

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »

Rapporteurs : Danielle CHARLES LE BIHAN, Michel BELLIER et Jean-Luc PELTIER

**Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional**  
**« Stratégie aéroportuaire régionale**  
**Volet 1 : Etat des lieux et perspectives, objectifs stratégiques**  
**et vocations des aéroports sous responsabilité régionale »**

## 1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

La desserte aérienne constitue un enjeu stratégique pour le désenclavement de la Bretagne dans les relations entre la pointe finistérienne et Paris, puis à l'échelle nationale avec les métropoles françaises les plus éloignées comme Toulouse, Marseille ou Nice, et surtout dans les relations à l'international. Imposée par la loi 3DS du 21 février 2022 dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), une stratégie aéroportuaire régionale est en cours d'élaboration à l'échelle de la Bretagne administrative : 9 aéroports appartenant à la catégorie des aéroports commerciaux sont visés : les 4 aéroports, propriété de la Région Bretagne (Brest, Rennes, Dinard et Quimper) et les aéroports de Vannes, Lorient, Saint-Brieuc, Lannion et l'aéroport de Morlaix, dont la Région Bretagne accompagne aussi les activités.

Le projet s'articule autour de trois chapitres. D'abord, un état des lieux chiffré, dressé par le Conseil régional et bien documenté, expose les principales caractéristiques du maillage aéroportuaire breton, tout en présentant les principaux enseignements et perspectives issus de la consultation et de la mobilisation des acteurs du territoire. Le deuxième chapitre présente les cinq objectifs stratégiques définis. De fait, il s'agit d'abord de mieux connecter la Bretagne au reste du monde, en ayant des aéroports économiquement performants, mais aussi écologiquement exemplaires, le tout avec une approche régionale et des aéroports ancrés sur leur territoire. Enfin, le dernier chapitre expose les vocations des aéroports sous responsabilité régionale (autrement dit, Brest, Rennes, Dinard, Quimper), retenues et établies à l'aune de l'état des lieux dressé et des nouveaux objectifs stratégiques avancés.

Des consultations locales et institutionnelles sur les quatre territoires concernés ont été organisées par le Conseil régional, pour les aéroports dont il est propriétaire, auprès d'acteurs représentant le monde socio-économique à l'échelle régionale (y compris la Région Pays de la Loire), et ont notamment permis de dégager des lignes directrices. Un séminaire régional autour de la thématique « *Quel avenir pour les aéroports bretons ?* » a été organisé par le Conseil régional et a également permis de faire émerger des enseignements, utiles à l'élaboration de la présente stratégie aéroportuaire.

Enfin, la dernière étude du CESER parue en juin 2023, intitulée « *La desserte aérienne dans une Bretagne en transition : quel plan de vol ?* » est citée ; il est néanmoins simplement précisé que « *la stratégie aéroportuaire régionale tiendra compte de ses préconisations* ».

## 2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Le CESER regrette de disposer de trop peu de temps pour livrer un avis circonstancié sur ce premier volet de la stratégie aéroportuaire régionale. Il prend cependant acte de la volonté du Conseil régional « *de tenir compte de ses préconisations* », ce qui implique des échanges approfondis impliquant la société civile dans sa diversité. Le CESER aurait d'ailleurs aimé davantage de précisions quant à la prise en compte des préconisations qu'il a pu formuler.

D'un point de vue général, en ce qui concerne l'évolution de l'offre et de la demande, la nécessité d'une baisse du trafic aérien à court et moyen terme constitue dans notre société un sujet sensible et délicat. Cette dimension ne peut pas être éludée et doit faire l'objet de débats. Si le Conseil régional évoque des mutations conjoncturelles et le déploiement d'une offre aérienne responsable et qualitative, le CESER aurait aimé savoir si ce débat avait pu avoir lieu lors de l'établissement de cette stratégie aéroportuaire régionale et quelles en avaient été les conclusions.

Aussi, certains objectifs stratégiques et leviers d'actions de la stratégie régionale sont en adéquation avec les préconisations formulées par le CESER et ce dernier s'en félicite, mais ils peuvent être complétés. De fait, le CESER considère notamment que la stratégie aéroportuaire régionale doit permettre d'optimiser et de promouvoir auprès de la population l'accessibilité en transport en commun des plateformes aéroportuaires, bretonnes, ligériennes et parisiennes afin d'éviter l'usage de la voiture individuelle. Concernant les aéroports de Brest et de Rennes, le CESER appelait de ses vœux les collectivités territoriales à travailler en cohérence afin de prolonger l'accès en transports en commun jusqu'à ces plateformes<sup>1</sup>, cela en étant vigilant au risque associé d'effet rebond. Le CESER, s'il se satisfait de voir figurer ces objectifs dans les actions proposées par le Conseil régional pour les aéroports brestois et rennais, estime toutefois que les efforts devront être poursuivis en ce qui concerne l'accessibilité terrestre des autres plateformes aéroportuaires énoncées ci-dessus.

D'autre part, le CESER se félicite de la favorisation de l'intermodalité annoncée par le Conseil régional et qu'il avait lui-même préconisée, traduite notamment sur les aéroports de Brest et de Rennes, et continue de suggérer la création d'une instance régionale de concertation autour de la mobilité longue distance réunissant une pluralité d'acteurs (usagers, société civile, parties prenantes...).

Par ailleurs, le CESER prend note des engagements pris par le Conseil régional dans le soutien et l'anticipation des innovations technologiques du secteur (par exemple, l'installation de bornes de recharge pour l'alimentation des aéronefs électriques) qu'il avait appelé de ses vœux pour que la Bretagne devienne un pilier de la transition énergétique du secteur aérien. Il salue aussi la volonté de mise en place de synergies territoriales avec les acteurs économiques et institutionnels locaux, comme l'intégration de l'offre logistique de fret express de l'aéroport rennais à l'offre de services du pôle d'excellence industriel de La Janais. Néanmoins, il incite le Conseil régional à continuer de favoriser les interactions entre le secteur aéronautique breton et d'autres filières, comme la filière maritime, qui pourrait être un atout dans l'organisation des activités de fret en Bretagne. Le CESER s'est exprimé à nouveau sur ce point dans son vœu sur le volet « Mobilités » du Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2023-2027. De fait, les réflexions autour du devenir des aéroports et aérodromes régionaux doivent tenir compte des nouvelles perspectives économiques associées à la décarbonation.

Enfin, le CESER a alerté le Conseil régional dans son étude sur la desserte aérienne bretonne, sur la nécessité de proposer une vision cohérente du rôle de chacun des aéroports et de leur complémentarité. Il a aussi souligné que le développement de stratégies de coopérations entre aéroports doit permettre de réduire les risques économiques de chacun d'eux et d'améliorer leur pouvoir de marché. Ainsi, le CESER se satisfait aujourd'hui de voir figurer dans la stratégie régionale les vocations actuelles et futures de chaque aéroport, pensées de façon complémentaires. Le CESER prend note de la favorisation du trafic aérien passagers sur les aéroports de Brest et Rennes et restera attentif à cette réorganisation du trafic aérien.

En revanche, le CESER attend des précisions quant à certains objectifs et leviers d'actions et relève des points d'insatisfaction sur lesquels il souhaite alerter à nouveau le Conseil régional. Dans son étude, le CESER préconise notamment de consolider les données relatives à la mobilité aérienne en Bretagne. Il invite par conséquent le Conseil régional à tenir compte de l'ensemble des émissions dans sa mesure d'émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, c'est-à-dire en tenant y compris compte des émissions hors CO<sub>2</sub> et des traînées de condensation pour ne citer que ces exemples. Aussi, au vu de l'importance des plateformes de Paris et de Nantes dans la mobilité aérienne depuis et vers la Bretagne, il est nécessaire de compléter les données avec ces analyses interrégionales.

---

<sup>1</sup> Il est notamment fait référence au fait que les lignes de bus allant vers l'aéroport de Rennes ne passent pas par la gare.

De fait, 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 aéronautique.

Enfin, le CESER appelle à un recours modéré à l'aviation d'affaires à la demande, considérant que ce segment d'activités doit être pleinement intégré dans les réflexions sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aéronautique et qu'il ne retrouve malheureusement pas envisagée dans la stratégie régionale.

Pour conclure, le CESER suivra, comme à son habitude, et avec la plus grande attention, la mise en œuvre de cette stratégie aéroportuaire régionale et reste disponible pour débattre et échanger avec le Conseil régional de celle-ci, eu égard à son étude et ses préconisations.

## Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Stratégie aéroportuaire régionale

Volet 1 : Etat des lieux et perspectives, objectifs stratégiques et vocations des aéroports  
sous responsabilité régionale »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

**Adopté à l'unanimité**



## Intervention de Cathy VALLÉE

### Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne

Je m'exprime au nom des Chambres de Commerce et d'Industrie de Bretagne.

La Région Bretagne dispose d'un maillage important de plateformes aéroportuaires participant au désenclavement et à l'attractivité de ses territoires, pour la pointe occidentale comme pour ceux situés à l'est, car les besoins concernent les relations avec d'autres métropoles que Paris. Le Conseil régional est lui-même propriétaire de quatre de ces neuf aéroports.

Dans l'obligation d'intégrer une stratégie aéroportuaire dans le SRADDET, le Conseil régional inscrit celle-ci dans les enjeux spécifiques des territoires bretons et des infrastructures existantes.

En premier lieu, nous tenons à réaffirmer pour cette stratégie la pertinence du transport aérien, notamment pour un territoire tel que la Bretagne, sans ignorer les transitions que ce mode de transport doit réaliser. En effet, l'avion reste le moyen le plus efficace pour le transport de passagers sur longue distance et pour relier différents points du territoire national ou européen, sans nécessairement passer par le nœud parisien, de plus en plus engorgé. Il correspond aux attentes des entreprises dans leurs relations d'affaires et répond donc aux enjeux de développement économique de chaque territoire de notre région. De plus, l'empreinte écologique du transport aérien s'améliore avec la moindre consommation d'énergie des avions et leur recours d'ici 2050 à des carburants non fossiles. Face à une offre ferroviaire saturée, il ne nécessite pas de consacrer d'importantes emprises foncières à la construction de nouvelles voies.

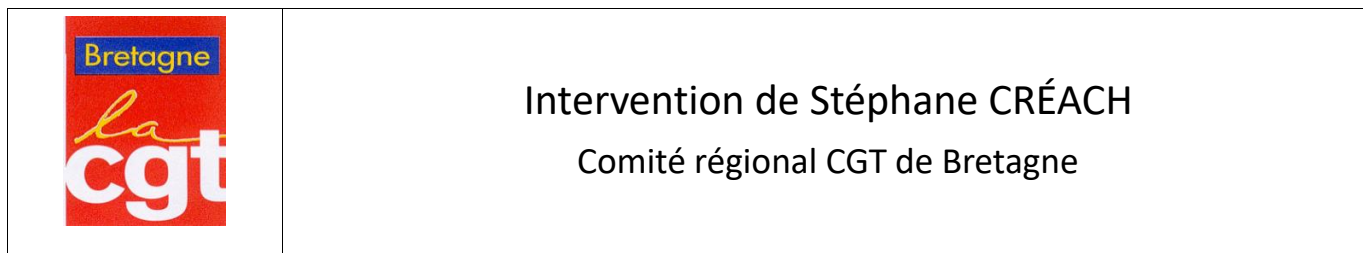
Pour être plus efficient, le transport aérien pourrait, comme le propose le document du Conseil régional, être mieux connecté aux autres modes de transport, afin de favoriser une réelle intermodalité : connexion avec le réseau ferroviaire d'une part, avec le réseau Breizh Go d'autre part, et les transports collectifs des agglomérations dotées d'aéroports enfin. Il importe dans ce domaine de travailler étroitement avec l'aéroport de Nantes Atlantique, qui draine plus de la moitié des voyages aériens des Bretons.

Par ailleurs, nous encourageons une approche régionale des trafics et des dessertes de chaque territoire, dans la perspective d'une complémentarité des plateformes, dans un système aéroportuaire régional. Cela suppose d'objectiver les données de trafic en recensant les besoins de liaisons extrarégionales des entreprises pour déterminer celles qui requièrent des transports aériens et d'identifier des gisements de fréquentation touristiques depuis des pays étrangers. De même, un travail collectif d'attractivité de la Bretagne à l'égard des compagnies aériennes pourrait être réalisé, s'appuyant sur des spécialisations de chaque aéroport et des liaisons entre eux.

Ainsi qu'il est proposé dans le rapport, chaque plateforme peut valoriser des vocations spécifiques hors de liaisons aériennes régulières : aviation d'affaires et avions-taxis décarbonés, fret, formations aéronautiques, maintenance de flottes.

Enfin, si le foncier des aéroports peut utilement être valorisé par l'installation de panneaux photovoltaïques, il importe que le produit de cette production d'énergie serve à l'équilibre d'exploitation de chaque site d'accueil.

Je vous remercie de votre attention.



Le volet numéro 1 de la stratégie aéroportuaire de la Région Bretagne est présenté à la prochaine session du Conseil Régional en vue d'un débat et d'une approbation.

En juin dernier, le CESER adoptait son étude « La desserte aérienne dans une Bretagne en transition : quel plan de vol ? » et faisait plusieurs recommandations. Il est à souligner que cette étude fait l'objet d'un dissensus assumé par la commission chargée du dossier.

Le Conseil Régional précise qu'il tiendra compte de ces préconisations. Alors il y a certainement un point commun aux deux premières Assemblées de Bretagne : L'une et l'autre auraient besoin d'un temps certain pour appréhender ce qui fait plutôt cause commune et ce qui, soit sépare les approches, soit est totalement différent.

Dans ce cas précis, la CGT aurait tendance à vouloir que, comme l'avis du CESER le précise, la première des étapes c'est comprendre puisque le CESER a peut-être des défauts mais, il a une qualité sans comparaison, c'est la qualité de son travail qui est tout sauf le buzz.

D'autant, et c'est noté, que nous avons un descriptif et une projection sur les activités avec des définitions d'activités par plateformes qui sont de véritables sujets très concrets et passionnants.

La question de l'aérien est une question dans une autre question puisqu'il repose sur plusieurs combinaisons de connexion, connectivité, mais dans des relations de temps, de distance, de fréquence et de choix économiques relativement particuliers sauf pour certains « grands voyageurs » pour qui l'avion peut prendre l'effet « du taxi des airs ».

C'est dire si ce moyen de transport reste quand même dans les pratiques de la vie courante très inégalitaire -pour ne pas dire plus- et ce d'autant que son impact est lui très significatif pour la planète pour de multiples raisons.

Mais l'aérien a une particularité qui d'ailleurs fonctionne avec la déraison de sa consommation pétrolière, son modèle économique est vicié. Mais avant d'aborder cet angle, la CGT souhaite d'abord remettre « la Mairie au milieu du village » juste pour dire que nous ne devons jamais perdre de vue qu'un moyen de transport a une logique d'aménagement du territoire et de connexions croisées reposant sur des logiques de réciprocité.

Pour revenir au modèle économique, cela va être rapide, c'est un monde dérégulé à souhait et le transport aérien ne paye pas du tout le juste prix de son activité.

Commençons donc par le commencement et très vite, une fois le cahier des comptes ouvert, la CGT a l'impression que les modèles alternatifs, au moins hexagonaux, européens aussi, vont reprendre un sens différent.

Pour celles et ceux qui ricaneraient déjà sur une vision très « moyenne » de la CGT, comme ce sont souvent des spécialistes économiques qui disent généralement tout et son contraire, méditez ceci : La deuxième ou première puissance mondiale, selon les experts, la Chine, rouvre sa route de la soie par le train, le maritime mais aussi en partie... le routier. Conclusion : Nous ne sommes pas la Chine, nous avons déjà le routier !

Faisons déjà bien le fer et la mer mais avec une stratégie aéroportuaire repensée en cours de déploiement avec ce volet 1 de l'état des lieux et des perspectives, les objectifs stratégiques et les vocations des aéroports sous responsabilité régionale.



## Intervention de Marie-Christine LE GAL

### Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom du MEDEF Bretagne.

Le volet 1 de la stratégie aéroportuaire régionale qui nous a été proposé a le mérite de bien décrire la situation des aéroports bretons, y compris en y intégrant l'aéroport de Nantes pour ce qui est de son activité au service des Bretonnes et des Bretons de la Bretagne administrative.

Comme pour les ports, les aéroports bretons ont des volumes d'activité assez faibles comparés aux grandes plateformes françaises. Il n'en demeure pas moins que ces aéroports sont d'un intérêt majeur, pour ne pas dire capital, pour le développement économique des territoires concernés, notamment le Finistère et le Morbihan.

Nous apprécions que la Région indique dans son document que les consultations engagées en amont de la rédaction de cette stratégie aéroportuaire ont confirmé les préoccupations et enjeux suivants :

- l'aéroport de Brest (BES) doit répondre aux fortes attentes sur la reconstitution du réseau de lignes, qui conditionne le désenclavement du Finistère ;
- l'aéroport de Dinard (DNR) doit conforter sa vocation aéro-industrielle tout en diversifiant ses activités ;
- l'aéroport de Quimper (UIP) doit rapidement trouver un nouveau modèle économique ;
- le monde économique est inquiet pour l'accessibilité aérienne de la Bretagne, en particulier de l'ouest breton.

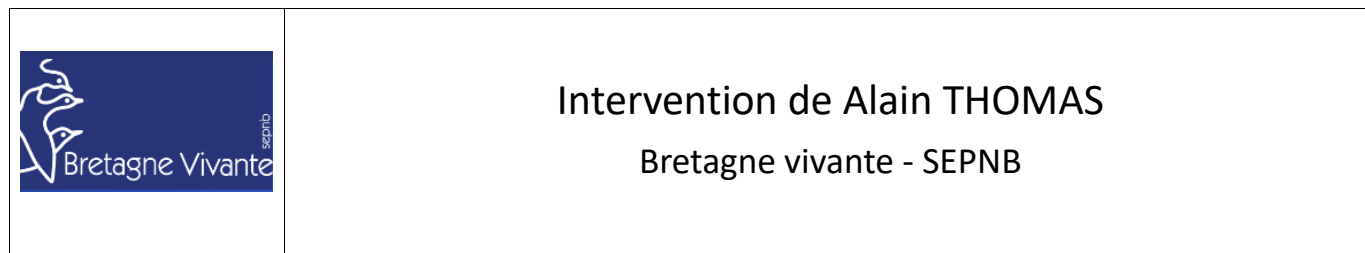
Nous tenons à exprimer ici la forte préoccupation des acteurs économiques finistériens et morbihannais qui se désespèrent de ne pouvoir disposer des liaisons aériennes dont ils ont tant besoin pour maintenir ou développer l'activité de leurs entreprises.

Si le document est très riche et rappelle opportunément que l'activité aéroportuaire et aérienne en Bretagne ne contribue qu'à 0,5 % des émissions de gaz à effet de serre et propose des pistes de verdissement de l'activité aéroportuaire, il n'en demeure pas moins vrai, que ce document, si qualitatif soit-il, ne répond pas aux attentes légitimes des chefs d'entreprise finistériens et morbihannais. Nous relevons d'ailleurs que l'aéroport de Lorient, qui certes n'appartient pas à la Région, ne fait l'objet d'aucun développement dans les parties 2 et 3 qui précisent les objectifs, vocations et ambitions des aéroports.

Enfin, nous souscrivons à l'idée que le défi majeur des aéroports bretons repose sur la maîtrise de leurs coûts et la diversification de leurs recettes afin d'améliorer leur compétitivité par la maîtrise de leurs coûts d'exploitation en optimisant les postes de dépenses les plus importants, comme les dépenses de personnel, tel qu'indiqué dans cette stratégie régionale aéroportuaire.

Or les recettes ne s'obtiennent que si les aéroports ont la capacité à générer du trafic de voyageurs et de fret. Il est donc primordial de faciliter voire d'accompagner toutes les initiatives visant à multiplier les destinations régionales et européennes.

Je vous remercie de votre attention.



A l'instar de l'étude du CESER « La desserte aérienne dans une Bretagne en transition : quel plan de vol ? », la stratégie régionale aéroportuaire confirme l'importance des plateformes bretonnes en matière de biodiversité. Cette donnée peut apparaître comme surprenante, mais les raisons sont parfaitement décrites dans le rapport. Il y aurait donc pour nous toutes les raisons d'être confiants.

La stratégie envisagée a par ailleurs le souci de l'argent public et de l'inscription de nos quatre plateformes régionales dans une transition écologique et énergétique affirmée, objectifs que nous soutenons. Il est ainsi demandé aux différents concessionnaires de développer sans tarder des ressources financières extra-aéronautiques et, sans surprise, la production d'énergie renouvelable est mise en avant.

La solarisation des aéroports est en soi un axe à la fois logique et prometteur. Nous attirons juste l'attention de la Région sur la contradiction qui constituerait à utiliser les prairies entourant les pistes pour y développer le photovoltaïque au sol alors même que ce sont ces espaces, par leur superficie, leur mode de gestion qui contribuent à la présence d'une flore et d'une faune de grande qualité, richesse écologique dont l'ensemble des acteurs du monde aérien se félicite.

Pour éviter cette dérive potentielle, il faut exiger que les bâtiments des aérogares servent très majoritairement de support à des unités de production d'énergie solaire. Dans le cas de l'aéroport de Quimper pressenti comme un aéropôle à forte orientation énergétique, le discours sur la biodiversité risque de sonner creux !.