

Commission Aménagement des territoires et mobilités
Rapporteurs : Michel BELLIER et Jean-Luc PELTIER

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

Au-delà d'une crise inédite, causée par la pandémie de Covid-19 et la réduction drastique de nombreux déplacements et activités, le secteur aérien est confronté à des défis structurels qui nécessitent d'engager d'importantes mutations. Identifiés depuis plusieurs années déjà, ces défis économiques, environnementaux, de cohésion sociale et territoriale deviennent de plus en plus pressants et appellent en Bretagne l'élaboration d'une stratégie aéroportuaire porteuse de choix clairs et d'objectifs engageants.

Si l'activité des plateformes aéroportuaires dépend principalement des décisions des compagnies aériennes, le Conseil régional peut toutefois influencer sur les évolutions de la desserte aérienne en tant que propriétaire des quatre aéroports de Brest, Rennes, Quimper et Dinard, mais aussi au travers de ses compétences d'aménagement du territoire, d'environnement, de développement économique et de transport. La période actuelle ouvre une quadruple perspective : l'élaboration d'une stratégie aéroportuaire régionale, la révision du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), la négociation du volet « mobilités » du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) et la renégociation du contrat de délégation des aéroports de Rennes et Dinard, qui prendra fin au 31 décembre 2024¹.

C'est pour contribuer à ces débats importants que le CESER a souhaité engager un travail sur le rôle et les effets de la desserte aérienne en Bretagne, ainsi que sur ses recompositions territoriales et ses mutations à venir.

1. La desserte aérienne en Bretagne : des aéroports et des usages en mutation

La desserte aérienne de la Bretagne s'organise autour de dix plateformes aéroportuaires, accueillant une activité de transport commercial : les aéroports de Brest, Rennes, Quimper, Dinard, Lorient, Ouessant, Lannion, Saint-Brieuc, Morlaix et Vannes. C'est à eux que nous nous intéressons dans cette étude. Leur gouvernance, leur nombre, leur vocation et leur usage sont en transformation.

1.1. Une gouvernance des aéroports en évolution

Depuis la réforme aéroportuaire de 2004-2005, **les aéroports de Bretagne sont détenus par des collectivités territoriales** (Conseil régional, Communautés d'agglomération, Conseils départementaux, communes et intercommunalités), **à l'exception de l'aéroport militaire et civil de Lorient** qui demeure propriété de l'Etat. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) continue cependant d'assurer les missions régaliennes liées à la sûreté et à la sécurité des activités aériennes. Le Conseil régional de Bretagne est, lui, propriétaire depuis 2007 des plateformes de Brest, Rennes, Dinard et Quimper.

A l'exception des plateformes d'Ouessant, de Lannion et à l'avenir de la plateforme de Saint-Brieuc, **la gestion des plateformes aéroportuaires bretonnes s'organise dans le cadre de concessions**. Cette délégation se fait aux « risques et périls » d'un concessionnaire, gestionnaire de l'aéroport, qui se rémunère par les redevances payées par l'usager (compagnies aériennes, passagers, etc.) en contrepartie du service rendu.

Tandis que **les entreprises de l'industrie aéronautique** animent les aéroports consacrés à la maintenance et à la formation sur le territoire, **les compagnies aériennes** modèlent la desserte aérienne dans les aéroports accueillant du trafic de fret et de passagers. Quatre grands types de compagnies sont présentes en Bretagne: la compagnie

¹ Le contrat de concession de Brest et de Quimper a été conclu quant à lui jusqu'au 31 décembre 2036.

historique nationale (Air France), les compagnies étrangères (Lufthansa, KLM, British Airways, etc.), les compagnies créées pour assurer des liaisons court ou moyen-courrier (Finistair, Chalais, Air France HOP, Celeste, etc.) et les compagnies à bas coût (Transavia, Easy Jet, Volotea, etc.).

La tendance des dernières années est marquée par **l'arrivée et la montée en puissance des compagnies low-cost**. Apparue en Bretagne en 2004, cette offre représentait 37% du trafic en 2019, et 52% en 2022. La présence de ces compagnies à bas coût n'est pas anodine. En compressant les coûts au maximum, ces compagnies viennent très fortement concurrencer les compagnies aériennes traditionnelles et les poussent à se repositionner. Consommant moins de services (catering, ménage, etc.) lors des rotations des appareils, elles contribuent également à fragiliser l'équilibre économique des plateformes aéroportuaires. Enfin, leur mode de fonctionnement a accompagné le développement du tourisme de masse et participé à restructurer l'offre aérienne autour de liaisons de point à point dans les aéroports locaux et régionaux, avec des vols moins fréquents, mais sur des appareils plus grands.

1.2. Un paysage aéroportuaire régional en recomposition : des vocations et des développements contrastés

L'ensemble de ces acteurs gèrent, animent et exploitent le maillage aéroportuaire régional. Celui-ci s'inscrit, comme le maillage aéroportuaire français dans son ensemble, dans une **logique d'aménagement du territoire**. Construites dans les années 1930-1950, les plateformes aéroportuaires s'adosent, en Bretagne, à l'armature urbaine de la région, dans une logique de renforcement des pôles d'attractivité locaux. La densité de ce maillage a été relevée en 2020 par la Cour des comptes, qui s'est exprimée pour une **reconfiguration du paysage aéroportuaire régional**². Cette recomposition est actuellement à l'œuvre, suivant en cela une dynamique dépassant les limites de la Bretagne, et les plateformes aéroportuaires remplissent des fonctions de plus en plus différenciées sur le territoire.

Selon le Commissariat général à l'égalité des territoires, une triple tendance s'observe en France entre 1994 et 2014 : une réduction de la concentration des flux dans les aéroports parisiens, une concentration du trafic commercial de passagers dans les grandes plateformes régionales, ainsi qu'une évolution plus hétérogène des plateformes de petite taille³. Cette « **métropolisation aéroportuaire** » est le résultat d'une combinaison de dynamiques intervenues ces trente dernières années : déploiement des compagnies low-cost dans les aéroports locaux puis régionaux, décentralisation, expansion des réseaux autoroutiers et ferroviaires (développement de la LGV en Bretagne), restriction des finances publiques et libéralisation du transport aérien intra-européen marquant la fin de la péréquation opérée par les compagnies entre les différentes lignes et par conséquent l'abandon de certaines destinations.

Ce phénomène s'observe en Bretagne où les aéroports de **Brest et de Rennes concentrent une part croissante du trafic** (77% en 2010, 89% en 2019 et 98% en 2022). Brest constitue la plus importante plateforme de Bretagne avec 801 854 passagers en 2022 (plus de 1,2 million en 2019), un trafic élevé pour une métropole de cette taille. Rennes attirait quant à elle 643 231 passagers en 2022 (851 976 en 2019). Sa proximité avec la plateforme de Nantes-Atlantique, mais aussi le projet (abandonné) de construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes ont limité les ambitions de développement de cette plateforme. Ces deux aéroports accueillent également une activité de fret. De l'ordre de 10 000 tonnes, cette activité est importante pour Rennes, bien qu'elle soit en retrait en 2022, du fait de l'interruption de l'activité de l'entreprise FedEx. Elle est plus limitée pour la plateforme brestoise (3751 tonnes en 2022) où il s'agit essentiellement de fret camionné⁴.

² Cour des Comptes, [Rapport public annuel 2020, Tome I – La desserte aéroportuaire de la Bretagne](#), février 2020.

³ DGAC et CGET, [Rapport sur le maillage aéroportuaire français](#), janvier 2017.

⁴ Le fret camionné consiste à substituer un camion à un avion pour des correspondances sur des distances court ou moyen-courrier (jusque 1500 km). Le fret voyage alors avec les tarifs et les conditions propres au transport aérien.

Seconde facette de cette métropolisation, **l'activité commerciale des aéroports de taille modeste s'est arrêtée ou décroît en Bretagne**. Avant la crise sanitaire, l'activité de transport régulier de passagers s'était déjà arrêtée à Saint-Brieuc, en 2009, et à Lannion en 2018. Puis la fermeture des lignes régulières de Lorient et de Dinard est intervenue en 2020 et 2021. A Quimper, le trafic s'est effondré entre 2000 et 2022 de 153 237 à 18 764 passagers et à Ouessant, le trafic a diminué entre 2000 et 2013 de 8000 à 3000 passagers avant de se stabiliser. Ainsi, cinq aéroports ont 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 commerciales. L'activité de **maintenance aéronautique** structure le paysage aéroportuaire régional autour des plateformes de Dinard (qui accueille l'entreprise Sabena Technics) et de Saint-Brieuc Armor (Amelia Tech). La plateforme de Morlaix était spécialisée jusqu'en 2021 dans la maintenance des avions de HOP !, elle demeure connue pour son activité de **formation**. La plateforme de Lannion propose essentiellement des **activités de loisirs et de formation de pilotes**, son rapprochement de la plateforme de Saint-Brieuc est en cours. L'aéroport de Vannes accueille également des activités d'aviation générale, de loisirs et d'affaires.

1.3. Une augmentation du trafic de passagers interrompue par la crise : un trafic distinctif et une reprise plus limitée qu'en moyenne nationale

Si l'on se recentre sur le transport de passagers, la Bretagne a connu une **hausse de son trafic de plus de 50% entre 2003 et 2018**. Le trafic a atteint à cette date son plus haut niveau, avec 2,4 millions de passagers, soit 35 019 mouvements d'avions. C'est dans ce contexte qu'est intervenue en mars 2020 la **pandémie du Covid-19**, dont les effets ont été très brutaux pour le secteur. Touchée dans les mêmes mesures qu'à l'échelle nationale, la Bretagne a enregistré entre 2019 et 2020 une baisse de 67% de son trafic.

En France, la reprise est intervenue d'abord timidement en 2021, avant qu'une large reprise soit constatée en 2022. **En Bretagne cette reprise apparaît cependant plus limitée** : si elle se situait dans la moyenne nationale en 2021, un décrochage apparaît en 2022, la croissance du trafic y étant largement inférieure à la moyenne nationale (+37% en Bretagne, +91% en France métropolitaine par rapport à 2021). Outre les réductions de trafic observées à Lorient, Quimper et Dinard, les plateformes de Brest et de Rennes n'ont retrouvé des trafics que de 65% et 75% de ceux de 2019. Le trafic régional atteignait ainsi, en 2022, 1,5 million de passagers⁵.

Pour comprendre ce différentiel, il est sans doute nécessaire de revenir sur les **particularités du trafic de passagers** en Bretagne. Celui-ci se différencie tout d'abord des moyennes nationales par son organisation autour de **vols domestiques**. Les aéroports d'Île-de-France, de Lyon, Toulouse, Nice et Marseille constituent les premières destinations des plateformes en régions. Même si la part des vols internationaux était en augmentation avant la crise sanitaire, seuls 15% des passagers (222 401 pax) empruntaient en 2022 des vols internationaux depuis les aéroports de Bretagne, contre 74% en France métropolitaine. Notons toutefois que ces chiffres ne nous renseignent que sur les destinations proposées au travers de **vols directs par les aéroports**, et non sur les destinations finales des voyageurs. Pour une partie de leurs voyages internationaux, les habitant·es de la région utilisent en effet les plateformes aériennes franciliennes et nantaise.

Autre particularité en Bretagne, les **vols pour motifs professionnels sont globalement plus importants**, bien qu'une hausse de la clientèle de loisirs semble se profiler. A l'inverse, à l'échelle nationale, l'écrasante majorité des vols (entre 70 et 80% selon les études) ont un motif personnel (vacances, loisirs ou motifs privés). L'importance du trafic pour motifs professionnels est surtout visible en Bretagne sur les plateformes de Brest et Quimper, dans lesquelles les voyageurs affaires représentaient 42% des passagers en 2019. La ligne Quimper-Orly était même, cette année-

⁵ Les données de trafic utilisées dans cette synthèse proviennent des Statistiques de trafic, Résultats d'activité des aéroports français 2022, Union des aéroports français & Francophones associés UAF & FA.

là, utilisée à 60-70% pour des motifs professionnels. Cette spécificité peut expliquer une partie de la difficulté des aéroports bretons à se relever de la crise sanitaire. En effet, **les déplacements pour motifs professionnels semblent, malgré la reprise du trafic, connaître un recul important et durable**. L'évolution des pratiques, rendue possible par le développement des visioconférences et par la volonté des entreprises de réduire les coûts financiers, environnementaux et humains de ces déplacements s'est inscrite dans le temps. Notons que ce segment d'activité constitue un marché important pour les compagnies et les aéroports, puisque ces voyageurs sont considérés comme étant plus fidèles, voyageant plus fréquemment et dépensant davantage.⁶

1.4. Les usagers de l'aérien : des évolutions à objectiver

L'évolution des considérations environnementales par la population apparaît comme une tendance de fond susceptible d'augurer de changements de pratiques. La popularisation d'un **discours affirmant l'incompatibilité du transport aérien avec l'urgence environnementale** s'est ainsi développée, autour notamment de la notion de « flygskam » (honte de prendre l'avion). Le CESER s'est interrogé dans son étude sur la réalité de nouvelles normes sociétales pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Il apparaît encore difficile de trancher : le phénomène étant récent, il n'est pas encore appréhendé avec un recul suffisant. Globalement, la demande en transport aérien a rapidement rebondi après la crise sanitaire, et si différentes enquêtes et sondages montrent que la préoccupation environnementale est de plus en plus présente, notamment chez les jeunes générations, une évolution réelle des pratiques n'est pas encore établie. Notons qu'un discours favorable à l'aviation s'est aussi construit en opposition à ces critiques, dénonçant avec le terme « d'aérobashing » (dénigrement de l'aérien) un climat culpabilisant, relativisant le rôle du secteur dans le dérèglement climatique et affirmant le potentiel du progrès technique pour décarboner l'aérien.

La démocratisation du transport aérien est une autre évolution à considérer. Sur ce point, les données sont plus claires : si l'on observe un phénomène de massification (de plus en plus de Français prennent l'avion), les catégories sociales et niveaux de revenus des voyageurs sont restés stables. **L'avion demeure ainsi privilégié par les catégories socio-professionnelles supérieures**. Celles-ci représentaient 50% des voyageurs en 2015, alors qu'elles constituaient 26% de la population française, une réalité observée dans les mêmes proportions dans les aéroports bretons. Une analyse plus fine semble même indiquer une « démocratisation ségrégative » : **les usages de l'aérien apparaissent de plus en plus différenciés entre des catégories d'usagers utilisant le transport aérien de façon ponctuelle et d'autres y recourant de façon intensive**. Selon un sondage de l'IFOP, en 2022, 33% des Français·es affirmaient n'avoir jamais pris l'avion, 56% l'avoir pris occasionnellement, et 11% régulièrement (2% plusieurs fois par mois, 9% plusieurs fois par an)⁷.

2. Effets, enjeux et défis de la desserte aérienne régionale

Au-delà du rêve humain de pouvoir voler, la desserte aérienne remplit des fonctions plus prosaïques s'inscrivant dans le développement économique et territorial régional. Son rôle et ses effets sont à évaluer au croisement des objectifs de cohésion sociale, territoriale et de qualité de vie en Bretagne.

2.1. Un outil d'accessibilité pour une région péninsulaire à appréhender dans une logique d'intermodalité : un défi de cohésion sociale et territoriale

La contribution de la desserte aérienne à l'accessibilité de la région doit être considérée dans une logique d'intermodalité, en analysant l'apport relatif de la desserte aérienne **au regard de l'évolution de l'offre globale de mobilité collective** (développement de la grande vitesse, du réseau BreizhGo, etc.). Ces modes de transport étant

⁶ Pour en savoir plus, CESER de Bretagne, « [Le tourisme d'affaires en Bretagne : destination territoire durable](#) », avril 2023.

⁷ DGAC, [Enquête nationale auprès des passagers aériens](#), 2015; IFOP, [Les français, les voyages et l'avion](#), juin 2022.

partiellement substituables dans leurs usages, des reports modaux sont possibles, tout comme la construction de systèmes permettant l'utilisation successive de plusieurs modes de transport.

Actuellement, **le maillage aéroportuaire de la Bretagne permet à tou-tes les habitant-es de la région d'accéder rapidement à un aéroport** proposant des lignes commerciales régulières. Mais quels seront les effets des reconfigurations du maillage territorial aéroportuaire ? Même dans l'hypothèse d'un maintien à minima d'un aéroport à l'ouest (Brest) et à l'est de la région (Rennes), la situation géographique de ces aéroports et la performance du réseau ferroviaire en Bretagne excluent la perspective d'une fracture territoriale dans l'accès à la mobilité longue distance. Toutefois, la qualité de l'accessibilité à la mobilité longue distance des territoires du centre et du sud de la Bretagne dépendra bel et bien des politiques d'aménagement qui seront mises en œuvre dans les prochaines années. De ce point de vue, **l'amélioration de l'accessibilité en transport en commun aux plateformes aéroportuaires et aux réseaux grande vitesse constituera un levier important**. L'accessibilité à la plateforme de Brest, depuis tout le Finistère, apparaît en particulier comme une nécessité. Le positionnement géographique de Lorient presque à mi-chemin entre Brest et Rennes, voire Nantes, appelle aussi à réfléchir aux conséquences de la fin du trafic commercial de passagers sur cet aéroport et à sa vocation à l'avenir.

A Rennes comme à Brest, **la voiture demeure de très loin le moyen de transport privilégié pour se rendre à l'aéroport** (entre 84 et 95% des passagers). De fait, la connectivité en transport en commun des plateformes aéroportuaires est limitée :

- L'aéroport de Rennes est desservi par un bus qui rejoint le centre-ville en 25 minutes, ainsi que par quelques TER à la halte ferroviaire de Saint-Jacques-de-la-Lande, éloignée de 15 minutes de l'aéroport. La SEARD avait exprimé son souhait de voir le métro prolongé de trois kilomètres jusqu'à l'aéroport, mais après une étude d'opportunité, Rennes Métropole y a préféré cette desserte.
- L'aéroport de Brest est joignable en transport en commun à partir de la gare, en prenant le tramway pendant 25 minutes, puis en empruntant une navette qui rejoint l'aéroport en 10 minutes.

Pour les gestionnaires des aéroports interrogés par le CESER, l'organisation de l'intermodalité et la création de complémentarités entre les transports sont perçues comme deux leviers de croissance, mais ils déplorent leur impuissance à les mettre en place seuls. L'un d'eux affirmait ainsi : *« on réfléchit beaucoup au sujet de l'interconnexion avec la LGV [...] ; nous pourrions proposer une offre de train puis des destinations internationales ; mais un tel schéma est à travailler avec d'autres acteurs, et cela nous dépasse largement »*. **L'échelon régional devrait être en mesure de coordonner ces acteurs**, aux intérêts parfois divergents, et de définir des trajectoires communes. Cela devrait en outre permettre de développer des solutions innovantes pour dépasser les contraintes réglementaires, sécuritaires et économiques rendant difficile l'organisation opérationnelle de cette intermodalité (prise en charge des bagages, organisation des réservations, coordination des horaires, etc.).

2.2. Un secteur et une desserte aérienne au service du développement économique régional : des effets à mieux évaluer

Si la Bretagne n'est pas, a priori, réputée auprès du grand public pour sa filière aéronautique, le secteur n'en est pas moins important pour l'économie régionale. Créé en 2020, le cluster Bretagne Aerospace fédère la diversité des acteurs régionaux de l'industrie aéronautique et spatiale, civile et défense. Selon une étude réalisée en 2021, cette filière est constituée de **160 entreprises et de 11 700 salariés**, œuvrant notamment dans le domaine de l'électronique, de la mise en forme des matériaux et de l'ingénierie-logiciel. Faute de grands constructeurs, c'est la chaîne des sous-traitants qui est représentée en Bretagne. Elle travaille essentiellement pour Thales et Safran (électronique), Airbus et Dassault (pièces élémentaires et de structure).

Concernant le **rôle économique des aéroports sur les territoires**, le CESER n'a pas connaissance de données complètes et récentes qui permettent d'estimer l'ensemble des impacts économiques (directs, indirects, induits et

catalytiques) du secteur aéronautique en Bretagne. Il espère que l'étude commandée par le Conseil régional sur ce sujet apportera les éclairages nécessaires.

Le CESER relève également **l'absence de données précises sur le rôle de l'aérien sur l'attractivité touristique** de la région. La carte des vols en provenance ou à destination de la Bretagne fait état d'un fort tropisme vers le sud de la France et de l'Europe, laissant penser que le trafic est davantage organisé pour répondre au départ de voyageurs de la Bretagne qu'à l'arrivée de touristes. En 2016, la clientèle utilisant l'avion pour venir en Bretagne représentait seulement 2% des touristes (300 000 voyageurs). Cette clientèle fait partie d'une population internationale qui dépense, en moyenne, plus que les autres. La connexion aérienne de la Bretagne à de nouvelles destinations étrangères pourrait donc représenter un potentiel de développement touristique, d'autant que la demande touristique semble s'adapter rapidement à l'offre aérienne (une augmentation sensible du tourisme espagnol avait été observée après l'ouverture de liaisons entre Rennes, Barcelone et Madrid). Toutefois, ce développement serait à questionner, dans le cadre de la volonté régionale de promouvoir un tourisme durable, et de ne plus rechercher une attractivité « à tout prix ».

L'offre de mobilité que garantit la présence d'un aéroport a longtemps été identifiée comme un levier de **développement et d'attractivité pour certaines entreprises locales**. Elle permet d'assurer le déplacement, dans la journée, de dirigeant-es ou salarié-es en région parisienne ou à l'étranger, ou de clients sur le territoire. La réalité de ces besoins mériterait d'être réinterrogée à l'aune du développement de la visioconférence, de la responsabilité sociétale des entreprises et des évolutions du maillage aéroportuaire. Dans le même temps, suite à la suppression ou aux changements de fréquence de certaines lignes régulières, les exploitants d'aéroports font état du **report des entreprises vers des offres d'aviation à la demande**. Un portail OpenFly permettant aux entreprises de réserver des avions de 4 à 10 places s'est ainsi développé à Brest, tandis que s'installe à Lorient la compagnie LORIZON Aircraft pour assurer des vols à la demande avec deux avions de 37 places.

2.3. Des modèles économiques fragilisés et des finances publiques mises à forte contribution

Depuis la libéralisation du transport dans les années 1990, l'activité des plateformes aéroportuaires dépend principalement des stratégies des compagnies aériennes. Une relation de **dépendance économique, d'autant plus déséquilibrée dans les aéroports de taille secondaire, s'est développée entre aéroports et compagnies**. Cette situation expose les gestionnaires d'aéroports à de sérieuses difficultés pour pérenniser ou réorganiser leur activité en cas d'abandon de dessertes. Cette fragilité est particulièrement forte vis-à-vis d'Air France et des compagnies low-cost, du fait de l'importance de leurs parts de marché dans le secteur aérien français et du « *nomadisme d'opportunité* » des compagnies à bas coût, prêtes à déménager si les conditions ne leur conviennent plus sur un aéroport donné. A titre d'exemple, à Brest, les restructurations de la compagnie Air France-KLM ont été marquantes et déstabilisatrices ; à Dinard, l'activité commerciale régulière de l'aéroport a reposé longuement exclusivement sur l'offre low-cost, avant de prendre fin avec le départ de Ryanair en 2021.

Cette dépendance à des compagnies aériennes, elles-mêmes en quête de rentabilité, conduit mécaniquement à une **mise en concurrence des plateformes aéroportuaires**, d'autant plus importante que ces plateformes se trouvent en proximité géographique immédiate, comme en Bretagne. Pour améliorer leur attractivité, la tentation est forte pour les gestionnaires de plateformes et les acteurs locaux d'accorder d'importantes aides aux compagnies ou d'entrer dans une « course aux prix » en diminuant les tarifs des redevances et des services aux compagnies.

Economiquement, les plateformes demeurent globalement, en Bretagne comme au niveau national, très dépendantes des aides publiques. Si le droit de la concurrence établit un principe général d'interdiction, il reste encore possible notamment aux acteurs publics et consulaires de verser aux aéroports des subventions d'exploitation ou d'équipement ou de leur accorder des aides indirectes (mise à disposition de personnels ou d'équipements, réduction de taxes foncières, etc.). Les aides versées aux compagnies lors de l'ouverture de lignes

bénéficient aussi indirectement aux aéroports. Selon la Cour des comptes, **les collectivités publiques ont contribué en Bretagne à hauteur de 45M€ au financement du transport aérien, sur la période 2012-2017**, hors dépenses régaliennes de sûreté et de sécurité. Notons que le financement des liaisons sous « obligations de service public » (OSP) représente 21M€ de ce montant. La réglementation européenne prévoit toutefois que les aéroports couvrent l'intégralité de leurs coûts d'exploitation à l'horizon 2024. Cette date pourrait être repoussée à 2027 pour tenir compte des conséquences de la pandémie sur le trafic aérien : les collectivités publiques sont en effet intervenues de manière exceptionnelle ces trois dernières années face à l'importance des effets de la crise sur le secteur.

2.3.1. Les effets de la desserte aérienne sur l'environnement et la qualité de vie en Bretagne : un défi majeur pour l'avenir

Les effets délétères de l'exposition au bruit sur l'état de santé sont établis. Dans les aéroports, des commissions consultatives de l'environnement associent des acteurs de l'aérien, ainsi que des représentants des riverains pour agir sur les **nuisances sonores**.

Les effets du transport aérien sur la **biodiversité** peuvent apparaître quant à eux contradictoires : si l'activité aéroportuaire peut menacer la biodiversité (émissions de particules, niveaux sonores, risques de collisions, consommation de foncier agricole ou d'espaces naturels) les aéroports peuvent constituer dans le même temps des zones de biodiversité. Certains gestionnaires aéroportuaires bretons collaborent ainsi de longue date avec l'association Bretagne Vivante, ou depuis quelques années avec l'association Aéro biodiversité pour identifier et protéger les espèces présentes sur les sites, tout en assurant la sécurité aéronautique.

Concernant la **qualité de l'air**, des inventaires sont réalisés par l'association Air Breizh en Bretagne, concernant le dioxyde d'azote, le carbone suie, les particules, les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Nous revenons ici plus particulièrement sur ce dernier point dont l'importance apparaît majeure face à l'urgence climatique. **L'aviation contribue aux changements climatiques par ses émissions de CO₂, mais aussi par des émissions d'oxyde d'azote à haute altitude, de vapeurs d'eau et par les aérosols de particules (de sulfate et de suie)**. L'évolution des connaissances scientifiques ont notamment permis de démontrer l'importance des **trainées de condensation**, qui représentent entre 50% et 70% de l'impact climatique de l'aviation à l'échelle mondiale.

L'avion est ainsi l'un des modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre par passager, d'autant qu'il est utilisé pour de grandes distances (2400 km en moyenne). La quantité de gaz à effet de serre émise par un passager pour un kilomètre en avion dépend de plusieurs facteurs : du type de moteur de l'appareil, de sa taille et de la longueur de l'itinéraire. Puisque les phases de décollage et d'atterrissage sont celles qui consomment le plus de carburants, plus les vols sont courts, plus les émissions d'un passager sur un kilomètre sont importantes ; d'autant que les avions court-courrier transportent moins de passagers. **Un vol de 1000 à 3500 km émet environ 178 gCO₂e/km/personne**⁸. A l'échelle individuelle, un vol simple Paris-Chicago ou trois allers-retours Brest/Toulouse représentent ainsi environ 1 tCO₂e, ce qui correspond aux émissions annuelles moyennes d'une personne pour le chauffage de son domicile.

La mesure des émissions de gaz à effet de serre de l'aérien à l'échelle d'un territoire est complexe et peut être réalisée selon différentes méthodologies. Si l'on tient compte de toutes les émissions de gaz à effet de serre associées au territoire français et qu'on inclut les émissions de la moitié des vols internationaux (comme dans la méthodologie TARMAAC)⁹, le poids du secteur aérien représentait 10% des émissions de GES en France en 2018. Une évaluation spécifique à la Bretagne a été réalisée à la demande du Conseil régional. Elle inclut la moitié des vols internationaux, ainsi que les émissions associées aux trajets vers les plateformes aéroportuaires, mais ne tient

⁸ L'unité CO₂e correspond à l'équivalent CO₂ de l'ensemble des gaz à effet de serre, elle permet d'évaluer leur effet global.

⁹ Le calculateur TARMAAC (Traitements et Analyses des Rejets éMis dans l'Atmosphère par l'Aviation Civile) est un outil de la DGAC, utilisé pour établir l'inventaire des émissions du trafic aérien de la France.

pas compte des trainées de condensation. Selon ce périmètre, les émissions du secteur en Bretagne étaient en 2019 de l'ordre de 100 000 tonnes équivalent CO₂. Ramenés aux 24MteqCO₂ de la région, cela peut sembler une proportion limitée, surtout au regard des chiffres nationaux. Il apparaît cependant utile de préciser que ces chiffres territoriaux ne donnent pas d'informations sur les émissions liées aux voyages réalisés depuis d'autres plateformes non régionales ou en transit, notamment depuis Paris, puisqu'il ne s'agit pas d'évaluer l'empreinte carbone aérienne d'un·e habitant·e breton·ne. Or l'une des particularités de la desserte aérienne bretonne est d'être essentiellement orientée vers les vols domestiques ; les trajets à l'international se font en grande partie à partir de plateformes situées en dehors de la région et ne sont donc pas comptabilisés dans ces chiffres.

La réduction de ces émissions peut passer par différents leviers. **L'amélioration de l'efficacité énergétique**¹⁰ des avions est l'un d'eux. Entre 1990 et 2018, les innovations techniques réalisées dans le domaine de l'aérodynamisme et de la propulsion, sur la masse et les systèmes des avions, sur les opérations au sol ou en vol, ainsi que sur le taux de remplissage ont permis de réduire les émissions de carbone par passager de plus de 50%. Toutefois, cette amélioration n'a pas suffi à compenser l'augmentation des émissions liées à l'envolée du trafic : elles ont continué à augmenter de 52% entre 2000 et 2019 dans le monde.

Outre la poursuite de ces efforts, la décarbonation du secteur passera par le **développement de l'usage de carburants bas-carbone en remplacement du kérosène**. Quatre vecteurs sont principalement envisagés : les biocarburants, les électro-carburants (carburants de synthèse produits à partir de CO₂ et d'hydrogène), l'hydrogène et l'électricité bas-carbone. Chacun d'eux présente ses avantages et ses difficultés respectives : nécessité de ruptures technologiques, capacités de production limitées, risques de conflits d'usage avec l'alimentation humaine, besoins en électricité bas-carbone en concurrence avec d'autres filières en voie de décarbonation, etc. Ces évolutions participeront à une hausse des prix des billets d'avions et nécessiteront d'importants investissements.

Enfin, certaines **mesures règlementaires et économiques** peuvent également intervenir pour accélérer la réduction des émissions du secteur. Progressivement des marchés de droits d'émissions plus ou moins contraignants ont été institués à l'échelle européenne et internationale. Au niveau européen, le paquet Fit for 55 (Ajustement à l'objectif 55), en cours d'examen, donnera lieu à des évolutions du système de quotas d'émission, à l'établissement d'objectifs minimum d'intégration de carburants d'aviation durables et au développement des infrastructures aéroportuaires pour rendre possible cette décarbonation. En France, la loi Climat et résilience promulguée en 2022 a donné lieu à plusieurs évolutions règlementaires s'appuyant sur les propositions de la Convention citoyenne pour le climat, notamment à la compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols domestiques et à la suppression de certaines liaisons aéroportuaires pouvant être réalisés en train en moins de 2h30¹¹. D'autres mesures plus ou moins contraignantes pourront se développer à l'avenir, afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Notons enfin que le secteur, particulièrement sensible aux variations climatiques et exposé aux phénomènes météorologiques devra aussi penser son **adaptation aux changements climatiques**.

2.4. Un sujet clivant au cœur d'enjeux de société

Du fait de leurs différents effets en termes d'accessibilité, d'environnement et de développement économique, le secteur aérien et le développement des plateformes aéroportuaires sont des sujets fortement investis et souvent clivants aux échelles internationale, nationale et locale. Le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, finalement abandonné en 2018, comme de nombreux autres projets de création ou d'agrandissement d'aéroports ont été sources de conflits ou de tensions. Ce clivage s'exprime aussi au travers de campagnes de communication

¹⁰ L'efficacité énergétique est la quantité d'énergie utilisée pour qu'un passager fasse un kilomètre.

¹¹ Les liaisons supprimées doivent être assurées plusieurs fois par jour avec une importante amplitude horaire. Cela concerne les trois liaisons entre Paris-Orly Bordeaux, Nantes et Lyon. La liaison entre Paris-Charles de Gaulle et Rennes est exclue de la mesure, car la fréquence et l'amplitude horaire de la liaison ferroviaire ne sont pas considérées comme suffisantes en l'état.

et d'information contradictoires sur les effets environnementaux du secteur. Cette conflictualité ne peut être ignorée ou négligée. Dans son étude d'avril 2023, « Développer collectivement la participation citoyenne à la décision publique en Bretagne », le CESER souligne que « *l'existence de controverses sur un projet, [...] justifie l'organisation d'un débat le plus ouvert et pluraliste possible* ».

3. La définition collective d'un plan de vol pour la desserte aérienne de la Bretagne

Pour répondre à ces défis et enjeux croisés, 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. Pour y contribuer, le CESER conclut cette analyse par une série de **10 propositions** à destination en premier lieu du Conseil régional, mais également des collectivités territoriales de Bretagne et des acteurs du secteur.

3.1. Une stratégie aéroportuaire régionale au cœur d'enjeux de société : de la nécessité d'un diagnostic partagé

Le CESER a auditionné une multiplicité d'acteurs, rassemblé et analysé les informations disponibles sur la desserte aérienne en Bretagne. Il dresse toutefois, au terme de ce travail, le constat du caractère encore incomplet des données nécessaires, afin de produire une compréhension pleine et partagée du rôle de la desserte aérienne dans l'accessibilité et le développement durable de la région.

▮ **Préconisation n°1 : Consolider les données relatives à la mobilité aérienne en Bretagne.**

Pour le CESER, 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, ainsi qu'avec les observatoires existants pour consolider les données relatives à la mobilité aérienne. Il s'agira de mieux appréhender :

- *les émissions de gaz à effet de serre du secteur : leur mesure doit tenir compte de la diversité des émissions notamment hors CO2, des effets des traînées de condensation et intégrer les émissions des vols longue distance ;*
- *les besoins de mobilité sur les territoires bretons : leur analyse doit s'inscrire dans une logique intermodale et tenir compte du contexte post-covid de transformation des pratiques de mobilité personnelles comme professionnelles ;*
- *les effets économiques (emplois directs, indirects, induits, catalytiques) et notamment les effets touristiques liés à la présence des plateformes en région ;*
- *les financements publics associés au maintien des dessertes aériennes.*

Au vu de l'importance des plateformes de Paris et de Nantes dans la mobilité aérienne depuis et vers la Bretagne, il sera nécessaire de compléter ces analyses de données interrégionales.

Le CESER propose également de renforcer le rôle de l'Observatoire régional des transports de Bretagne (ORTB) dans son rôle d'observation des usages de la mobilité de moyenne et longue distance (plus de 80km).

3.2. Les implications de l'urgence climatique sur la desserte aérienne : pour une stratégie aéroportuaire de transition et une gestion environnementale engagée des aéroports

Comme l'ensemble des secteurs économiques, l'aéronautique doit poursuivre les efforts de réduction de ses impacts environnementaux en Bretagne (pollution de l'air, nuisances sonores, préservation de la biodiversité et du foncier, etc.) et doit engager sa transformation face à l'ampleur et l'urgence des défis d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques. Le secteur aéronautique devra atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Compte

tenu de l'importance relative de ses émissions de gaz à effet de serre et de l'augmentation prévue du trafic aérien, cela constitue un réel défi et une nécessité économique pour l'avenir du secteur.

➤ **Préconisation n°2 : Fixer des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

Pour le CESER, l'urgence et l'ampleur des changements climatiques imposent de communiquer de manière transparente et précise sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien. En cohérence avec les objectifs fixés dans la BreizhCop, le Conseil régional devra fixer au sein du SRADDET révisé des objectifs concertés et ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'Etat et les collectivités devront définir à court terme les types de régulation nécessaires à l'atteinte de ces objectifs. Le Conseil régional devra soutenir et rendre visibles les efforts des acteurs du secteur.

Pour atteindre les objectifs climatiques et réduire les impacts environnementaux du secteur, le CESER identifie différents leviers et éléments de vigilance. Ils sont présentés ici point par point.

3.2.1. L'amélioration de l'efficacité énergétique des avions et le développement de carburants bas-carbone

La Bretagne peut devenir un acteur majeur de la décarbonation de l'aérien. Les avancées technologiques à développer dans ce domaine pourront constituer un levier de développement économique pour le secteur. En Bretagne cette transformation pourrait s'enrichir de travaux menés collectivement avec la filière maritime, confrontée à des défis similaires, notamment concernant les efforts en recherche et développement sur les électrocarburant et l'hydrogène bas-carbone. Des collaborations avec la région des Pays de la Loire et son importante filière de construction et d'assemblage aéronautique pourraient être pertinentes.

Concernant les carburants bas-carbone, le CESER rappelle les risques d'une concurrence entre le développement de biocarburants de première génération et la vocation de l'agriculture à nourrir la population. Il réaffirme l'importance première d'assurer la souveraineté alimentaire. Ce faisant, il est conscient que le développement d'une filière des biocarburants pourrait constituer à la marge un levier d'opportunité pour l'agriculture en Bretagne.

➤ **Préconisation n°3 : Encourager les innovations technologiques pour une décarbonation de l'aérien.**

Pour que la Bretagne devienne un acteur de la transition énergétique de l'aérien, le CESER engage le Conseil régional à soutenir les innovations technologiques du secteur. Il encourage à favoriser les interactions entre le secteur aéronautique breton, la filière maritime et la filière de construction et d'assemblage aéronautique ligérienne. Les réflexions autour du devenir des aéroports et aérodromes régionaux doivent tenir compte des nouvelles perspectives économiques associées à la décarbonation.

3.2.2. Le développement du report modal vers d'autres modes de transport moins émetteurs en gaz à effet de serre

Une partie des besoins auxquels répond l'aérien peuvent être satisfaits par d'autres modes de transport. Le report modal doit être accompagné et rendu possible par le développement d'alternatives qualitatives. Le report modal vers le ferroviaire dans la connexion à Paris et aux hubs doit être une priorité. Cela passera par la concrétisation du barreau sud Massy-Valenton et l'amélioration de la connexion ferroviaire entre la Bretagne et l'aéroport de Roissy CDG, qui doit devenir plus performante, fiable et rapide qu'aujourd'hui. Le CESER rappelle l'objectif de relier la pointe finistérienne à Paris en 3h en train.

Les acteurs interrogés par le CESER se rejoignent par ailleurs sur le besoin d'une stratégie régionale voire interrégionale des mobilités afin d'inscrire la desserte aéroportuaire dans une logique d'intermodalité, en coordonnant les différentes offres de transport, en fluidifiant et en fiabilisant les parcours usagers. Une telle stratégie devrait également permettre d'analyser collectivement les conséquences environnementales, sociales et

économiques du développement d'un mode ou d'un pôle de transport relativement à un autre. Le SRADDET, qui intègre le Schéma régional multimodal des déplacements et des transports devra être conforté en ce sens lors de sa révision.

Si plusieurs obstacles sont identifiés pour améliorer l'intermodalité avec l'offre aérienne (contraintes réglementaires, sécuritaires et économiques), la constitution de comptoirs d'enregistrement dans les gares ferroviaires pourrait permettre de construire davantage les offres aériennes et ferroviaires en complémentarité, en offrant une prise en charge des bagages dès l'embarquement en gare à destination de Roissy CDG.

➤ Préconisation n°4 : Favoriser le report modal et l'intermodalité et créer une instance de concertation sur la mobilité longue distance.

Le Conseil régional doit accompagner le report de trafic vers des alternatives moins carbonées. Pour ce faire, il devra soutenir prioritairement, dans les instances régionales et nationales, l'amélioration de la connexion ferroviaire entre la Bretagne et les plateformes parisiennes. Il devra également inscrire sa stratégie aéroportuaire dans une révision plus large du SRADDET, qui intègre le schéma régional multimodal des déplacements et des transports. Cette vision intermodale devra être renforcée dans le SRADDET et faciliter les échanges entre les différents acteurs de la mobilité longue distance, comme l'appellent de leurs vœux les acteurs du secteur. Dans ce cadre, le CESER soutient la création d'une instance régionale de concertation autour de la mobilité longue distance réunissant ses acteurs, ses usagers et la société civile dans ses diverses représentations.

3.2.3. La réduction de l'usage de la voiture individuelle lors de l'acheminement aux aéroports par un report vers les transports en commun

Le développement de l'accessibilité en transport en commun des plateformes aéroportuaires (bretonnes mais également ligérienne et parisiennes) est nécessaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à l'accès aux plateformes, ces trajets étant aujourd'hui réalisés très majoritairement en voiture individuelle. L'accessibilité en transport en commun des plateformes doit donc être optimisée en étant vigilant au risque associé d'effet rebond.¹² Une réflexion en termes de parcours d'approche doit être menée pour les trajets villes-aéroports afin de réduire le nombre de ruptures de charge. Cela concerne tout particulièrement les aéroports de Brest et de Rennes.

➤ Préconisation n°5 : Optimiser et promouvoir l'accessibilité en transport en commun des plateformes aéroportuaires.

Le CESER considère que la stratégie aéroportuaire régionale devra permettre d'optimiser et de promouvoir auprès de la population l'accessibilité en transport en commun des plateformes aéroportuaires, bretonnes, ligérienne et parisiennes afin d'éviter l'usage de la voiture individuelle. Concernant les aéroports de Brest et de Rennes, le CESER appelle les collectivités territoriales à travailler en cohérence afin de prolonger l'accès en transport en commun jusqu'à ces plateformes, tout en étant vigilant au risque associé d'effet rebond.

3.2.4. Une attention à porter au développement de l'aviation d'affaires à la demande

En réaction à la fermeture ou à la baisse de fréquence de certaines lignes régulières, plusieurs plateformes aéroportuaires profitent du développement de l'aviation d'affaires à la demande. Ce phénomène interpelle compte tenu de l'importance des effets sur l'environnement de ce segment d'activité.

➤ Préconisation n°6 : Inciter à un recours modéré de l'aviation d'affaires à la demande.

Au vu des impacts environnementaux de l'aviation d'affaires et dans l'attente de sa décarbonation, le CESER appelle les entreprises à avoir un recours modéré à cette pratique, dans le cadre notamment de leur responsabilité sociétale.

¹² L'effet rebond correspond à l'effacement d'une partie des gains d'efficacité énergétique par une augmentation globale des ressources consommées, en raison d'un accroissement des usages existants et du développement de nouveaux usages.

Ce segment d'activités devra être pleinement intégré dans les réflexions sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aéronautique.

3.2.5. La réduction de la demande et de l'offre en transport aérien : un débat de société

Les évolutions de la demande et de l'offre du trafic aérien à court et moyen termes constituent un sujet sensible et délicat. Cette dimension ne peut pas être éludée et doit faire l'objet de débats, comme cela a pu être le cas au CESER, où **ce sujet fait dissensus**.

Pour certains, la limitation du trafic aérien apparaît comme difficilement concevable. Ce positionnement ne consiste pas à défendre à tout prix la croissance du trafic aérien, mais découle d'un attachement fort à la liberté de se déplacer et de voyager, et traduit également une inquiétude quant aux effets socio-économiques d'une réduction du trafic aérien. Il est renforcé, de plus, par les perspectives présentées par des acteurs de l'aérien, selon lesquelles les progrès technologiques pourraient suffire à atteindre les objectifs climatiques¹³. Ce positionnement n'exclut pas la recherche d'alternatives, ni le développement du report modal sur les trajets de courte distance pouvant être réalisés dans de bonnes conditions par d'autres modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre (voir préconisation n°4).

Un autre point de vue consiste à penser que, malgré son importance sociétale, les enjeux climatiques ont atteint une telle urgence que le trafic aérien doit impérativement penser et organiser sa sobriété. Il se base sur divers travaux et analyses¹⁴, selon lesquels la neutralité carbone du secteur ne peut pas reposer que sur les innovations technologiques. Bien qu'essentiels, ces progrès demeureront incertains et ne seraient pas effectifs avant plusieurs dizaines d'années. Dans ce cadre, envisager à court et moyen termes la réduction du trafic aérien ou du moins limiter sa croissance apparaîtrait comme une nécessité, afin d'une part que la priorisation des usages résulte d'un choix positif et démocratique et non de restrictions subies, et d'autre part que ses conséquences socio-économiques puissent être accompagnées. A plus long terme, la décarbonation de l'aérien pourrait modifier la donne, mais des questionnements sur la consommation énergétique du secteur persisteraient et des conflits d'usage entre les différents secteurs nécessitant de l'énergie pourraient voir le jour. Ce positionnement implique de soutenir les changements de pratiques déjà observés, et de les accompagner par différents types de régulation : de la communication autour de l'impact environnemental de l'avion, à la limitation des publicités pour le transport aérien, jusqu'à l'instauration de quotas ou de taxations progressives selon la fréquence d'usage, etc.

▾ **Préconisation n°7 : Organiser des débats sur l'avenir du trafic aérien.**

Le CESER encourage le Conseil régional à associer les acteurs du secteur et de la société civile dans sa diversité, à la définition, au suivi et à l'évaluation de la stratégie aéroportuaire régionale. Au cœur d'enjeux de société, cette stratégie devra par sa gouvernance garantir une place aux débats citoyens sur l'avenir du trafic aérien, notamment sur la nécessité ou non d'une baisse du trafic aérien à court et moyen terme et ses modalités de mise en œuvre. Différentes formes d'associations des citoyen·nes pourront être envisagées.¹⁵

3.2.6. Une limitation des impacts environnementaux des plateformes

Au-delà du trafic aérien, les collectivités et en particulier le Conseil régional peuvent agir en améliorant les impacts environnementaux des aéroports dont ils sont propriétaires. Ils pourront agir directement, par des investissements sur les infrastructures, et indirectement, par la définition dans le cahier des charges des concessions de critères et

¹³ ATAG [Waypoint 2050](#), FNAM, France Hydrogène, GIFAS, UAF, UFE, UfipEM, [Feuille de route de décarbonation de l'aérien](#), article 301 de la loi climat et résilience, mars 2023

¹⁴ ADEME, I Care Environnement, [Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien](#), septembre 2022 ; Nicoletta Brazzola & Anthony Patt & Jan Wohland, [Definitions and implications of climate-neutral aviation](#), Nature 2022. [Rapport annuel du Haut Conseil pour le climat 2022](#), etc.

¹⁵ CESER de Bretagne, [Développer collectivement la participation citoyenne à la décision publique en Bretagne](#), 17 avril 2023.

d'objectifs environnementaux à atteindre : poursuite du développement sur les sites d'énergies renouvelables et d'infrastructures pour l'accès des avions décarbonés aux plateformes, réglementation sur les caractéristiques des aéronefs autorisés à opérer, démarches de réduction des émissions de gaz à effet de serre, etc. Les collectivités pourront faire de la poursuite des efforts en termes de biodiversité une obligation pour les concessionnaires et les inciter à aller au-delà des diagnostics existants qui ne répondent qu'au seul critère de présence-absence des espèces sur les aéroports. L'ensemble de ces objectifs devront être concertés et définis pour des échéances clairement déterminées et mesurables.

Le Conseil régional devra également veiller à la réalisation des actions inscrites dans les plans de protection de l'atmosphère et les plans de protection du bruit dans l'environnement.

↳ **Préconisation n°8 : Poursuivre les efforts de réduction des impacts environnementaux des plateformes aéroportuaires.**

En tant que propriétaire de quatre plateformes aéroportuaires, le Conseil régional devra poursuivre et rendre visibles les efforts d'amélioration des impacts environnementaux des plateformes. Cela pourra passer par la poursuite du développement sur ces sites d'énergies renouvelables et d'infrastructures nécessaires à un aérien bas-carbone, ainsi que par la définition de critères environnementaux ambitieux dans le cahier des charges des concessions. Le Conseil régional pourra en particulier faire de la poursuite des efforts en termes de biodiversité une obligation pour les concessionnaires et les inciter à aller au-delà des diagnostics existants.

3.3. Une reconfiguration du maillage aéroportuaire : pour une stratégie organisant les complémentarités entre aéroports et entre modes de transports

L'accessibilité à la desserte aérienne doit être assurée depuis tous les territoires en Bretagne. Elle doit s'appuyer sur un maillage régional cohérent et être pensée dans une logique d'intermodalité et de développement durable, en complémentarité aux autres modes de transport.

La reconfiguration de ce maillage aéroportuaire est à l'œuvre, sous l'effet d'aléas essentiellement conjoncturels. Elle se doit d'être aujourd'hui davantage pensée et organisée. Cette reconfiguration apparaît en effet nécessaire car les zones d'attractivité des différents aéroports se recoupent, leurs modèles économiques apparaissent fragilisés et les finances publiques sont fortement mobilisées pour le maintien de certaines liaisons. Les choix à réaliser dans ce domaine doivent découler d'une analyse croisée en termes d'aménagement du territoire, d'environnement, de développement économique et de finances publiques et se fonder sur des diagnostics précis (préconisation n°1). Le CESER rappelle que les aéroports devront à moyen terme couvrir l'intégralité de leurs coûts d'exploitation, une nécessité découlant à la fois de la réglementation européenne et de la bonne gestion des dépenses publiques.

Dans ce cadre, la priorité doit être donnée aux connexions à l'aéroport de **Brest**, d'une part car il s'agit de la première plateforme bretonne, disposant des infrastructures nécessaires, et d'autre part car elle favorise un aménagement équilibré de la Bretagne par la connectivité de la pointe ouest de la région.

Le rôle de la plateforme de **Rennes** doit être pensé en complémentarité avec l'aéroport de Brest et de Nantes-Atlantique. Son importance est liée au bassin d'emploi de la métropole, à son éloignement de Brest, ainsi qu'aux risques, selon les tendances actuelles, de saturation des aéroports nantais et parisiens. Au vu des émissions de gaz à effet de serre associées au fret aérien, l'activité de transport de marchandises ne peut constituer une pierre angulaire du développement de cette plateforme.

Concernant **Lorient, Quimper et Dinard**, les questionnements relatifs au maintien de leur activité commerciale de transport régulier de passagers sont connus. Dinard présente la particularité d'accueillir une activité de maintenance structurante et Lorient d'être un aéroport à usage mixte (militaire et civil) ce qui laisse présager le maintien d'activités (sans doute autres que celle du transport de passagers) sur ces deux plateformes. Concernant l'aéroport

de Quimper, la faiblesse du trafic (hors vols saisonniers) et les coûts du maintien de liaisons régulières de passagers conduit le CESER à s'interroger sur la pertinence d'une poursuite de cette activité. En ce sens, l'arrêt prévu de la ligne Quimper-Paris, sous obligations de service public, rend indispensable le développement de concertations et de travaux exploratoires sur le devenir de la plateforme comme cela a été fait dans d'autres territoires (scénarios de maintien d'activité, de diversification, de reconversion en lien avec les évolutions technologiques de l'aéronautique). Globalement, la réduction ou l'arrêt du trafic dans ces trois aéroports rend d'autant plus essentielles l'amélioration d'une offre alternative de transport collectif pour la longue distance (bus ou train) et l'accessibilité aux transports en commun des plateformes aéroportuaires brestoises et rennaises.

Concernant les aéroports de **Lannion, Saint-Brieuc et Morlaix**, ces sites n'ont plus pour vocation de participer au transport régulier de passagers, mais ils ont des fonctions structurantes pour la filière et le territoire, en termes de formation, de maintenance, de vols sanitaires, etc. L'aéroport de **Vannes** accueille quant à lui des activités d'aviation générale et d'affaires, avec une ambition de développement de liaisons touristiques.

Enfin, l'aéroport **d'Ouessant** participe à l'accessibilité de l'île et à la continuité territoriale. Au vu des coûts de cette liaison en termes de finances publiques et d'environnement, le CESER s'est déjà prononcé dans un avis, en mars 2023, sur la nécessité de mieux analyser la particularité des besoins auxquels cette desserte répond en complément de la desserte maritime.

Pour le CESER, cette évolution du maillage aéroportuaire représente deux défis majeurs : celui de préserver l'accessibilité à la mobilité longue distance de tous les territoires en Bretagne, et de rendre possible un développement économique équilibré des différentes plateformes aéroportuaires.

↘ Préconisation n°9 : 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 dans certaines plateformes (Quimper, Lorient, Dinard) doit être accompagné de concertations et de travaux exploratoires sur leur devenir, comme cela a été fait dans d'autres territoires. Ces reconfigurations rendent d'autant plus nécessaire de penser l'accessibilité à la mobilité longue distance en termes d'intermodalité (préconisations 5 et 6). En s'appuyant sur le réseau de transport 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).

↘ Préconisation n°10 : Développer une vision cohérente et complémentaire des plateformes aéroportuaires en Bretagne.

La stratégie aéroportuaire régionale devra permettre de proposer une vision cohérente du rôle de chacun des aéroports et de leur complémentarité (cartographie, typologie des infrastructures). 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. 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. Le CESER note que l'appui de l'Etat (en tant qu'institution et en tant que propriétaire des plateformes de Lorient et de Nantes) sera indispensable pour l'efficacité de cette stratégie et à sa cohérence avec les autres politiques nationales et régionales (Stratégie nationale du transport aérien 2025, Stratégie nationale bas carbone, CPER, etc.).

Vote sur la synthèse de l'étude du CESER de Bretagne

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

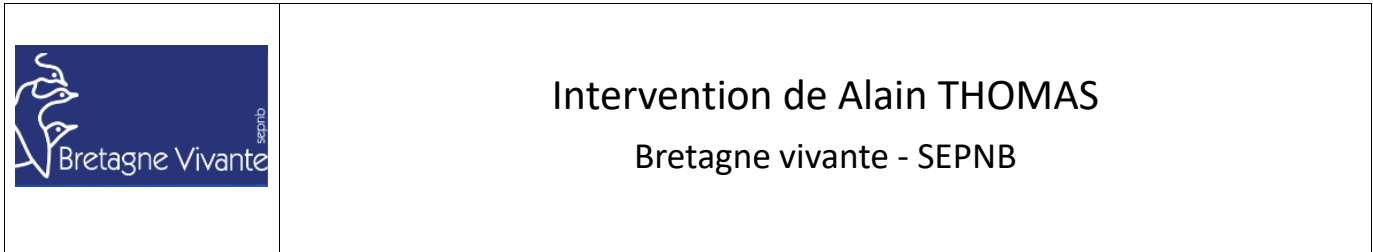
Ont voté pour la synthèse : 92

Sophie JEZEQUEL (CRAB), Edwige KERBORIOU (CRAB), Jean-Paul RIAULT (FRSEA), Cécile PLANCHAIS (FRSEA), Jean CABARET (Confédération paysanne de l'Ouest), Philippe DAGORNE (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Gilles MARECHAL (Par accord FRCIVAM-IBB), Anne-Françoise MENGUY (CRPMEM), Agnès BARBE (Par accord Comités régionaux de la conchyliculture de Bretagne nord et Bretagne sud), Philippe LE ROUX (U2P), Sylvère QUILLEROU (CNPL), David CABEDOCE (CCIR), Séverine DUDOT (CCIR), Emmanuel THAUNIER (CCIR), Cathy VALLEE (CCIR), Michel BELLIER (MEDEF), Marie-Christine LE GAL (MEDEF), Annie SAULNIER (MEDEF), Daniel TUNIER (MEDEF), Brigitte LE CORNET (CPME), Yannick SAUVEE (CJDE), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Bernard LAURANS (Par accord SNCF-SNCF Réseau-EDF-ENEDIS-RTE-ENGIE-La Poste), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Ronan LE GUEN (Fédérations IAE), Sergio CAPITAO DA SILVA (ID4CAR), Cécile MAISONNEUVE (SER-FER), Samuel BRICARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Danielle CHARLES LE BIHAN (CFDT), Isabelle CONAN (CFDT), Joël DEVOULON (CFDT), Béatrice FRISONI (CFDT), Marie-Annick GARAUD LE GARS (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Chantal JOUNEAUX (CFDT), Yves LAURENT (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Elisabeth MAIGNAN (CFDT), David RIOU (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Nicolas COSSON (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Michel FRANCOMME (CGT), Ronan LE NEZET (CGT), Lindsay MADEC (CGT), Julie MASSIEU (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Céline BONY (FO), Annie KERHAIGNON (FO), Pierrick SIMON (FO), Annie COTTIER (CFTC), Daniel CLOAREC (CFTC), Sylvie BOURBIGOT (SOLIDAIRES), Gérard HURE (SOLIDAIRES), Marie-Andrée JEROME-CLOVIS (UNSA), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Catherine MAILLARD (CFE-CGC), Françoise FROMAGEAU (URAF), Annie GUILLERME (FR-CIDFF), Virginie TEXIER (APEL), Laëtitia BOUVIER (JA), Quentin TIREL (Fédé B-FAGE-UNEF), Yannick MORIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Marie-Martine LIPS (CRESS), Michelle LE ROUX (FAS), Jean-Claude THIMEUR (Par accord URAPEI-CREAI), Marie-Christine CARPENTIER (URIOPSS), Dominique PIRIO (Réseau Cohérence), Manuel DE LIMA (Réseau Bretagne Solidaire), Mireille MASSOT (UNAASS), André DE DECKER (Par accord CPAM-CAF-MSA), Claudine PERRON (Kevre Breizh), Patrice RABINE (SYNDEAC), Valérie MAZAURIC (IFREMER), Hélène LUCAS (INRAE), Michel MORVANT (par accord SOLIHA Bretagne et Habitat et développement en Bretagne), Maryvonne LE PEZENNEC-CHARRIER (Par accord entre l'UFC - Que choisir et Consommation, logement et cadre de vie (CLCV)), Karim KHAN (Par accord UNAT-UBHPA-UMIH-SNAV-FNTV-FVRB-UBGF), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Pierre BAGEOT (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Alain THOMAS (Bretagne Vivante – SEPNB), Aude POCHON (REEB), Jean-Philippe DUPONT (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Bernard GAILLARD (Personnalité qualifiée), Thierry MERRET (Personnalité qualifiée), Anne-Françoise PALMER LE GALL (Personnalité qualifiée), Franck PELLERIN (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

Adoptée à l'unanimité



Intervention d'Alain THOMAS pour Bretagne Vivante, Eau et Rivières de Bretagne, l'Union régionale CLCV et Cohérence

Le transport aérien occupe une place singulière dans les esprits. C'est le mode de déplacement qui tend à effacer le temps et l'espace et lui confère ainsi son aura, même quand 33% de nos concitoyens n'ont jamais pris l'avion et quand seuls 11% l'utilisent régulièrement. Il cumule prouesses historiques (la France en revendique de nombreuses) et performances technologiques. Il bat aussi tous les records en matière d'émission de gaz à effet de serre par voyageur et de financements publics au prorata du citoyen-contribuable quand, par exemple, il s'agit de maintenir coûte que coûte une liaison aérienne, même en Obligation de Service Public, comme dans le cas de l'aéroport de Quimper, sans oublier les niveaux records d'exonération de taxes dont il bénéficie.

Sujet passionnel et passionnant, il a même contribué à faire accepter un dissensus apaisé au sein de la commission ATM du CESER par le biais d'une étude solide dont la profondeur, le détail, l'éclairage des faits méritent dès à présent une large diffusion. Une chose semble sûre : chacun, chacune est convaincu que ce mode de transport doit accélérer sa transition énergétique et écologique alors même que les prévisions de croissance du trafic aérien sont impressionnantes à toutes les échelles, de la nationale à la mondiale.

Alors, comment agir collectivement et individuellement ?

Notons déjà que si l'ambition du Conseil régional à définir une stratégie aéroportuaire basée notamment sur les quatre plateformes dont il est propriétaire est légitime, elle se heurte à la réalité d'un marché, d'un monde aérien de plus en plus fortement libéralisé. Ses marges de manœuvre sont donc limitées et ne concerneront que l'amont du système à savoir l'accessibilité aux aéroports, l'intermodalité, la transition écologique au sol sur ses plateformes. Paradoxalement, la recherche d'une desserte aérienne régionale plus équilibrée géographiquement met surtout en exergue les progrès à poursuivre pour une interconnexion plus équitable et moins carbonée de tous les autres moyens de transport sur l'ensemble du territoire régional. Là est la priorité.

Le monde de l'aérien annonce désormais avec force le démarrage d'évolutions technologiques qui vont changer la donne ! Nous ne nions pas les progrès déjà engagés ou sur le point de l'être. Peut-être même que ces innovations seront plus rapides que prévu tout en notant que le débat fait rage parmi les experts. Mais face à l'accroissement du trafic et automatiquement celles des émissions de CO₂, nous sommes convaincus que la réponse à l'atténuation des effets du transport aérien sur le climat passera davantage par la nécessaire sobriété avec laquelle nous devons résolument nous familiariser.

Pour en venir aux champs d'action principaux des associations de protection de la biodiversité, en lien avec les interrogations sur le transport aérien, nous souhaitons évoquer deux aspects traités dans cette étude par un rappel et une alerte.

Les gestionnaires des plateformes aéroportuaires mettent en avant le rôle joué par ces espaces dans la préservation de la biodiversité. Cela est indéniable et nous avons l'occasion régulièrement de confirmer cet état de fait. Le Conseil régional pourra d'ailleurs encourager les concessionnaires à amplifier leurs efforts dans ce domaine en s'appuyant sur la préconisation N°8 de cette étude du CESER.

Cela dit, il convient de rappeler que cette situation positive, perçue de prime abord comme surprenante aux yeux du public, est largement la conséquence d'une condition oubliée. Mis à part les zones d'accès et de transit des voyageurs, la majeure partie des emprises aéroportuaires connaît une très faible pression humaine. Cela vaut pour tous les milieux, naturels comme anthropisés : dans un tel contexte, la biodiversité est bénéficiaire. Tout en s'en félicitant, il faut remettre à leur juste place ces résultats au regard des espaces où l'enjeu de la reconquête de la biodiversité, même ordinaire, est à une autre échelle, à savoir les espaces agricoles.

Notre alerte s'adresse justement aux agriculteurs qui, en nombre croissant, intègrent la question de la biodiversité dans leurs réflexions et leurs pratiques.

La décarbonation des aéronefs passerait en partie par le recours progressif aux biocarburants. L'étude du CESER apporte des éclairages sur ce point en mentionnant au sujet des biocarburants de première génération les risques de concurrence avec les mutations annoncées par la profession pour l'agriculture bretonne, à savoir la priorité accordée dorénavant à la souveraineté alimentaire. Celle-ci doit pouvoir donc se mettre en œuvre en mobilisant sur le territoire tout ce qui est nécessaire pour les productions de l'amont à l'aval, en relocalisant par exemple des cultures riches en protéines (de type soja). L'attrait pour un développement de cultures dédiées à la production de carburants décarbonés pourrait engendrer une nouvelle phase de spéculation foncière avec concentration accélérée des exploitations, difficulté accrue pour l'installation, accélération d'une forme de céréalisation au détriment d'autres productions agricoles en perte de vitesse comme l'élevage laitier, uniformisation de l'espace par poursuite de l'élargissement des parcelles et, par voie de conséquence, nouvelle phase de déclin de la biodiversité.

Sur ce dernier point, nous appelons donc les différentes composantes de l'agriculture bretonne à se détourner de ce décollage hasardeux et à garder une nette préférence pour le plancher des vaches !



Intervention de Stéphane CRÉACH Comité régional CGT de Bretagne

La CGT, à l'origine d'une telle étude sur la desserte aérienne en Bretagne, se satisfait pour le moins que cette dernière soit examinée ce jour en session plénière puisque le chemin a été long pour cette finalisation. Ceci en raison de multiples raisons dont la crise Covid-19 mais la stratégie aéroportuaire bretonne est un tel « serpent de mer » défiant même « le monstre du Loch Ness ».

A l'occasion de la modification n°1 du SRADDET prévoyant la définition d'une telle stratégie, la loi l'obligeant, le CESER s'exprime à cette même session sur le sujet en reprenant d'ailleurs certaines préconisations développées dans cette étude.

Pour la CGT, ce sujet -peut être évité au CESER jusqu'à ce jour- permet cependant de noter une fois encore l'audace et l'avance de notre Assemblée pour traiter d'un sujet qui est tout sauf mineur pour notre Région excentrée. Nous pouvons reconnaître la perspicacité des rapporteurs de l'étude (accompagnés des services et de la Direction du CESER) pour nous permettre de disposer maintenant dans notre bibliothèque d'une matière sur ce thème.

Est-ce à dire par ces premiers propos que l'étagé du Conseil régional, propriétaire de 4 aéroports sur 10 en région, est responsable de tous les maux ? Bien sûr que non, la responsabilité politique de l'Etat comme des compagnies aériennes est sans commune mesure dans notre sujet présent.

Le travail rendu par cette étude formalise une série de 10 préconisations à destination en premier lieu du Conseil régional, mais également des collectivités de Bretagne et des acteurs du secteur.

Cette série de propositions objectivée ne fait pas l'abstraction que le débat, qui doit s'élargir à l'ensemble des publics de Bretagne, reste l'objet d'au moins un dissensus. Entre limitation du trafic ou non à la première raison des impacts de ce mode de transport pour organiser la sobriété eu égard aux enjeux climatiques. Surtout que concernant les déplacements intérieurs, une solution ferroviaire est nettement plus à l'avantage de très nombreux paramètres, y compris de temps, comme vient de le souligner la « très rigoureuse » Cour des Comptes !

Prendre l'avion ne peut plus être l'envol vers une liberté sans conséquence.

Il va sans dire que la logique de l'aménagement du territoire reste aussi un élément d'appréciation qui ne conduise pas par exemple à poursuivre l'aberration de faire rouler les finistériens en voiture vers Nantes pour une accessibilité vers un transport aérien « débarrassé » de sa propre responsabilité de tels choix par ses externalités négatives.

Brest est un sujet en soi de prise en compte de son éloignement mais aussi d'autres paramètres. Au-delà des vols commerciaux, la plateforme brestoise doit également être appréhendée d'un point de vue stratégique.

Pour la CGT, la véritable force du changement recommande d'agir sur une logique de complémentarité des modes de transport, en les organisant sous maîtrise publique avec l'ensemble des parties prenantes afin de mesurer pour chacun des modes leur pertinence économique, sociale et environnementale.

Cette exigence d'une certaine alternative au trafic aérien doit être assortie d'une évaluation sur les emplois et de garanties associées pour les salariés concernés ; elle ne doit pas s'opérer pas au détriment des compagnies nationales en favorisant le low cost et il faille enfin que cela se réalise aussi dans un cadre national et européen.

Pour la CGT, les futurs débats accompagnant l'ensemble des problématiques entre maillage, pertinence, usages, offres de mobilités, vision cohérente, complémentaire, impacts des gaz à effets de serre, emplois..., il faut tout mettre sur la table et le faire aussi avec les salariés du secteur et plus largement de toute la filière aéronautique bretonne trop méconnue.

Il y a des experts partout et pour tout, à la télévision comme ailleurs !

Savez-vous que les meilleurs pour le travail restent certainement encore les salariés.es eux-mêmes ?

Débats, oui, les plus larges possibles oui encore, et avec cette étude du CESER sous le bras !



Intervention de Daniel TUNIER

Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom du MEDEF Bretagne.

Le rapport produit par le CESER sur la desserte aérienne en Bretagne apporte une information riche, dense, chiffrée, qui éclaire utilement le lecteur. Il dresse un état des lieux de la situation, après le choc de la crise COVID et la reprise qui a suivi, et met en évidence les grands mouvements de fond comme la moindre dynamique des déplacements aériens professionnels comparés aux deux autres typologies de déplacements aériens de personnes : les déplacements touristiques et les déplacements affinitaires.

La confirmation y est donnée que la Bretagne peine, plus qu'ailleurs à recouvrer son niveau antérieur, compte tenu d'une plus forte proportion de déplacements aériens professionnels lesquels pâtissent du développement de la visioconférence et de l'attention particulière que les entreprises portent à leur bilan RSE.

Il nous semble que le rapport aborde nombre de problématiques et enjeux qui se posent à la Bretagne et plus globalement à la planète, sans toutefois trancher tous les sujets tant certaines solutions rompraient des équilibres et seraient susceptibles de créer de fortes tensions.

Il nous semble ici important de rappeler l'importance des transports aériens pour l'activité économique des territoires qui conditionne le développement territorial et la paix sociale. Nous savons notamment à quel point les entreprises situées en Finistère considèrent comme primordial le maintien d'une offre quotidienne, de transport aérien opéré dans de bonnes conditions de ponctualité, de régularité et de coût.

Nous saisissons l'opportunité que nous donne la présentation de ce rapport pour exprimer l'attachement des chefs d'entreprise de l'ouest breton au maintien et au développement d'une offre de transport aérien qualitative au départ et l'arrivée de Brest et de Lorient.

De même, les entreprises exportatrices tiennent à rappeler la nécessité de veiller au nombre, aux horaires des lignes aériennes proposées au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Rennes pour rejoindre les hubs de Paris, Amsterdam ou Francfort.

Je vous remercie de votre attention.