etat, les différentes collectivités propriétaires et les gestionnaires des aéroports pour consolider les données relatives à la mobilité aérienne (émissions de gaz à effet de serre du secteur, besoins de mobilité sur les territoires bretons, effets économiques et financements publics associés à la présence des plateformes en région). Le CESER propose de renforcer le rôle de l'Observatoire régional des transports de Bretagne dans son rôle d'observation des usages de la mobilité moyenne et longue distance.

### Relever le défi de la transition

Le secteur aéronautique devra réduire ses impacts environnementaux et atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Cela constitue un réel défi et une nécessité économique pour l'avenir du secteur. La Région peut et doit accompagner ces mutations.

➤ Communiquer de manière transparente et précise sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur, fixer des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, rendre visibles les efforts des acteurs du secteur et définir à court terme les types de régulation nécessaires à l'atteinte de ces objectifs.

➤ Encourager les innovations technologiques pour une décarbonation de l'aérien, en favorisant les interactions entre le secteur aéronautique breton, la filière maritime et la filière de construction et d'assemblage aéronautique ligérienne.

- Favoriser le report modal en soutenant notamment l'amélioration de la connexion ferroviaire entre la Bretagne et les plateformes parisiennes. Créer une instance de concertation sur la mobilité longue distance afin d'encourager l'intermodalité en facilitant les échanges entre ses acteurs, ses usagers et la société civile.
- Optimiser et promouvoir l'accessibilité en transports en commun des plateformes aéroportuaires, afin d'éviter l'usage de la voiture individuelle.
- Inciter à un recours modéré de l'aviation d'affaires à la demande, au regard de ses impacts environnementaux.
- Organiser des débats citoyens sur l'avenir du trafic aérien, notamment sur la nécessité ou non d'une baisse du trafic à court et moyen terme et ses modalités de mise en œuvre, et garantir une place à ces débats dans la gouvernance de la stratégie aéroportuaire régionale.



© Xéruit-Subijanto - Pexels

➤ Accentuer les efforts de réduction des impacts environnementaux des plateformes aéroportuaires : poursuivre le développement sur ces sites d'énergies renouvelables et d'infrastructures nécessaires à un transport aérien bas-carbone, et définir des critères environnementaux ambitieux dans le cahier des charges des concessions.

## Organiser les complémentarités entre aéroports et entre modes de transports

L'évolution du maillage aéroportuaire est à l'œuvre. Elle doit aujourd'hui être davantage pensée et organisée pour préserver l'accessibilité à la mobilité longue distance de tous les territoires en Bretagne et rendre possible un développement économique équilibré des différentes plateformes aéroportuaires.

➤ Accompagner les reconfigurations du maillage aéroportuaire et développer des offres de mobilité alternatives dans les territoires concernés. L'arrêt

ou la réduction du transport régulier de passagers à Quimper, Lorient et Dinard doit être accompagné de concertations et de travaux exploratoires sur le devenir de ces plateformes. En s'appuyant sur le réseau BreizhGo, le Conseil régional devra conforter l'accessibilité des territoires, notamment à l'ouest et au sud de la Bretagne, aux offres collectives de mobilité longue distance (avion, train, bus).

➤ Développer une vision cohérente et complémentaire des plateformes aéroportuaires en Bretagne en précisant le rôle de chacun des aéroports. La mise en place de stratégies de coopérations entre aéroports devrait permettre de réduire les risques économiques de chacun d'eux et d'améliorer leur pouvoir de marché. Au regard des 1,1 million de personnes se déplaçant pour utiliser l'avion à Nantes depuis la Bretagne, le développement vers l'international de l'aéroport de Rennes constitue une perspective qui devra être envisagée en articulation avec l'évolution de l'aéroport de Brest. L'appui de l'État sera indispensable pour l'efficacité et la cohérence de cette stratégie.



Carte aéronautique (Source Géoportail)

### RAPORTEURS

Michel BELLIER  
et Jean-Luc PELTIER

### CONTACT

Manon FOSSE, Cheffe du pôle Aménagement des territoires  
et mobilités - manon.fosse@ceser.bretagne.bzh



## CESER

Conseil économique, social  
et environnemental régional

Les études du CESER peuvent faire l'objet de présentations publiques sur simple demande.

7 rue du Général Guillaudot - CS 26 918 - 35 069 Rennes Cedex  
T. 02 99 87 18 75 - contact@ceser.bretagne.bzh

🐦 twitter.com/ceserbretagne - ceser.bretagne.bzh