

Commission "Dynamiques territoriales et mobilités"  
Rapporteuses : Danielle CHARLES-LE BIHAN et Cathy VALLEE

## Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Stratégie aéroportuaire régionale »

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

Le Président du Conseil régional soumet au vote le rapport définitif de la stratégie aéroportuaire régionale. La première étape (rapport intermédiaire) adoptée par l'assemblée régionale en session d'octobre 2023 (ayant fait l'objet de [l'avis du CESER](#)) constitue le socle de ce rapport définitif. La seconde étape (rapport définitif), soumise lors de cette session, enrichit le premier rapport et déploie une stratégie régionale pour l'ensemble des aéroports de la région.

Le Conseil régional propose une stratégie aéroportuaire structurée autour des quatre plateformes dont il est propriétaire (Brest, Rennes, Quimper, Dinard), visant à renforcer leur complémentarité et à soutenir leur développement selon leurs spécificités. Elle affiche un objectif de montée en puissance des aéroports de Brest et Rennes, identifiés comme moteurs de l'attractivité régionale, avec notamment une ambition de croissance du trafic à Brest. Le document prévoit des mesures de modernisation des infrastructures, de diversification économique des sites et de transition énergétique (électrification, biodiversité, innovations). Il affirme la nécessité d'une meilleure connexion intermodale, notamment ferroviaire, et d'une coopération renforcée entre les plateformes. Le Conseil régional prévoit également un soutien à la formation via un campus d'excellence à Morlaix. Enfin, 29 actions sont identifiées, visant à structurer la gouvernance, améliorer l'offre de service et accompagner la transition écologique du secteur.

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

Le CESER prend acte de la nouvelle version de la stratégie aéroportuaire régionale présentée lors de cette session de juin 2025 par le Conseil régional, qui fait suite au premier document examiné en 2023. Cette stratégie actualisée vise à mieux articuler les ambitions économiques et de desserte territoriale avec les exigences environnementales et réglementaires. Elle s'appuie notamment sur l'étude réalisée en 2023 par le CESER intitulée « [La desserte aérienne dans une Bretagne en transition : quel plan de vol ?](#) », ainsi que sur les préconisations qui en sont issues, ce dont il se félicite.

Le CESER salue certaines avancées du document, telles que la reconnaissance du rôle structurant de la coopération inter-aéroportuaire, avec une meilleure différenciation entre les plateformes ; la montée en puissance affichée des aéroports de Brest et Rennes, présentés comme têtes de réseau régionales ; le début de prise en compte des mobilités d'accès aux aéroports, incluant la nécessité de renforcer l'intermodalité avec le ferroviaire ; et enfin, la volonté de structurer une offre de formation liée aux transitions dans le secteur, à travers le projet de campus régional à Morlaix.







Si la stratégie s'appuie sur les cadres posés par la loi Climat et Résilience, et par conséquent sur le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET<sup>1</sup>), le CESER relève avec regret qu'elle n'intègre aucun engagement concret de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), entrant même en contradiction avec les objectifs régionaux présentés le 30 avril 2025 en Conférence bretonne de la transition énergétique, qu'il rappelle ici :

---

<sup>1</sup> La révision des trajectoires énergie-climat du SRADDET aura des conséquences sur la stratégie aéroportuaire, le CESER sera vigilant à ce que cette dernière puisse être actualisée pour les prendre en compte.

## La Bretagne à l'horizon 2050 : Le transport de passagers



	S1	S2	S3
 Baisse de la mobilité (hors aérien) entre 2023 et 2050		-2%	-10%
 Baisse du nombre de passagers aériens entre 2023 et 2050	-21%	-23%	-29%
 Report modal	Report modal important vers le ferroviaire et vers les modes doux, principalement en zones urbanisées		
 Changements d'usage de la voiture individuelle	Baisse de l'usage de la voiture individuelle et Hausse du taux de remplissage des véhicules		
 Changement de motorisation des véhicules	Électrification massive		
 Aménagement du territoire	Densification de l'habitat , urbanisme multifonctionnel, valorisation de la proximité		

L'objectif de croissance du trafic à Brest (+1 million de passagers) est dès lors incompatible avec le nécessaire effort de réduction attendu à horizon 2050. Au-delà de la prise en compte des enjeux environnementaux, il en va aussi de la cohérence, de la crédibilité et de la coordination entre les différentes politiques menées par le Conseil régional. Aussi, comme [il l'avait déjà relevé dans son précédent avis](#), le CESER alerte sur une sous-évaluation de l'empreinte réelle du secteur aéroportuaire, notamment par l'absence de prise en compte des traînées de condensation.

Si le dossier souligne que 19% des émissions liées à l'aérien proviennent des trajets terrestres vers les plateformes (notamment vers Nantes), aucun budget, ni plan d'action concret n'est présenté pour améliorer l'accès en transports collectifs aux aéroports bretons, ligériens ou encore parisiens. De la même manière, le CESER regrette qu'aucune mesure volontariste ne soit proposée pour réduire le nombre de vols courts concurrents du train, au-delà du rappel de la réglementation nationale. Il appelle ainsi à nouveau de ses vœux, comme il l'avait déjà fait à l'occasion de son étude précitée, à favoriser le report modal en soutenant notamment l'amélioration de la connexion ferroviaire entre la Bretagne et les plateformes aéroportuaires voisines. Les modes ne sont pas concurrents, mais complémentaires, dans une vision réaliste et coordonnée, au service de la mobilité pour tous.

Aussi, la présente stratégie évite de trancher sur l'avenir incertain de Quimper, dont la viabilité économique reste problématique, [comme l'avait déjà souligné le CESER](#). Concernant cette plateforme, comme dans son avis sur le premier volet de la stratégie, le CESER regrette l'absence de toute mesure sur l'aviation d'affaires à la demande, pourtant fortement émettrice et peu contributive au maillage régional. Cette lacune nuit à la cohérence d'ensemble de la stratégie. Le CESER souligne par conséquent l'importance d'une clarification des vocations des différentes plateformes, pour éviter une concurrence non maîtrisée et préserver les fonds publics, d'autant plus dans un contexte de tension budgétaire accrue.

Sur le sujet de la vocation des plateformes, le CESER salue néanmoins les efforts engagés par le Conseil régional pour diversifier les usages des plateformes aéroportuaires (logistique, maintenance, formation). Toutefois, l'accompagnement à l'innovation technologique et à la transition écologique du secteur doit être précisé, notamment dans ses déclinaisons partenariales (formation, recherche, industrie...).

Enfin, parmi les 29 actions identifiées, seules deux ont pu être finalisées en deux ans, les autres demeurant en cours ou à l'étude. Le CESER s'inquiète du faible rythme de concrétisation et de l'absence d'un échéancier clair ou de moyens associés pour garantir leur mise en œuvre.

Vote sur l'avis du CESER de Bretagne  
« Stratégie aéroportuaire régionale »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

**Adopté à l'unanimité**



## Intervention de David CABEDOCE

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

Je m'exprime au nom des CCI.

Le Conseil régional présente son projet de stratégie régionale aéroportuaire à l'horizon 2040, comprenant les 4 plateformes propriétés de la Région mais aussi les 5 autres aéroports et les 9 aérodromes existants. Pour autant, ces orientations stratégiques s'adressent surtout aux 9 premières infrastructures en termes d'ambitions, de poids économique et d'impact environnemental.

Le rapport du Conseil régional se fonde sur un certain nombre de constats partagés sur l'évolution récente du trafic aérien, notamment depuis la période COVID, la position forte des compagnies à bas coût sur les liaisons intérieures et européennes, la révision nécessaire des modèles économiques de chaque aéroport et le caractère décisif de la connectivité aérienne, en particulier pour l'ouest Bretagne.

Face à ces mutations, les CCI bretonnes s'inscrivent dans une ambition à moyen/long terme déclinées autour de trois axes structurants : l'affirmation de la pertinence du transport aérien pour la Bretagne ; la réponse aux besoins de transport aérien par l'intermodalité et un système aéroportuaire régional ; une construction collective des acteurs publics pour un système aéroportuaire régional dynamique.

Ainsi, le mode de transport par avion, intégrant des adaptations de son mode d'exploitation au changement climatique et à la transition énergétique, reste un atout pour le transport de passagers sur longue distance par sa rapidité, par sa facilité et son efficacité à relier différents points du territoire national ou européen, sans nécessairement passer par le nœud parisien, parfois saturé et source de ruptures de charge rendant plus longs et plus compliqués les déplacements. En Bretagne en particulier, le transport aérien est un soutien au développement de chacun des territoires infrarégionaux : il constitue, pour ceux qui restent moins bien desservis par le TGV notamment, le meilleur vecteur d'attractivité pour les visites d'affaires dans les entreprises bretonnes et pour les touristes étrangers. L'aérien représente également, pour les entreprises bretonnes de ces territoires, le seul moyen de réaliser des voyages d'affaires sur une journée. Par ailleurs, l'offre ferroviaire à grande vitesse au départ des villes bretonnes est fréquemment saturée, faute de capacité de transport suffisante.

De ce point de vue, nous attirons l'attention sur l'indispensable cohérence entre le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et la stratégie régionale aéroportuaire, dont elle fait partie. Alors que cette dernière projette un accroissement du trafic pour les aéroports de Brest et Rennes, au-delà d'un million de passagers par an pour chaque plateforme à l'horizon 2030, les scénarios dressés par la Conférence Bretonne de la Transition Énergétique pour la mise à jour du SRADDET tablent sur des réductions de 21 % à 29 % du trafic aérien dans notre région. Une telle trajectoire réduirait à néant les efforts ciblés par la stratégie aéroportuaire en vue de l'équilibre des modèles économiques des aéroports.

En deuxième lieu, la Bretagne possède un tissu dense de plateformes aéroportuaires, réparties largement sur tout le territoire. Mais celles-ci ne bénéficient ni de liaisons entre elles ni de connexions aux autres modes de transport. Cela joue sur l'empreinte carbone des aéroports, que les voyageurs gagnent le plus souvent en voiture. Ainsi que le préconise le rapport du Conseil régional, ces difficultés pourraient être corrigées par la promotion des intermodalités de l'aérien avec les autres modes de transport, une vision des aéroports bretons comme un système régional global et la mise en place de liaisons spécialisées hors Bretagne drainant les clientèles de plusieurs plateformes bretonnes.

Enfin, en troisième lieu, le maintien ou le développement d'un tissu dense de liaisons aériennes au bénéfice des territoires et des entreprises de la région dépend désormais de la capacité des acteurs publics régionaux à réunir collectivement les conditions de dessertes aériennes au service du développement régional. Dans cette perspective, les CCI soutiennent l'établissement d'une concertation entre les acteurs économiques et institutionnels concernés qui permettrait d'identifier une ou des vocations fortes pour chaque plateforme, de travailler collectivement à l'attractivité de la Bretagne vis-à-vis des compagnies aériennes et d'engager une coopération des gestionnaires des différentes plateformes.

Je vous remercie de votre attention.



## Intervention de Daniel TUNIER

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

Je m'exprime au nom du MEDEF Bretagne.

Je tiens d'abord à saluer la méthodologie qui a permis à la Région de dresser un diagnostic complet du maillage breton et de ses enjeux – économiques, sociaux et écologiques – tout en dessinant des leviers d'action, mutualisés, coordonnés, pour renforcer l'efficacité et la compétitivité de nos plateformes.

Je tiens tout d'abord à réaffirmer une attente concrète rappelée dans le rapport : nos entreprises, petites comme grandes, ont besoin de disposer de lignes régulières fiables vers Paris, tant pour leurs dirigeants que pour leurs collaborateurs. À Brest, l'absence de navette directe vers Orly se fait cruellement sentir depuis le retrait des vols Air France. Si l'objectif de concentrer l'offre sur Brest et Rennes est pertinent, il doit impérativement se traduire, d'ici 2026, par la relance d'une connexion Brest–Paris Orly.

Nous appelons aussi la Région à prendre en compte l'attente forte qui émane de la façade sud : Lorient mériterait qu'on explore la possibilité d'au moins une liaison vers le hub de Lyon.

Il est en effet essentiel de gagner en ouverture internationale : la stratégie prévoit d'accroître la part du trafic vers les hubs européens. Nous encourageons donc la Région à inciter les compagnies à proposer, dès que possible, des connexions vers des hubs permettant aux entrepreneurs bretons de rejoindre rapidement les grandes capitales économiques.

Enfin, nous souscrivons pleinement à la volonté de mieux articuler le ferroviaire et l'aérien (levier 2). L'amélioration des allers-retours TGV entre Brest et Roissy-CDG, tout comme l'optimisation de l'offre Ouigo sur Lorient, sont des priorités à court terme.

En conclusion, la Stratégie aéroportuaire régionale est louable dans ses ambitions, mais la traduction opérationnelle de ces ambitions passera par deux prérequis : des liaisons régulières et pérennes vers Paris et des hubs européens. Le MEDEF Bretagne se tient prêt à travailler en étroite collaboration avec la Région, Air France, les compagnies low cost et la SNCF pour réussir cette transformation. Nous restons vigilants afin que ces décisions soient prises sans délai : chaque jour sans fréquence, c'est une opportunité d'affaires et d'activité et donc d'emplois, manquée pour notre économie régionale.

Je vous remercie de votre attention.