

1

La desserte aéroportuaire de la Bretagne : une reconfiguration à engager

PRÉSENTATION

La gestion des infrastructures aéroportuaires a fait l'objet de plusieurs publications récentes par les juridictions financières :

- *deux communications de la Cour des comptes au Parlement, l'une relative au rôle de l'État dans la compétitivité du transport aérien en 2016 et l'autre concernant le processus de privatisation des aéroports de **Toulouse (Haute-Garonne)**, **Lyon (Rhône)** et **Nice (Alpes-Maritimes)** en 2018 ;*
- *plusieurs rapports d'observations émanant des chambres régionales des comptes¹³⁸, dont l'un, sur les aéroports de **Dole (Jura)** et de **Dijon (Côte-d'Or)**, a fait l'objet d'une insertion au rapport public annuel (RPA) 2016 ;*
- *en 2017, le contrôle de la gestion de l'aéroport de **Beauvais-Tillé (Oise)** a conduit à l'envoi d'un référé aux ministres en charge de l'environnement et des finances, portant à leur connaissance le non-respect du principe de transparence des aides accordées à Ryanair ainsi que leur caractère disproportionné par rapport à l'objectif d'intérêt général.*

La chambre régionale des comptes Bretagne s'est intéressée récemment aux sept principaux aéroports bretons à vocation commerciale¹³⁹ au travers du contrôle des comptes et de la gestion des collectivités délégantes – au premier rang desquelles la région – et de leurs délégataires. Elle a examiné notamment la stratégie des collectivités, les dynamiques économiques et commerciales, les équilibres financiers ainsi que la gestion des infrastructures. Elle a mené en parallèle l'examen de la gestion du transport ferroviaire et relevé les nécessaires complémentarités entre les deux types de réseaux.

¹³⁸ Dole, Dijon, Lille, Toulouse, Brive, Poitiers, Limoges, Beauvais.

¹³⁹ Brest, Quimper, Rennes, Dinard, Saint-Brieuc, Lannion et Lorient.

Ses travaux se sont ainsi attachés à mesurer la qualité des réponses apportées par les collectivités et leurs délégataires aux principaux enjeux : desserte de l'ensemble du territoire ; complémentarité avec les autres modes de transports ; développement économique et attractivité du territoire ; développement durable ; maîtrise de la dépense publique.

Le trafic aérien breton a connu depuis 2014¹⁴⁰ une évolution légèrement supérieure à celle observée au niveau national pour s'établir à hauteur de 2,3 millions de passagers en 2018. Ces infrastructures aéroportuaires sont très majoritairement dédiées au transport de passagers, l'activité de fret n'étant significative que sur la plateforme rennaise, avec 8 400 tonnes en 2018.

*Ce trafic reste cependant modeste ; l'aéroport de **Brest (Finistère)**, le plus important sur le territoire breton, arrive en dix-septième position dans le classement des aéroports français¹⁴¹.*

Compte tenu des caractéristiques du paysage aéroportuaire breton et au regard des coûts engendrés (I) la Cour fait aujourd'hui le constat d'un environnement en pleine mutation qui implique une refonte de la stratégie aéroportuaire régionale (II).

I - En Bretagne, un paysage aéroportuaire particulièrement dense, un coût élevé pour les finances publiques

Le paysage aéroportuaire français est, davantage encore que celui de ses voisins européens¹⁴², constitué d'un nombre important de plateformes ; la majorité d'entre elles ne participent qu'à une part réduite d'un trafic aérien qui reste concentré sur quelques infrastructures.

¹⁴⁰ 22 % d'augmentation en Bretagne contre 18 % sur tout le territoire français.

¹⁴¹ Rapport 2018 de l'Union des aéroports français.

¹⁴² Si plus de 500 aéroports commerciaux sont dénombrés dans l'UE, les principales plateformes (accueillant plus de 5 millions de passagers par an), représentent 78 % du trafic européen contre 14 % pour les aéroports entre 1 et 5 millions de passagers ; les aéroports secondaires dont les flux passagers annuels sont inférieurs à 1 million, qui représentent pourtant 60 % des infrastructures, ne représentent que 4 % du trafic (Cour des comptes européenne, 2014).

Cette situation, qui affecte plus particulièrement la Bretagne, se traduit aujourd'hui par le maintien, à côté de deux plateformes dont l'exploitation est rentable, d'équipements à l'attractivité décroissante, qui ne parviennent pas à équilibrer leur exploitation et qui engendrent un coût élevé pour les finances de l'État et des collectivités.

A - Un paysage aéroportuaire breton particulièrement dense et contrasté

1 - Un grand nombre d'infrastructures mais un trafic concentré

Le paysage aéroportuaire français s'est construit sur un objectif de désenclavement des régions et d'aménagement du territoire, le transport aérien apparaissant comme un levier de développement économique et de rééquilibrage des inégalités.

Comme le notait en 2017 le rapport du Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC) et du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), « *le maillage aéroportuaire français est le produit de l'histoire d'un pays pionnier de l'aviation civile. Après la seconde guerre mondiale, les aéroports ont permis de relier les villes françaises à la capitale en l'absence de moyens terrestres rapides* »¹⁴³. Il en découle un maillage exceptionnellement dense, unique en Europe et dans le monde : selon le même rapport, la France compte en effet près de 70 aéroports commerciaux de moins d'un million de passagers par an, contre 38 en Allemagne, 33 au Royaume-Uni, 25 en Espagne et 17 en Italie.

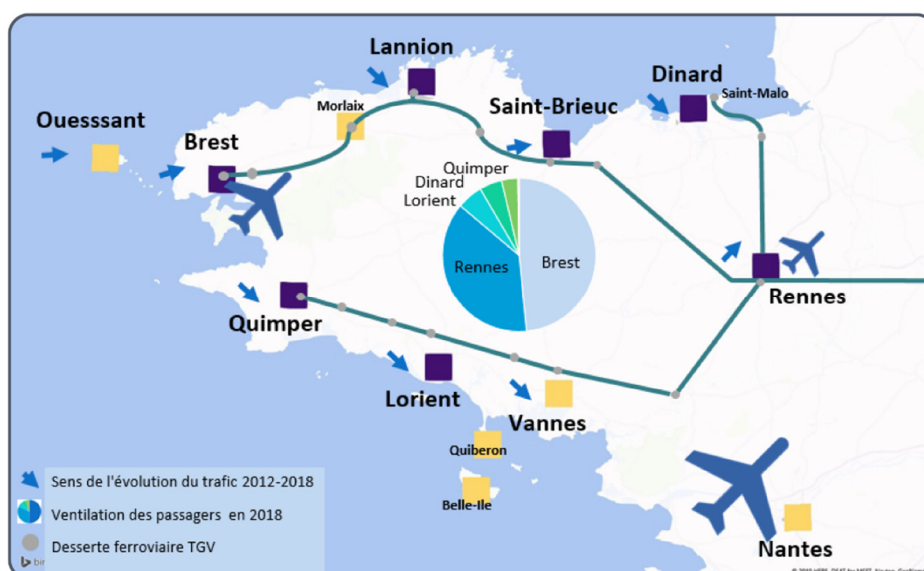
Cette multitude de petits aéroports s'accompagne d'une très forte concentration du trafic aérien. En 2018, les 17 principales plateformes (dont **Paris**) représentaient à elles seules 95,5 % du nombre de passagers transportés, les 4,5 % restant se répartissant entre les 69 aéroports de moins d'un million de passagers.

La Bretagne, dont la configuration péninsulaire a longtemps rendu le développement économique dépendant du transport aérien, faute d'offre routière ou ferroviaire performante, est particulièrement représentative de cette situation. Avec huit plateformes accueillant des lignes commerciales régulières, elle dispose d'un réseau aéroportuaire particulièrement dense pour un trafic concentré, en 2018, à 80 % sur celles de Brest (1,1 million de passagers) et de Rennes (0,85 million de passagers).

¹⁴³ Rapport 2017 sur le maillage aéroportuaire français publié sous l'égide du Conseil supérieur de l'aviation civile et du commissariat général à l'égalité des territoires.

Ce réseau s'insère dans la zone géographique du Grand Ouest qui inclut l'aéroport de Nantes également en pleine expansion, avec 6,2 millions de passagers en 2018.

Carte n° 1 : les aéroports bretons et l'aéroport de Nantes



Source : CRC Bretagne. La taille des avions est proportionnelle à l'importance du trafic

Tableau n° 1 : densité des aéroports

2018	Aéroports > 2 500 passagers	Habitants par aéroport	Aéroports/1000 km ²
France	67	990 000	0,11
Bretagne	8	413 000	0,29

Source : Insee juillet 2019 / Union des aéroports français 2018

Pour la Bretagne : Brest, Rennes, Lorient, Dinard, Quimper, Lannion, Saint-Brieuc et Ouessant

D'autres régions disposent également d'un nombre important de plateformes : 10 aéroports en Nouvelle-Aquitaine¹⁴⁴ ; neuf en Occitanie¹⁴⁵ et en Auvergne-Rhône-Alpes¹⁴⁶. Mais la Bretagne se distingue par un maillage territorial constitué d'infrastructures qui, à l'exception de Brest et de Rennes, accueilleraient moins de 130 000 passagers par an en 2018.

¹⁴⁴ 1 aéroport pour 545 000 habitants et 0,13 aéroport pour 1 000 km².

¹⁴⁵ 1 aéroport pour 889 000 habitants et 0,13 aéroport pour 1 000 km².

¹⁴⁶ 1 aéroport pour 656 000 habitants et 0,12 aéroport pour 1 000 km².

Tableau n° 2 : fréquentation des principaux aéroports bretons

<i>Aéroports</i>	2012	2018
<i>Brest</i>	1 070 461	1 104 699
<i>Rennes</i>	453 121	856 791
<i>Lorient</i>	176 331	123 933
<i>Dinard</i>	138 478	108 103
<i>Quimper</i>	110 073	77 637
<i>Saint Briec</i>	1 986	3 797
<i>Lannion</i>	32 635	2 835
Ouessant	2 916	3 114

Source : Union des aéroports français

En Bretagne, l'évolution est particulièrement défavorable aux petites infrastructures dont la fréquentation a nettement diminué au cours des six dernières années. Le trafic aérien breton a en effet connu depuis 2014¹⁴⁷ une évolution légèrement supérieure (+22 %) à celle observée au niveau national (+18 %) pour s'établir à hauteur de 2,3 millions de passagers en 2018. Mais cette évolution cache une forte disparité, avec une augmentation de 40 % pour la plateforme rennaise¹⁴⁸ et une diminution de plus de 20 % pour celles de **Lorient (Morbihan)**, **Dinard (Ille-et-Vilaine)**, **Quimper (Finistère)** et **Lannion (Côtes-d'Armor)**.

Cette concentration du trafic sur les deux aéroports de **Brest** et **Rennes (Ille-et-Vilaine)** au détriment des plus petits est depuis peu exacerbée par deux facteurs à fort impact : l'arrivée de la ligne ferroviaire à grande vitesse en 2017 et l'abandon du projet de **Notre-Dame des Landes** près de **Nantes (Loire-Atlantique)**.

La mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) modifie les conditions de desserte du territoire breton en rapprochant les principales agglomérations de **Paris**¹⁴⁹. La Bretagne dispose désormais d'un maillage ferroviaire très performant, avec une gare accueillant un train à grande vitesse pour 185 000 habitants, contre une pour 372 200 s'agissant de la France entière. À titre d'exemple, la ligne aéroportuaire Quimper-Paris (trois allers et retours par jour en semaine conformément à l'obligation de service public, cf. *infra*) est concurrencée par une desserte ferroviaire assurant 11 liaisons quotidiennes.

¹⁴⁷ 22 % d'augmentation en Bretagne contre 18 % sur tout le territoire français.

¹⁴⁸ La décision de la compagnie Air France et de ses filiales de réduire les vols domestiques intérieurs génère toutefois une stagnation du trafic sur l'aéroport de Rennes en 2019.

¹⁴⁹ Soit, à ce jour, 1h30 pour Rennes, 3h40 pour Brest, Quimper et Lannion, 2h50 pour Lorient et 2h20 pour Saint-Brieuc.

En sens inverse, le retrait du projet d'un aéroport du Grand Ouest sur le site de **Notre-Dame des Landes** en février 2018 a déjà des conséquences sur le développement du trafic qui profite à la plateforme de **Rennes** : entre les seules années 2017 et 2018, la fréquentation de cette dernière a augmenté de 18,2 %. Selon le pacte d'accessibilité et de mobilité signé en février 2019 entre l'État et la région Bretagne, le développement de l'aéroport de **Rennes** est un enjeu d'intérêt national, qui justifie l'engagement d'un schéma d'aménagement stratégique de la plateforme, permettant d'envisager un potentiel de 2 millions de passagers à l'horizon 2035. Les études sont en cours mais un agrandissement des parkings a d'ores et déjà été réalisé en 2019 et des travaux sur la piste sont prévus en mars 2020.

2 - Des logiques économiques hétérogènes

En tant qu'entreprises commerciales, les aéroports ont vocation à équilibrer leur exploitation par des recettes issues de leur activité. Ces recettes proviennent en premier lieu des redevances aéronautiques versées par les compagnies aériennes en contrepartie des services rendus (tels que la gestion des passagers et des bagages, ou celle des avions au sol), mais aussi d'un certain nombre d'activités extra-aéronautiques, au premier rang desquelles les parkings de passagers, les locaux loués à des entreprises privées, mais aussi les boutiques, les restaurants, etc. D'une manière générale, les recettes issues de ces activités prennent une part croissante dans les ressources des aéroports qui ont le potentiel pour les développer¹⁵⁰.

L'équilibre économique de chaque aéroport est spécifique et dépend notamment de la nature du trafic, du nombre de passagers, des compagnies y opérant, du potentiel de développement, du besoin d'investissements, de l'endettement, etc.

¹⁵⁰ Elles représentent en moyenne 45,8 % des recettes des aéroports européens (source : ACI Europe juin 2019). En France, selon l'union des aéroports français : près de 42 % du chiffre d'affaires pour Aéroport de Paris (ADP), 45 % pour celui de Marseille, 41 % pour celui de Toulouse ; pour ADP, elles contribuent à 59 % du résultat opérationnel courant.

Toutefois, des études¹⁵¹ ont démontré, de longue date, que cet équilibre est, en tout état de cause, fortement compromis en dessous d'un certain volume d'activité, généralement compris entre 1 et 1,2 million de passagers transportés par an, compte tenu des coûts fixes indispensables à l'activité aérienne commerciale.

Les aéroports bretons répondent pour leur part à différentes logiques économiques. À côté de **Rennes** et de **Brest**, dont le volume d'activité leur permet d'envisager un équilibre d'exploitation, le modèle économique des petites plateformes repose sur des spécificités locales.

Ainsi, l'aéroport de **Lorient** est adossé à une plateforme militaire, ce qui lui permet de partager ses charges d'exploitation. Celui de **Dinard (Ille-et-Vilaine)** tire ses principales ressources d'exploitation d'une activité de maintenance avionique, civile et militaire ; la Sabena Technics¹⁵² est en effet la première à bénéficier de la mise à disposition de l'ensemble des moyens aéroportuaires humains et matériels contre le paiement d'une redevance annuelle.

Le trafic sur l'aéroport de **Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor)** apparaît lié aux performances de l'équipe de football de **Guingamp (Côtes-d'Armor)**, l'essentiel des passagers gravitant autour de cette équipe. **Lannion (Côtes-d'Armor)** et **Quimper** sont le lieu d'implantation d'entreprises privées.

Ces aéroports sont restés dans leur ensemble très dépendants des aides publiques, qu'il s'agisse d'aides à l'exploitation (**Lannion, Saint-Brieuc**), de subventions d'une liaison aérienne (**Lannion, Lorient, Quimper**) ou encore d'aides à l'investissement.

¹⁵¹ Notamment : Jacques Pavau, *Les aides publiques au transport aérien*, juin 2019. Cf. également, Cour des comptes européenne, 2014 : si les aéroports dont le trafic dépasse 5 millions de PAX [terme employé par les professionnels du tourisme pour désigner un passager ou un client] peuvent être profitables, ceux entre 1 et 5 millions ont de plus fortes chances d'opérer entre leur seuil de rentabilité et leur seuil de fermeture, c'est-à-dire de ne pas couvrir l'ensemble de leurs coûts d'infrastructures. Ceux qui accueillent moins d'un million de passagers seraient souvent en deçà de ce seuil. La Cour des comptes européennes souligne que ses propres conclusions confirment les données publiées en 2001 par *Airports Council International* (ACI).

¹⁵² Entreprise de maintenance aéronautique à vocation civile et militaire qui emploie plus de 500 personnes sur le site de Dinard et prévoit 250 embauches dans les trois ans à venir.

B - Des financements publics significatifs, un modèle économique fragile

Les financements publics aux aéroports prennent des formes très diverses. Les collectivités territoriales (région, départements, EPCI) mais aussi les chambres de commerce et d'industrie (CCI) et les syndicats mixtes peuvent leur verser des subventions d'exploitation et des subventions d'équipement. Ils peuvent aussi accorder des aides aux compagnies aériennes ou encore des aides indirectes aux gestionnaires (mises à disposition de personnels et d'équipements, réductions de taxes foncière). L'État intervient également en apportant un financement aux compagnies aériennes pour les liaisons sous obligation de service public (OSP) et par la prise en charge d'une partie des missions régaliennes de sécurité et de sûreté (navigation aérienne, police, douanes). Il soutient de surcroît les aéroports régionaux à travers une majoration de la taxe d'aéroport¹⁵³ ; en 2018, cette charge fiscale au bénéfice des plateformes bretonnes est évaluée à 3,6 M€.

En Bretagne, les collectivités publiques¹⁵⁴ ont ainsi contribué au financement du transport aérien pour un montant de presque 45 M€ sur la période 2012-2017, hors dépenses régaliennes de sûreté et de sécurité. La région a contribué à hauteur de 41 % de ce montant qui se décompose comme suit.

D'abord, concernant les aides aux gestionnaires des plateformes aéroportuaires, les collectivités territoriales et leurs groupements ont versé près de 8 M€ de subventions d'exploitation¹⁵⁵ et 5,6 M€ au titre des aides à l'investissement¹⁵⁶.

La région a, en outre, attribué 1,5 M€ au gestionnaire de l'aéroport de **Dinard** jusqu'en 2009 au titre du remboursement d'une avance faite sur ses fonds propres et près d'un million d'euros à d'autres petites structures, dédiées notamment à l'aviation de loisirs.

¹⁵³ Ce système de péréquation nationale vient en aide aux plateformes qui ne peuvent pas couvrir leurs dépenses de sûreté et de sécurité avec la taxe d'aéroport générée par leur trafic. Les aéroports de Rennes et de Brest ne sont pas concernés par ce dispositif.

¹⁵⁴ État, région, département et deux communautés de commune des Côtes-d'Armor, CCI (Côtes-d'Armor et Morbihan) ; hors dépenses régaliennes.

¹⁵⁵ Lannion et Saint-Brieuc ont reçu, respectivement, 4,8 M€ et 3,3 M€ de subventions d'exploitation.

¹⁵⁶ Le délégataire des aéroports de Rennes et de Dinard a perçu 3 M€, celui de Brest 1,9 M€ et celui de Quimper 0,7 M€.

Au titre des obligations de service public, 21 M€ ont, par ailleurs, été attribués, aux compagnies desservant les aéroports de **Lorient** et de **Lannion**¹⁵⁷.

Enfin, le syndicat mixte du Grand-Ouest, qui a géré jusqu'en février 2018 le projet d'aéroport sur le site de **Notre-Dame des Landes (Loire-Atlantique)**, a bénéficié d'une subvention régionale d'un montant 7,74 M€ ; les modalités du remboursement de cette aide sont en cours de négociation avec l'État.

1 - Des aides qui dépassent le cadre normal des délégations de service public

Dans le cadre des contrats qu'elle a passés pour la gestion des quatre aéroports de **Rennes-Dinard**, de **Brest** et de **Quimper**, la région a apporté des aides à l'exploitation aéroportuaire qui dépassent le cadre habituel d'une délégation de service public.

Ainsi, le contrat conclu avec la société gestionnaire des aéroports de **Rennes** et de **Dinard** (SEARD) prévoit la réalisation d'investissements financés à 66 % par la région, nonobstant les mécanismes de régulation contractuels¹⁵⁸. Concernant l'aéroport de **Brest**, la région a financé 23 % des investissements réalisés par son délégataire jusqu'en 2016¹⁵⁹. Ces pourcentages paraissent élevés.

Par ailleurs, le contrat signé entre la région et la SEARD pour la gestion des aéroports de **Rennes** et de **Dinard** a été établi en 2010 avec la perspective de l'ouverture d'un aéroport sur le site de **Notre-Dame des Landes** en 2017 et l'anticipation d'une baisse de trafic concomitante sur celui de **Rennes**. Ce site aurait en effet été plus proche de la capitale bretonne de 35 km que l'actuel aéroport de **Nantes**.

Du fait de l'abandon de ce projet, l'équilibre économique de la délégation est aujourd'hui particulièrement favorable au délégataire et notamment à ses actionnaires, la chambre de commerce et d'industrie d'Ille-et-Vilaine et Vinci Airports. Ainsi, le capital que ces derniers ont apporté en 2010 était de 15 000 € ; compte tenu de l'importance des résultats annuels dégagés, les dividendes qu'ils ont perçus au titre de la période 2011-2016, à hauteur de 801 000 €, correspondent à un taux de rendement annuel de 90 %.

¹⁵⁷ Si les compensations pour obligation de service public bénéficient aux compagnies, une partie des fonds transitent par les comptes des gestionnaires d'aéroports.

¹⁵⁸ Participation du délégataire au plan pluriannuel d'investissement à hauteur de 50 % de l'excédent brut d'exploitation prévisionnel et part variable de la redevance concessive.

¹⁵⁹ Sur la base des comptes produits par le délégataire.

Au surplus, les conditions d'exécution des contrats de délégation de service public ont parfois été exagérément favorables aux délégataires avec, notamment, des prêts et des avances de trésorerie par les actionnaires de la SEARD à des taux élevés¹⁶⁰. Une vigilance renforcée des autorités délégantes leur aurait permis de mieux préserver leurs intérêts. À cet égard, la région Bretagne négocie des adaptations au contrat passé avec la SEARD, afin d'envisager le financement des investissements nécessaires au développement du trafic aérien sur l'aéroport de Rennes.

2 - Le statut d'obligation de service public : une solution coûteuse, un bilan décevant

Les obligations de service public (OSP) constituent des normes d'exploitation auxquelles les transporteurs aériens doivent se plier et en contrepartie desquelles ils peuvent, dans certaines conditions, bénéficier d'une exclusivité et percevoir une aide financière publique, conformément au règlement européen CE 1008/2008 du 24 septembre 2008.

Alors que le bilan des OSP¹⁶¹ sur les lignes Lorient-Lyon et Lannion-Orly apparaît peu concluant, le trafic ayant continué à diminuer malgré le niveau élevé de subventions publiques, une nouvelle ligne bénéficiant de ce statut vient d'être mise en place à Quimper.

La compensation financière apportée à la compagnie aérienne assurant une liaison régulière entre **Lorient (Morbihan)** et **Lyon (Rhône)** s'est élevée à 5 M€ entre 2012 et 2015. Avec un taux de remplissage des avions en diminution constante pour s'établir à 50 %, le montant de la subvention publique par passager sur un aller simple s'élevait à 52 € en 2014. Concernant la ligne Lannion-Orly, le montant des subventions a atteint 16 M€ au titre de la période 2012-2017, avec un coût public par passager et par trajet de 100 €. Au regard de ces coûts et de l'absence de compagnie aérienne intéressée, ces OSP ont été abandonnées, la première en 2015 et la seconde en 2018.

¹⁶⁰ En outre, à Quimper, la région a par exemple octroyé une subvention forfaitaire au délégataire sans se prémunir d'une réalisation incomplète des investissements prévus ; les infrastructures d'accueil des passagers étaient, en 2017, très dégradées. Dans le cas de la délégation pour l'exploitation de l'aéroport de Brest jusqu'en 2017, le montant de la redevance concessive n'a jamais été revalorisé : représentant moins de 1 % de l'excédent brut d'exploitation, son caractère symbolique était avéré.

¹⁶¹ Dans l'Union européenne en 2017, 13 États avaient mis en place 179 liaisons soumises à OSP, dont 136 subventionnées par les pouvoirs publics, pour un montant estimé à au moins 300 M€ par an. La France en comptait 40 (la majorité en Corse et outre-Mer), pour près de 5,7 millions de passagers par an, soit un sur cinq en transport intérieur (source : communication de la Commission européenne 2017/C 194/01).

C'est pourtant la solution retenue pour maintenir la ligne Quimper-Orly que la compagnie Air France a décidé en septembre 2019 de cesser d'exploiter, faute de rentabilité. À compter du 25 novembre 2019, cette liaison a repris dans le cadre d'une obligation de service public dont le principe avait été validé par l'État et la région, dans le pacte d'accessibilité pour la Bretagne. Le financement de cette OSP est prévu à hauteur de 12 M€ (3 M€ par an sur quatre ans, dont 1,17 M€ versés par l'État¹⁶² et 1,5 M€ par la région, le solde étant apporté par les intercommunalités de Cornouaille et le département du Finistère). Les principales obligations imposées sont de mettre en œuvre, toute l'année, trois allers et retours par jour en semaine, un le samedi, deux le dimanche, avec une capacité minimale de 82 500 sièges par an¹⁶³. Une clause de suspension de contrat est prévue si le trafic descend en deçà de 60 000 passagers. Sur les bases de la fréquentation prévues par l'OSP, le coût public par passager et par trajet pourrait s'établir entre 35 € et 50 €.

Toutefois, ces dispositions paraissent optimistes. En 2018, cette ligne n'avait transporté, selon le délégataire, que 67 600 passagers (-18,7 % par rapport à 2017). En outre, les incidents récurrents sur la ligne (retards, annulations, etc.) et sa fermeture à compter du mois de septembre 2019 en attendant la mise en œuvre de l'OSP, pourraient avoir un impact durable sur la fréquentation, les usagers ayant trouvé des alternatives. Il faut en effet rappeler la situation de proximité avec l'aéroport de **Brest** : le délégataire chargé d'exploiter ces deux aéroports évoquait ainsi, dans son offre de service, le fait que « *leurs zones de chalandise se recouvrent en quasi-totalité* ». Cette situation est renforcée par la mise en œuvre, par la région, d'un plan d'amélioration des liaisons ferroviaires et routières entre ces deux villes, en moins d'une heure. Enfin, l'effet de la concurrence de la ligne à grande vitesse ne doit pas être négligé, même si les conditions de desserte peuvent être améliorées, ce que le pacte d'accessibilité prend en compte¹⁶⁴.

¹⁶² Au cours des assises nationales du transport aérien en 2018, la ministre des transports a annoncé une enveloppe supplémentaire globale de 15 M€ en 2019 pour les lignes sous OSP (multipliant ainsi leur budget par 4).

¹⁶³ Un arrêté du 16 mai 2005 définit les critères d'éligibilité à un co-financement par l'État, notamment : fréquentation minimale l'année précédente ; insuffisance des liaisons existantes ; obligation d'opérer au moins deux allers-retours par jour (un aller-retour en cas de particularités du territoire) 220 jours par an hors fins de semaine et au plus 21 allers-retours par semaine.

¹⁶⁴ Le trajet en train le plus court entre Quimper et Paris dure 3h33, la moyenne est de 3h45. Le premier train arrive à Paris à 9h04. Pour raccourcir la durée du trajet, le pacte d'accessibilité confirme le lancement d'études pour le projet d'une nouvelle section Rennes-Redon permettant notamment de rapprocher Quimper de Rennes et Paris.

Le pacte fige ainsi le financement public d'une liaison aérienne concurrencée par la ligne ferroviaire à grande vitesse.

3 - Les aides attribuées aux compagnies aériennes

Ces aides peuvent prendre la forme d'abattements sur les redevances dues par les compagnies aériennes ou, de manière indirecte, de prestations d'assistance en escale accordées dans des conditions avantageuses.

Les normes juridiques¹⁶⁵ qui encadrent ces aides s'articulent autour de trois grands principes : la transparence des modalités de leur détermination, leur caractère proportionné à l'objectif d'intérêt général et leur octroi à toutes les compagnies remplissant les conditions pour y prétendre.

Le référé sur l'aéroport de Beauvais fait état du non-respect de ces principes au bénéfice de la compagnie Ryanair ; celle-ci s'est notamment vue accorder par le délégataire des diminutions du montant de certaines redevances sans limitation de durée, la gratuité des prestations d'assistance en escale ainsi qu'un intéressement lié à l'accroissement du trafic, sans validation par la commission consultative économique qui réunit l'ensemble des acteurs parties prenantes à l'exploitation de l'aéroport.

En Bretagne, les aides attribuées au titre des redevances apparaissent aujourd'hui conformes à ces normes en termes de transparence et d'égalité de traitement. Les commissions consultatives économiques constituées pour chacun des aéroports et présidées par le délégant sont consultées, conformément à l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, sur l'évolution du montant des redevances aéronautiques¹⁶⁶. Elles se sont prononcées sur le principe ainsi que sur les montants des mesures incitatives proposées aux compagnies, sous forme d'abattements de redevances attribués pour trois ans aux compagnies qui ouvrent de nouvelles lignes ou améliorent leur offre sur les lignes existantes.

¹⁶⁵ Le régime des aides publiques aux aéroports et aux compagnies aériennes est détaillé dans les lignes directrices de la Commission européenne (2014/C 99/03) ; il est aujourd'hui encadré par le règlement (UE) n° 2017/1084.

¹⁶⁶ Redevances aéronautiques réglementées (« atterrissage/balisage », « stationnement » et « passager »), en contrepartie de l'usage de terrains, infrastructures, locaux et équipements aéroportuaires.

En revanche, la tarification des prestations d'assistance en escale¹⁶⁷ est déterminée dans des conditions parfois peu transparentes. En effet, la complexité des tarifications et l'absence de motivation explicite des différenciations tarifaires appliquées rendent difficile la comparaison des différents contrats signés avec les compagnies ; cette opacité ne permet pas réellement la vérification du respect du principe de proportionnalité.

Ainsi, ces prestations sont soumises à une grande diversité de tarifs sur l'aéroport de **Rennes**, sans que ces différences fassent l'objet d'une justification très claire et comparable dans les contrats, pour des avions de capacité proche. Sur la plateforme de **Dinard**, le forfait est de 500 € par touchée¹⁶⁸ si la compagnie assure moins de 250 rotations par an, 300 € au-delà et 1 € symbolique à partir de 320 rotations. Si ce dernier tarif concerne toutes les compagnies potentielles, il ne correspond pas au coût réel de la prestation et contribue à la baisse de l'excédent brut d'exploitation (EBE) du délégataire ; elle affectera la participation de ce dernier au financement des investissements aéroportuaires qui est assise sur l'EBE.

À Brest, le délégataire s'est doté de critères théoriques lui permettant d'arrêter le montant de ces prestations ; pourtant, les conventions passées à ce titre avec les compagnies aériennes font état de relations financières parfois très différentes selon les compagnies, sans que les tarifs fixés soient toujours objectivement motivés par des prestations ou des contraintes particulières.

Il est donc difficile d'évaluer le rapport entre le service rendu et sa tarification.

*
**

Cependant, malgré l'importance du soutien financier apporté par les collectivités publiques, les petits aéroports bretons sont soumis à des difficultés structurelles, liées à une perte d'attractivité et à une diminution de leur activité qui remettent en cause leur modèle économique. Au-delà des facteurs spécifiques à la Bretagne (LGV, abandon du projet d'aéroport de **Notre-Dame des Landes**), le trafic aérien évolue désormais dans un environnement global en pleine mutation qui appelle la mise en œuvre d'une véritable stratégie régionale.

¹⁶⁷ Activités au sol exécutées pour les compagnies aériennes, notamment : enregistrement, transport des bagages ; nettoyage, chargement, déchargement des avions ; transports entre avion et aérogare ; stockage, alimentation en carburant et huile ; préparation, stockage de nourriture et de boissons, etc.

¹⁶⁸ Période passée au sol par un avion entre l'atterrissage et le décollage, permettant d'effectuer les opérations d'assistance en escale.

II - Un environnement en pleine mutation, une reconfiguration à engager

A - Une stratégie obsolète face à un environnement global en pleine mutation

1 - Un environnement en pleine mutation

a) Vers une réglementation européenne plus stricte

Les perspectives d'évolution de la réglementation européenne à l'horizon 2024 invitent à anticiper les conséquences potentielles sur les aides publiques au transport aérien, notamment au bénéfice des petits aéroports.

Les lignes directrices¹⁶⁹ publiées par la Commission en 2014¹⁷⁰ précisent en effet qu'en 2024, « tous les aéroports devront couvrir l'intégralité de leurs coûts d'exploitation ». Durant cette période transitoire de 10 ans, la Commission admet comme compatibles des aides octroyées, selon les critères qu'elle fixe, aux aéroports situés en dessous d'un certain seuil. Elle précise par exemple que, lorsque des aéroports sont situés à moins de 100 km ou à 60 minutes de route les uns des autres, une aide au fonctionnement est davantage susceptible de fausser la concurrence et doit obligatoirement faire l'objet d'une notification préalable. Certes, le développement régional fait partie des critères de compatibilité énumérés, mais il n'est pas le seul, et les autres éléments pris en compte reposent sur des considérations essentiellement économiques. La Commission précise ainsi que la compatibilité sera difficilement démontrable lorsque l'aéroport aidé est situé dans la même zone d'attraction qu'un autre ayant de faibles taux de fréquentation.

¹⁶⁹ Les lignes directrices et lignes directrices interprétatives sont des communications de la Commission, précisant les critères et analyses qu'elle met en œuvre ou les positions qu'elle entend adopter lors de l'application de la réglementation (traités, règlements, directives).

¹⁷⁰ « Lignes directrices concernant les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes », JO2014/C99/03, § 129.

Par la suite, certaines aides aux aéroports ont été intégrées dans le système d'exemption catégorielle de notification et d'autorisation préalable par la Commission¹⁷¹ ; s'agissant des aides au fonctionnement, seuls les aéroports accueillant moins de 200 000 passagers sont éligibles.

Au-delà de la période de transition fixée par les lignes directrices de 2014, il restera possible d'appliquer des compensations dans le cadre du régime des services d'intérêt économique général (SIEG), mais ce dernier, constituant une dérogation aux règles générales, est d'application stricte.

La Commission a ainsi précisé dans une communication de juin 2017 sa position quant aux critères d'ouverture d'une liaison sous obligation de service public¹⁷², cette dernière constituant une exception admise au principe général de liberté de prestation des services aériens. En particulier, une OSP ne peut être imposée que si une « *liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport* »¹⁷³.

b) L'émergence de nouveaux enjeux environnementaux, économiques et sociétaux

Le trafic aérien est aujourd'hui affecté par un contexte global en évolution rapide, susceptible d'affecter le comportement des acteurs économiques.

La préoccupation environnementale s'affirme de plus en plus dans le débat public. Le conseil des prélèvements obligatoires formule, dans son rapport publié en septembre 2019¹⁷⁴, une proposition visant notamment à supprimer l'exemption de fiscalité des carburants des transports aériens internationaux.

Le TGV reste un mode de transport plus vertueux en termes d'émissions de gaz à effet de serre que l'avion. Si l'on prend en compte les émissions de CO₂ par passager réellement transporté en TGV et en avion, y compris celles générées par les coûts d'infrastructures associées, on arrive, en France, à un écart de 1 à 9,3 entre le TGV et l'avion. Ce ratio

¹⁷¹ Règlement de juin 2017 modifiant le règlement 651/2014. La révision de ce dernier, prévue en 2020 est repoussée par la commission à 2022.

¹⁷² Lignes directrices interprétatives du 17 juin 2017 relatives au règlement CE n° 1008/2008 sur les OSP.

¹⁷³ Le règlement (CE) n° 1008/2008 pose le principe de proportionnalité entre l'obligation de service public et les besoins de développement économique du territoire. Les lignes directrices interprétatives (2017/C 194/01) en précisent les modalités de mise en œuvre.

¹⁷⁴ *La fiscalité environnementale au défi de l'urgence climatique.*

doit toutefois être pondéré par le fait que, pour un même trajet, la distance kilométrique effectivement parcourue est supérieure en TGV qu'en avion ; cet écart va alors de 1 à 7,5.

**Tableau n° 3 : émissions de CO₂ par le TGV et l'avion
(en kg CO₂ / passager / 100 km)**

	TGV	Avion
<i>Émissions générées par voyage</i>	0,3	14,5
<i>Émissions générées par la création d'une LGV</i>	1,3	-
<i>Émissions totales par passager</i>	1,6	14,5

Sources: Cour des comptes d'après des données de l'ADEME, de l'ARAFER, des compagnies aériennes, de la DGAC, de RFF et de la SNCF

Un rapport publié en janvier 2019¹⁷⁵ fait état d'une augmentation des émissions de dioxyde de carbone dans le ciel européen de 10 % entre 2014 et 2017.

Les usages évoluent également. Alors que les transports ferroviaires deviennent plus attractifs pour les voyages d'agrément sur les liaisons nationales (+7 % pour le train entre l'été 2018 et l'été 2019), les pratiques professionnelles, marquées de plus en plus par le développement du numérique, sont également susceptibles d'influer sur le comportement des usagers, et de leur faire préférer un moyen de transport plus confortable que l'avion, disposant de connexions wifi et sans rupture de charge.

Par ailleurs, les aéroports bretons évoluent dans un contexte de concurrence accrue dont les conséquences sur l'avenir des compagnies disposant d'une offre à « bas coût » sont aujourd'hui perceptibles. Ces dernières organisent près de 30 % du trafic sur les aéroports de **Brest** et de **Rennes**¹⁷⁶, pourcentage identique à celui de l'ensemble des aéroports métropolitains¹⁷⁷. Si cette part n'affecte pas de façon prépondérante leur trafic, ce n'est pas le cas pour Dinard, très dépendant de Ryanair.

¹⁷⁵ Rapport environnemental sur le transport aérien en Europe édité par l'agence européenne de sécurité aérienne et par l'agence européenne de l'environnement.

¹⁷⁶ Hop !, Ryanair, Volotea, Easyjet, Vueling, Aer Lingus et Iberia.

¹⁷⁷ Note d'analyse de la DGAC octobre 2017.

Enfin, le réseau mondial se structure autour du développement de grands *hubs*, centres de correspondances internationales ; seuls les aéroports de **Brest** et de **Rennes** qui assurent des correspondances avec les *hubs* de **Roissy** et d'**Amsterdam**, connaissent de ce point de vue une situation économique satisfaisante. Pris dans leur ensemble, les aéroports bretons ont une part de vols intérieurs en France bien plus importante que le reste du territoire (75 % en Bretagne contre 69 % en Normandie, 49 % en Occitanie, 43 % en Pays de la Loire et moins de 40 % dans les autres régions). Or ce sont ces trajets qui sont aujourd'hui fortement remis en cause, notamment au regard des préoccupations environnementales.

2 - Une stratégie obsolète qui a laissé perdurer des déséquilibres

La stratégie des collectivités bretonnes et en premier lieu celle de la région n'a toujours pas pris la mesure de ces évolutions. Reposant sur un schéma obsolète, sans vision d'ensemble ni approche coordonnée entre les différentes collectivités propriétaires¹⁷⁸, les modalités de gestion des infrastructures ont laissé perdurer un modèle qui n'apparaît plus soutenable.

a) L'absence d'une stratégie d'ensemble adaptée aux enjeux

Le schéma breton en vigueur jusqu'à mi-2019 repose sur une stratégie définie en 2008. Pour la région, « *le développement des plateformes aéroportuaires bretonnes doit s'inscrire en cohérence avec le schéma multimodal des déplacements et des transports adopté en décembre 2008* », qui constitue pour la collectivité « *la référence pour la desserte de l'ensemble du territoire géographique de la Bretagne* »¹⁷⁹.

L'un des axes prioritaires de ce schéma consistait à développer, d'une part, l'intermodalité entre le ferroviaire, le routier et l'aéroportuaire, et, d'autre part, la complémentarité entre les infrastructures.

Dix ans plus tard, force est de constater que si la desserte intermodale des aéroports de **Brest** et de **Rennes** est satisfaisante et inscrite dans une véritable complémentarité, tel n'est pas le cas des autres plateformes bretonnes.

¹⁷⁸ La région pour les aéroports de Rennes, Dinard, Brest et Quimper, l'État pour celui de Lorient, et deux syndicats mixtes pour les plateformes de Lannion et de Saint-Brieuc.

¹⁷⁹ Citée dans le rapport d'observations définitives de la CRC Bretagne, octobre 2018.

Par ailleurs, sur la base d'arguments liés à l'aménagement et au développement du territoire, la stratégie actuelle de la région et des autres collectivités impliquées a conduit à financer des aéroports dont les zones de chalandise se recoupent et qui sont désormais concurrencés par le ferroviaire.

Certes, les bénéfices en matière de développement local et de cohésion territoriale ne doivent pas être sous-estimés. Leur intérêt a été rappelé lors des récentes assises nationales du transport aérien, qui ont abouti à l'adoption de la « stratégie nationale du transport aérien 2025 ». L'impact positif du maillage aéroportuaire pour réduire les inégalités territoriales est également souligné dans un rapport du Sénat paru en octobre 2019¹⁸⁰.

Pour autant, ces préoccupations légitimes d'aménagement du territoire n'ont pas fait l'objet, en Bretagne, d'études précises susceptibles de fournir une base tangible aux choix et décisions des collectivités. Aucune analyse approfondie visant à quantifier par exemple l'impact d'un aéroport sur l'attractivité économique d'un territoire donné et prenant en compte le nouveau contexte de desserte par la ligne à grande vitesse n'a ainsi été communiquée lors des contrôles de la chambre régionale des comptes.

Or l'impact économique des aéroports et leur effet positif sur le territoire concerné doivent être mis en balance avec les effets externes négatifs (notamment en matière environnementale) et les coûts supportés par les collectivités publiques, pour évaluer le caractère pertinent de l'équipement¹⁸¹.

En effet, des financements publics récurrents, non justifiés par une telle analyse, lorsque l'activité aéroportuaire est structurellement déficitaire et ne peut faire l'objet d'aucune perspective de développement crédible, ont pour conséquence de retarder les ajustements stratégiques indispensables.

¹⁸⁰ Josiane Costes, *Contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires*, rapport d'information, mission d'information sur les transports aériens, Sénat, n° 734 (2018-2019), 24 septembre 2019.

¹⁸¹ Des méthodologies existent pour aider à la réalisation d'études de ce type : méthode de l'ACI Europe pour le calcul de l'impact économique d'un aéroport sur un territoire (impact direct/indirect/induit/catalytique ; Commission européenne, *Handbook on external costs of transports* ; calcul socioéconomique (analyse coûts-avantages, etc.). L'Occitanie a ainsi fait réaliser en 2017 par un cabinet d'études une étude des retombées socio-économiques du transport aérien dans la région.

b) Des choix qui ont laissé perdurer un modèle déséquilibré

Faute d'une telle vision d'ensemble, les modalités de gestion des aéroports bretons au cours des dernières années n'ont pas résolu les difficultés structurelles de l'offre aéroportuaire et ont laissé subsister, à côté des deux aéroports de **Brest** et **Rennes**, des plateformes structurellement déficitaires et dont la pérennité ne paraît plus assurée.

Dans le cadre du renouvellement des délégations de service public, en 2010 pour les aéroports de **Rennes** et de **Dinard** et en 2017 pour ceux de **Brest** et de **Quimper**, la région a adossé les plateformes les plus fragiles à celles dont la viabilité économique est assurée.

C'est ainsi que les deux aéroports d'Ille-et-Vilaine sont gérés par une société privée, la SEARD¹⁸² ; si son résultat d'exploitation évolue positivement, il est toutefois porté par les résultats excédentaires de l'aéroport rennais et ne doit pas occulter le déficit de celui de **Dinard**¹⁸³. L'exploitation de cette plateforme reste indispensable à la poursuite de l'activité des entreprises industrielles implantées sur son terrain mais elle ne parvient pas à remplir les objectifs commerciaux qui lui permettraient d'atteindre un équilibre financier.

Dans le Finistère, les aéroports de **Brest** et **Quimper** sont gérés, depuis 2017, par la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine de Bretagne-Ouest. Dans ce cas également, le second, plus fragile, s'appuie sur la viabilité économique du premier.

Si cette complémentarité à l'intérieur des deux DSP a permis de maintenir les deux plus petits aéroports, elle n'a pas réglé le problème de leur équilibre économique et de leur viabilité à terme, faute d'avoir été intégrée à une réflexion stratégique plus globale.

Pour les deux aéroports des Côtes-d'Armor, **Lannion** et **Saint-Brieuc**, les complémentarités nécessaires n'ont pas été trouvées. Bien que situés à 70 km l'un de l'autre, ils n'ont mis en œuvre aucune stratégie commune, à l'exception de mutualisations très limitées des moyens humains et techniques.

B - Une reconfiguration à engager

Aujourd'hui, au regard du contexte international et du développement économique régional, la situation des aéroports bretons impose une reconfiguration de l'offre ainsi qu'une remise à plat complète de la stratégie régionale de mobilité.

¹⁸² Société d'exploitation des aéroports de Rennes et de Dinard.

¹⁸³ Respectivement 1,7 M€ et -541 000 € en 2016.

1 - Un paysage aéroportuaire à restructurer

Le développement de transports ferroviaires et routiers performants d'un côté, l'abandon du projet de **Notre-Dame des Landes** de l'autre, impliquent de repenser les équilibres entre les différents aéroports.

Alors que ceux de **Rennes** et de **Brest** ont démontré leur capacité à atteindre un équilibre économique, la réflexion doit porter sur le soutien à apporter aux petites plateformes directement concurrencées par le rail, compte tenu des éléments de contexte précédemment évoqués.

Les aéroports de **Dinard** et de **Lorient**, dont le maintien est en tout état de cause voulu par les collectivités publiques pour des motifs tenant à l'existence d'activités spécifiques liées notamment à la défense nationale¹⁸⁴, sont situés à proximité d'un environnement naturel et historique exceptionnel. En complémentarité, leur potentiel économique et touristique devrait être étudié.

La réflexion stratégique engagée entre collectivités territorialement concernées et acteurs locaux du tourisme apparaît essentielle à la réussite de cet objectif. Le développement de l'interconnexion entre les différents modes de transport est crucial ; ces aéroports, éloignés du centre-ville, ne sont pas desservis par les transports en commun. Si cet éloignement n'est pas un problème pour la clientèle d'affaires, il constitue un frein à l'accueil des touristes. L'ouverture envisagée d'une liaison en transport en commun entre l'aéroport de Dinard, la gare SNCF de Saint-Malo et le site du Mont Saint-Michel apparaît de nature à soutenir la vocation touristique de cette plateforme.

Quant au devenir des plateformes de **Quimper**, **Lannion** et **Saint-Brieuc**, il doit être reconsidéré dans le cadre d'une stratégie économique soutenable.

La volonté de l'État de se retirer de l'exploitation commerciale de l'aéroport de Lorient l'a conduit à proposer à la région Bretagne un transfert de ses activités civiles ; si cette proposition se concrétise, elle impliquera une redéfinition des conditions de desserte aérienne du sud de la Bretagne, compte tenu de la proximité de cette plateforme avec celle de Quimper.

¹⁸⁴ La plateforme civile de Lorient est adossée à l'une des plus grandes bases aériennes militaires de France, la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué. L'aéroport de Dinard héberge sur 35 000 m² l'activité de maintenance avionique, civile et militaire, de Sabena Technics.

Si l'aéroport de **Quimper** bénéficie pour l'heure de l'ouverture d'une ligne sous statut d'obligation de service public, sa viabilité à moyen terme reste fragile.

S'agissant des aéroports de **Lannion** et de **Saint-Brieuc**, le département des Côtes-d'Armor et les deux syndicats mixtes gestionnaires ont lancé en mai 2019 une étude visant à déployer des synergies de gestion entre les deux plateformes, mais celle-ci arrive tardivement.

2 - Une stratégie régionale de mobilité à redéfinir

Le contexte institutionnel actuel est propice à la reconfiguration de la politique régionale de mobilité. En effet, la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a conféré à la région une large compétence en matière d'infrastructures de transport et lui a confié le soin d'établir, dans le cadre d'une concertation publique, un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires à l'horizon 2019, qui intègre notamment la prise en compte de la dimension environnementale.

Or, préalablement à l'adoption de ce schéma, l'État et la région ont pris des engagements précis dans le cadre du pacte d'accessibilité annexé au contrat d'action publique pour la Bretagne. Ce pacte conforte certaines des orientations déjà engagées, notamment sur **Quimper**, sans avoir été précédé d'une remise à plat de la stratégie aéroportuaire.

La « Stratégie nationale du transport aérien 2025 », adoptée par l'État en 2019, rappelle que les régions ont à leur disposition de nouveaux outils de planification, et qu'elles ont plus que jamais un rôle actif à jouer dans la définition et la mise en place d'une stratégie aéroportuaire régionale.

CONCLUSION ET RECOMMANDATION

Le paysage aéroportuaire breton n'est aujourd'hui plus adapté à l'environnement régional et international dans lequel il s'insère. Le modèle économique sur lequel il est bâti n'est plus soutenable pour les petits aéroports, trop dépendants des aides publiques. Quant aux modalités de gestion mises en place, elles n'ont pas permis de résoudre les difficultés financières relevées. La reconfiguration de cette offre aéroportuaire dans le cadre d'une stratégie régionale de mobilité, devra permettre :

- *de définir clairement les enjeux économiques et territoriaux qui justifient une intervention des collectivités et d'évaluer leur impact financier ;*
- *de développer la desserte intermodale des aéroports au plus près des besoins des usagers ;*
- *d'intégrer les évolutions induites par la mise en service de la LGV, porteuse de situations concurrentielles pour les plateformes aéroportuaires ;*
- *de prendre en compte les conséquences environnementales du développement des différents modes de transport.*

La Cour formule la recommandation suivante à l'attention de l'État et des collectivités territoriales bretonnes :

1. *élaborer une stratégie aéroportuaire économiquement soutenable en clarifiant les enjeux de desserte et d'aménagement du territoire, en mettant ces enjeux en perspective avec leurs impacts financiers et environnementaux et en les intégrant dans un schéma régional de complémentarité des différents modes de transport.*
-

Réponses

Réponse de la ministre de la transition écologique et solidaire	208
Réponse du ministre de l'action et des comptes publics.....	210
Réponse du ministre de l'intérieur	211
Réponse du président du conseil régional de Bretagne.....	212
Réponse commune du président du conseil départemental des Côtes-d'Armor, Président du syndicat mixte de l'aéroport de Lannion – Côte de Granit et du président du syndicat mixte de l'aéroport de Saint-Brieuc Armor	218
Réponse du président de Lannion-Trégor communauté	219
Réponse du président de la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine de Bretagne Ouest.....	220
Réponse du président de la chambre de commerce et d'industrie d'Ille-et-Vilaine	222
Réponse du président de la chambre de commerce et d'industrie du Morbihan	222
Réponse du président de la société d'exploitation aéroportuaire Rennes Dinard Bretagne.....	226
Réponse du président de la société Aéroports de Bretagne Ouest	229
Réponse du président de la société Aéroport de Cornouaille	231

Destinataire n'ayant pas d'observation

Ministre de l'économie et des finances
--

Destinataire n'ayant pas répondu

Président du syndicat mixte aéroportuaire du Grand Ouest
--

RÉPONSE DE LA MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

En premier lieu, nous soulignons que le seul aéroport breton pour la gestion duquel l'État est compétent est l'aéroport de Lorient-Lann Bihoué. Nous souscrivons pleinement à votre recommandation visant à élaborer une stratégie aéroportuaire économiquement soutenable en clarifiant les enjeux de desserte et d'aménagement du territoire, en mettant ces enjeux en perspective avec leurs impacts financiers et environnementaux et en les intégrant dans un schéma régional de complémentarité des différents modes de transport. Nous partageons en particulier l'objectif de maintien d'un maillage aéroportuaire économiquement soutenable en Bretagne et ce, sur la base d'une stratégie aéroportuaire renouvelée inscrite dans un schéma régional des transports.

La question du maillage aéroportuaire se pose avec acuité en Bretagne, qui comporte, selon la typologie des aéroports définie dans le rapport sénatorial « sur le maillage aéroportuaire français », deux aéroports métropolitains (Brest et Rennes), un aéroport d'import de voyageurs (Dinard), quatre aéroports locaux de désenclavement (Lannion, Lorient, Quimper et Ouessant) et deux aéroports d'aviation générale et d'affaires (Morlaix et Vannes).

La stratégie nationale du transport aérien 2025, publiée en mars 2019, a rappelé l'importance du transport aérien comme outil de mobilité pour les populations et de développement des territoires, et a désigné les régions comme cheffe de file dans la définition d'une stratégie aéroportuaire régionale adaptée au développement des territoires.

Par ailleurs, l'État et le Conseil régional de Bretagne ont conclu en février 2019 un pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne comportant un volet aéroportuaire. Sans remettre totalement à plat la stratégie aéroportuaire de la Bretagne, ce pacte a permis d'engager un certain nombre de mesures devenues nécessaires après l'annonce de l'abandon du projet de nouvel aéroport à Notre-Dame des Landes, tels que la mise en place d'obligations de service public sur la liaison Quimper-Paris ou le transfert en pleine propriété à la région de terrains appartenant à l'État afin de permettre le développement de l'aéroport de Rennes.

Sur la base de ces éléments, les collectivités bretonnes, et en premier lieu la région Bretagne, pourront élaborer une stratégie aéroportuaire régionale, partagée avec l'État, pour ainsi donner de la visibilité aux acteurs du transport aérien et une cohérence d'utilisation, dans une perspective plus large d'aménagement du territoire et de desserte. Cette réflexion devra, pour se faire, intégrer l'intermodalité des transports au niveau local.

Au plan méthodologique et pour ce qui concerne les outils permettant de poursuivre cette stratégie aéroportuaire régionale, les collectivités pourront être attentives aux évolutions à venir concernant les lignes directrices de 2014 sur les aides d'État en faveur des aéroports et des compagnies aériennes :

- *lors du Congrès de l'Union des aéroports français le 7 novembre, la Commission européenne a esquissé certaines perspectives envisageables pour la révision de ces lignes directrices et le cadre applicable au-delà de l'année 2024 (fin d'application de ces lignes directrices : 4 avril 2024). Une réflexion est ainsi ouverte sur l'extension au-delà de 2024 des aides au fonctionnement en faveur des aéroports à faible trafic (moins d'un million de passagers par an) ;*
- *il est par ailleurs question de réfléchir à la simplification de la procédure de notification des aides d'État, au moyen, le cas échéant, d'une extension supplémentaire du règlement général d'exemption par catégories (RGEC) aux aéroports ;*
- *pour ce qui concerne les aides aux compagnies aériennes, la Commission européenne considère qu'elles demeurent nécessaires pour les aéroports à faible trafic. À ce titre, la stratégie aéroportuaire bretonne pourrait s'appuyer sur des outils favorisant une meilleure attractivité, à savoir des aides au démarrage de nouvelles lignes, sous condition d'un strict respect des règles en matière d'aides d'État et dans la limite des zones de chalandise des aéroports. Le Gouvernement ne saurait accepter, autoriser ou couvrir la mise en place de soutiens directs ou indirects à des compagnies et services aériens qui n'entrent pas dans le cadre défini pour les aides d'État ;*
- *enfin, en matière de durabilité de la stratégie aéroportuaire, au-delà des aspects de rentabilité économique, il conviendra de réfléchir à la prise en compte des exigences environnementales pour l'octroi d'aides publiques, sur la base de critères de conditionnalité, par exemple.*

En ce qui concerne la complémentarité des plateformes aéroportuaires locales, au moyen de « doublets » (exemple Brest/Quimper, Rennes/Dinard, Lannion/Saint-Brieuc), la stratégie régionale s'appuyant sur des regroupements de plateformes aux caractéristiques complémentaires peut être encouragée, en particulier quand les synergies réelles existent et que des motifs de cohérence économique et territoriale sont poursuivis. L'exemple de Rennes et Dinard, gérés conjointement, montre qu'il n'est pas nécessaire de rentrer dans une démarche de recherche systématique d'augmentation du trafic, dès lors que des stratégies de diversification et de complémentarité sont mises en œuvre.

Dans ce contexte, les stratégies inclusives regroupant des aéroports rentables et des plateformes à l'équilibre financier structurellement plus précaire s'inscrivent pleinement dans un objectif d'aménagement et de maintien de l'attractivité des territoires.

Votre rapport appelle par ailleurs des remarques de notre part s'agissant plus particulièrement de l'aéroport de Lorient. En effet, cet aéroport demeure propriété de l'État en raison de la présence d'une base aéronautique navale. Cependant, compte tenu de l'intérêt régional que peut revêtir l'activité civile de l'aéroport de Lorient, ou à tout le moins de l'effet qu'elle peut avoir sur le trafic des aéroports dont la région est propriétaire, l'État et la région Bretagne ont mené conjointement une étude stratégique et financière de l'aéroport de Lorient, qui a conclu à la nécessité de développer le trafic pour rétablir l'équilibre financier. La convention de concession conclue entre l'État et la Chambre de commerce et d'industrie du Morbihan expirant au 31 décembre 2021, l'État et la région Bretagne poursuivent leurs échanges afin de définir le positionnement attendu de Lorient dans la stratégie aéroportuaire régionale et son mode d'exploitation.

Enfin, nous soulignons que la région Bretagne est encouragée à intégrer sa stratégie aéroportuaire dans une stratégie régionale de mobilité plus vaste comprenant, de surcroît, des solutions tant au regard des enjeux d'intermodalité que des enjeux environnementaux.

RÉPONSE DU MINISTRE DE L'ACTION ET DES COMPTES PUBLICS

Je ne peux que souscrire à la recommandation de la Cour de redéfinir la stratégie aéroportuaire régionale en lien avec l'État. Si les conclusions à tirer de cette redéfinition relèvent principalement de la région Bretagne, elles devront également conduire l'État à adapter sa politique de conventionnement de lignes d'aménagement du territoire. En particulier, si les Assises du transport aérien ont conduit à renouveler l'engagement de l'État en faveur de ces lignes, leur maintien ou leur ouverture devra s'intégrer dans une stratégie multimodale actualisée de transport au niveau régional, dans un souci d'efficience de la dépense. Celle-ci devra en particulier tenir compte du développement des dessertes ferroviaires et s'appuyer sur une analyse plus détaillée de leur pertinence socio-économique. Enfin, l'engagement du Gouvernement en faveur de la transition écologique invite à réexaminer le soutien public à des infrastructures génératrices de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, outre les dispositifs relevés par la Cour, le soutien de l'État aux aéroports régionaux, dont certains aéroports bretons, passe également par la majoration de la taxe d'aéroport, système qui permet de faire prendre en charge par une péréquation nationale une partie des coûts de sûreté et de sécurité des aéroports qui ne perçoivent pas ou pas assez de taxe d'aéroport pour couvrir ces dépenses. Ce soutien, qui a représenté 3,6 M€ en 2018 au profit des aéroports bretons à l'exception de ceux de Brest et Rennes, constitue une charge fiscale pour l'ensemble du trafic aérien national.

RÉPONSE DU MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

Ce rapport fait état d'un modèle économique inadapté à son environnement régional et international et insoutenable pour les petits aéroports, dépendants des aides publiques.

Je tiens à vous informer que des transferts de propriétés entre l'État (et notamment le ministère de l'intérieur) et la collectivité territoriale (la région) sont en cours afin de favoriser le développement de l'aéroport de Rennes.

Ces transferts sont prévus par le pacte d'accessibilité de la Bretagne signé le 8 février 2019 entre la préfète de la région Bretagne et le président de la région Bretagne, en présence du Premier ministre. Ce document prévoit dans son engagement n° 11 que « l'État mobilise l'ensemble de ses moyens pour aboutir à un transfert en pleine propriété du foncier nécessaire au projet d'extension de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques porté par la région avant le 1^{er} janvier 2021. Le transfert des parcelles fera l'objet, au préalable, de conventions entre l'État et la région fixant les obligations à la charge de la collectivité bénéficiaire ».

Ces transferts sont organisés pour le ministère de l'intérieur et plus particulièrement pour la direction générale de la police nationale, afin de garantir les intérêts des services du RAID installés sur le site et la satisfaction de leurs besoins opérationnels, sans que les mesures nécessaires au développement de l'aéroport de Rennes ne portent préjudice aux intérêts financiers et patrimoniaux du ministère de l'intérieur.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE

Ce rapport fait suite au contrôle des comptes des 7 aéroports bretons depuis 2012. Totalisant 2,3 millions de passagers, l'activité des aéroports de Brest, Quimper, Rennes, Dinard (de compétence régionale) et Saint-Brieuc, Lannion et Lorient, a été analysée au regard des enjeux suivants :

- Complémentarité avec les autres modes de transport ;
- Développement économique et attractivité du territoire ;
- Maîtrise de la dépense publique.

La note ci-après répond aux éléments saillants du projet de rapport communiqué à la Région par courrier du 28 octobre 2019 du Premier Président de la Cour des Comptes et ne porte que sur les aéroports de compétence régionale. Cet argumentaire complète la réponse apportée le 2 novembre 2017 au rapport provisoire de la chambre régionale des comptes de Bretagne du 12 septembre 2017, complété dans le rapport définitif de novembre 2018.

I. « En Bretagne, un paysage aéroportuaire particulièrement dense, un coût élevé pour les finances publiques »

Le nombre élevé d'aéroports en Bretagne s'explique par son histoire. En effet l'importance géostratégique de la Bretagne a suscité la construction de plusieurs plateformes dans le contexte de la seconde guerre mondiale (comme Lorient en 1938 ou encore Dinard réalisée par les occupants et encore, Rennes considérablement agrandie entre 1941 et 1942).

La situation péninsulaire et périphérique de la Bretagne constitue également une réalité déterminante. Aussi, la question des déplacements en Bretagne est essentielle pour tous les bretons.nes de sorte que la politique en matière de mobilité, tant de l'État, du Conseil régional que des autres collectivités publiques bretonnes, est très volontariste pour un développement de tous les modes de transport (RN 164, LGV, TER...).

Concernant le transport aérien et depuis le 1^{er} mars 2007 (date du transfert des aéroports régionaux de l'État à la Région en application de la loi du 13 août 2004) et dans la perspective de la desserte prochaine par la LGV, la Région Bretagne a encadré sa volonté de maîtriser les plateformes indispensables aux besoins des territoires :

- *Transfert de l'État à la Région des seuls aéroports totalisant au moins 100 000 pax/an, justifiant ainsi de répondre aux besoins du territoire (C'est la raison pour laquelle Lannion et Morlaix ne figurent pas dans la liste des aéroports régionaux).*
- *Devant le refus des collectivités locales de revendiquer l'autorité aéroportuaire de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit, la Région a dû solliciter son transfert pour garantir sa pérennisation, indispensable pour assurer les activités industrielles de SABENA TECHNICS sur le site (600 emplois).*

Dès lors, la Région a développé une stratégie visant à répondre aux besoins des territoires, au moindre coût pour les finances publiques :

- *Gestion des deux plateformes de Brest et Quimper, les plus éloignées à l'Ouest de la Bretagne (les activités civiles de l'aéroport de Lorient demeurant sous le contrôle des services de l'État).*
- *Développement de l'offre de l'aéroport de Brest, notamment par davantage de connexions aux hubs nationaux et internationaux.*
- *Solidarité économique entre les aéroports de Brest et Quimper, confiés en 2017 à un même opérateur concessionnaire.*
- *Gestion conjointe des aéroports de Rennes et Dinard dans un contrat de concession unique depuis 2009, permettant de résorber les déficits d'exploitation de l'aéroport de Dinard par les excédents dégagés par la plateforme rennaise.*
- *Contractualisation de l'exploitation de l'aéroport de Rennes intégrant une baisse des trafics après la mise en service de l'aéroport de Notre Dame des Landes prévue en 2017.*

II. « Un environnement en pleine mutation, une reconfiguration à engager »

La stratégie aéroportuaire régionale s'inscrit nécessairement en cohérence avec les décisions de l'État. Ainsi, le projet de construction d'un aéroport international à Notre-Dame-des Landes a-t-il été soutenu financièrement par les collectivités bretonnes au sein du syndicat mixte pour l'aéroport de Notre-Dame des Landes. L'abandon de ce projet conduit à réinterroger l'ensemble des politiques régionales en matière de mobilité, sans d'ailleurs qu'un consensus dans ce domaine entre tous les territoires de Bretagne soit facilement acquis.

Le « Pacte d'accessibilité et de mobilité de la Bretagne » signé le 8 février 2019 par le Premier Ministre et le Président du Conseil régional, témoigne de la volonté d'une convergence entre les politiques de l'État et des collectivités bretonnes en matière de mobilité et de transport, après l'arrêt du projet de construction de l'aéroport du Grand Ouest.

En matière de transport aérien, des causes exogènes (en matière d'environnement, de réglementation européenne et de stratégies des compagnies aériennes notamment) modifient les conditions d'exploitation des aéroports.

Sans nier l'impact de ces données de contexte, bien qu'encore difficilement mesurables, deux décisions récentes de l'État nécessitent de revisiter la stratégie aéroportuaire du Conseil régional de Bretagne :

1°) L'abandon du projet de construction de l'aéroport de Notre-Dame des Landes en janvier 2018 et la saturation de la plateforme nantaise oblige à permettre le développement du trafic de l'aéroport de Rennes :

- Une révision du « Plan de composition générale » (PCG) de la plateforme a été engagée dès 2017. La préfiguration du PCG a permis d'engager des concertations, tant avec les services de l'État, qu'avec Rennes Métropole et les communes voisines de l'aéroport. Ces concertations se poursuivent encore fin 2019.*
- Le PCG prévoit des aménagements pour permettre de porter le trafic de la plateforme de 860 000 PAX en 2018 à 2 millions en 2035. Les investissements seront réalisés en fonction de la progression des trafics effectivement constatée.*
- Alors que le nouveau PCG prévoit une desserte de l'aéroport par un transport en commun en site propre, la connexion directe et très cadencée, de l'aérogare au centre de Rennes par bus (dans l'attente du métro mi 2020) a été organisée dès l'été 2018.*
- Plus de 7 ha de terrain, propriété de l'État, seront cédés à la Région dans le cadre de la loi de finance 2020, pour permettre l'extension des infrastructures aéroportuaires conformément au nouveau PCG de l'aéroport. Ces cessions ont été précédées de conventions négociées, courant 2019, avec les services de l'État maintenus sur le site.*
- Les récentes décisions d'Air France et de ses filiales de réduire les vols domestiques intérieurs sont déjà perceptibles par une stagnation des trafics de l'aéroport de Rennes en 2019 et des baisses prévisibles en 2020. L'exploitant et la Région Bretagne se sont engagés à améliorer l'attractivité de l'aéroport pour les compagnies (dans un*

contexte inter-régional très concurrentiel) et maintenir ainsi une offre conforme aux besoins des bretons.nes.

- *Le contrat de concession confié à la société pour l'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard (SEARD) arrive à échéance fin 2024. Les travaux de réfection de la piste, prévus au contrat de concession, seront réalisés en mars 2020 compris l'élargissement des raquettes de retournement pour permettre l'accueil de plus gros porteurs. La chambre régionale des comptes de Bretagne a relevé à juste titre que le contrat, négocié dans la perspective de la mise en service en 2017 de l'aéroport du Grand Ouest est peu favorable pour le concédant au portage des investissements par la concession. Dans la perspective des travaux nécessaires au développement de la plateforme, des adaptations du contrat font actuellement l'objet de négociations avec les actionnaires de la SEARD (CCI 35 et Vinci Airport). Dans l'hypothèse où ses négociations ne pourraient aboutir, la Région pourrait revoir le terme du contrat ou assumer la réalisation de ces investissements en maîtrise d'ouvrage.*
- *Enfin, l'activité commerciale développée sur la plateforme de Dinard permet de maintenir des services aéronautiques indispensables aux activités industrielles de maintenance avionique de Sabena Technics. Toutefois, le déficit d'exploitation est compensé par les excédents dégagés par la plateforme rennaise, mais grève les résultats de la concession confiée à la SEARD et limite ses capacités d'investissement.*
- *Le Sous-préfet de Saint Malo a pris l'initiative, avec la Région, de mobiliser les élus des EPCI situés à proximité de l'aéroport de Dinard, pour soutenir le développement de la plateforme. Reprenant l'essentiel des recommandations de la chambre régionale des comptes de Bretagne dans son rapport de 2017, un plan d'actions est décliné comme suit :*
 - *Création de la « destination touristique Saint-Malo – Baie du Mont Saint-Michel » par les 2 régions qui invite à changer le nom de l'aéroport de « Dinard-Pleurtuit » pour renforcer son attractivité auprès des compagnies aériennes.*
 - *Développement de nouveaux flux, avec le soutien d'une structure de financement des lignes aériennes portées par les collectivités publiques pour permettre le lancement de nouvelles lignes, dans les limites des obligations réglementaires. Des retombées sur l'activité touristique du secteur sont attendues.*

- *L'ouverture d'une liaison en transport en commun, actuellement inexistante, entre l'aéroport de Dinard, la gare SNCF de Saint-Malo et le Mont Saint-Michel, sujet pointé par la chambre régionale des comptes de Bretagne lors du contrôle de la politique aéroportuaire de la Région en 2017.*

2°) La volonté de l'État de se retirer de l'exploitation commerciale de l'aéroport militaire de Lorient-Lann Bihoué s'est traduite par une proposition de transfert de gestion à la Région des activités civiles de l'aéroport. Dès lors, cette proposition conduit la Région à s'interroger sur la complémentarité de l'offre de transports aériens et la viabilité économique de deux plateformes proches : Lorient et Quimper.

La liaison sous obligation de service public entre Quimper et Paris (Orly), prévue au « Pacte d'accessibilité et de mobilité de la Bretagne » avec le soutien de l'État, a été mise en service le 25 novembre. De la fréquentation de la ligne dépendra la pérennisation de l'aéroport de quimper, les autres trafics étant marginaux. Le titulaire (Chalair) prévoit une augmentation des trafics au cours des quatre années du contrat. Toutefois, une clause contractuelle, libératrice des deux parties, a été prévue si le trafic annuel est inférieur à 60 000 passagers.

Le trafic de la plateforme de Lorient repose aussi essentiellement sur la liaison triangulaire assurée par Air France entre Lorient-Paris (CDG) et Lyon. Les évolutions récentes de la stratégie d'Air France et de ses filiales pourrait compromettre à plus ou moins long terme la pérennisation de cette ligne et donc l'activité commerciale de cet aéroport militaire.

En conséquence, la Région pose des conditions à une éventuelle prise de gestion des activités civiles de l'aéroport de Lorient :

- *Les résultats de la liaison entre les aéroports de Quimper et de Paris (Orly), sous obligation de service public, permettront de vérifier la nécessité de pérenniser une plateforme en Cornouaille. Un trafic insuffisant conduirait la Région à cesser toute activité commerciale sur l'aéroport, sans être accusée de privilégier une autre plateforme.*
- *Des garanties sur la poursuite de l'exploitation de la liaison triangulaire entre Lorient, Paris (CDG) et Lyon, opérée par Air France sont indispensables pour envisager l'avenir de l'aéroport.*
- *Le modèle économique de l'actuelle concession, très déficitaire, devra être conforté avant le transfert de gestion des activités civiles de l'aéroport de Lorient à la Région. Or, les études prospectives sur le devenir de l'aéroport, réalisées en 2018 conjointement par la Région et la DGAC, ont mis en évidence un déséquilibre entre des charges*

d'exploitation trop élevées et des recettes qui devront être augmentées par de nouveaux trafics. Ainsi, la péréquation des charges avec le ministère des Armées devra être négociée et des garanties apportées sur un niveau de service du contrôle aérien suffisant pour permettre le développement commercial de la plateforme.

- Enfin, le règlement définitif du différend financier persistant entre les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et le concessionnaire est indispensable pour assainir les comptes de la concession et améliorer la situation financière du concessionnaire.

III. Conclusions et recommandations :

La Cour des comptes termine son rapport par la recommandation suivante :

« Élaborer une stratégie économiquement soutenable, en clarifiant les enjeux de desserte et d'aménagement du territoire, en mettant ces enjeux en perspective avec leurs impacts financiers et environnementaux, et en les intégrant dans un schéma régional de complémentarité des différents modes de transport ».

Le « Pacte d'accessibilité et de mobilité de la Bretagne » signé le 8 février 2019 par le Premier Ministre et le Président du Conseil régional, constitue la structure de la stratégie régionale aéroportuaire, élaborée dans un dialogue avec l'État. Cette stratégie repose sur la volonté d'assurer la desserte multimodale du territoire à un coût supportable pour les collectivités publiques.

Si le contexte a évolué depuis 2017 (arrêt du projet de l'aéroport du Grand Ouest, desserte ferroviaire améliorée par l'arrivée de la LGV, nouvelles stratégies des compagnies aériennes...) l'impact sur le transport aérien de l'offre TGV, dans la partie la plus occidentale de la Bretagne, est encore difficilement mesurable. La liaison sous OSP entre Quimper et Paris (Orly) permettra de quantifier la demande et de confirmer ou non la pérennisation de la plateforme. Un délai de plusieurs mois d'un service fiable sera néanmoins nécessaire.

Sous réserve que les conditions d'une prise de gestion des activités commerciales de l'aéroport militaire de Lorient soient réunies, la Région pourrait construire des complémentarités entre les différents modes de transport, compris aérien, et des mutualisations dans l'exploitation des plateformes. Sur cette question également, quelques mois seront nécessaires pour réunir les conditions indispensables à une gestion économiquement soutenable de l'aéroport civil de Lorient.

Ainsi, la stratégie aéroportuaire qui sera proposée à l'Assemblée régionale, dès le début de la prochaine mandature, reposera sur :

- *Le confortement de l'aéroport de Brest pour une meilleure connectivité aux hubs nationaux et internationaux, l'exploitation de la plateforme étant à l'équilibre économique y compris le portage des investissements.*
- *Le développement de la plateforme rennaise, pour répondre à l'arrêt du projet d'un aéroport du Grand et Ouest et dans le contexte d'une saturation de l'aéroport de Nantes, nécessitera la réalisation d'investissements importants. La Région devra créer les conditions d'un portage de ces investissements sur le long terme, dans un cadre concessif renouvelé et au moindre coût pour les collectivités publiques.*

L'offre en transport aérien depuis la Bretagne reposera donc principalement sur les deux plateformes de Brest et Rennes, qui représentent déjà 90 % du trafic. La pérennisation des petites plateformes (Dinard, Quimper et Lorient) sera fonction des contextes locaux :

- *La question du maintien de l'aéroport de Dinard ne se pose pas, en raison de l'importance des activités industrielles (lesquelles pourront être développées compte tenu de l'« effet cluster », du foncier disponible sur la plateforme et sous réserve de la poursuite d'une activité commerciale).*
- *Concernant l'Ouest de la Bretagne, il s'agira de répondre aux besoins du territoire en transport aérien, dès lors que la pertinence d'un service de proximité sera avérée par des niveaux de trafics suffisants et que la stratégie des compagnies aériennes permette encore de répondre à la demande.*

**RÉPONSE COMMUNE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL
DÉPARTEMENTAL DES CÔTES-D'ARMOR, PRÉSIDENT DU
SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT DE LANNION – CÔTE DE
GRANIT ET DU PRÉSIDENT DU SYNDICAT MIXTE DE
L'AÉROPORT DE SAINT-BRIEUC ARMOR**

Nous souhaitons apporter les observations suivantes concernant les aéroports de Lannion et de St Brieuc cités à plusieurs reprises dans le chapitre.

Il est indiqué dans le rapport que « pour les deux aéroports des Côtes d'Armor, Lannion et Saint-Brieuc, les complémentarités nécessaires n'ont pas été trouvées. Bien que situés à 70 km l'un de l'autre, ils n'ont mis en œuvre aucune stratégie commune à l'exception de mutualisation très limitées des moyens humains et techniques ».

Nous soulignons l'effort important de réorganisation effectué par l'aéroport de Lannion dont les effectifs sont passés de 19 postes à 7 postes entre 2018 et 2019 compte tenu de l'arrêt du trafic de la ligne régulière commerciale sur l'aéroport de Lannion intervenu en mars 2018.

Nous rappelons, ainsi que vous l'indiquez du rapport, qu'en concertation avec les deux syndicats mixtes aéroportuaires, le Département et les deux agglomérations de Lannion et de Saint-Brieuc ont engagé une étude afin d'évaluer les synergies de gestion entre les deux plateformes.

L'objectif recherché est de proposer un nouveau modèle de gestion aéroportuaire qui prenne en compte les évolutions de trafic, les nouveaux usages et permette de déployer des synergies de gestion et d'exploitation entre les deux aéroports.

Cette nouvelle organisation doit permettre d'améliorer le modèle économique des deux plateformes notamment par :

- le développement de la complémentarité entre les deux aéroports ;*
- l'optimisation des charges d'exploitation par la mise en commun des moyens ;*
- une réflexion sur la gouvernance des deux aéroports.*

L'étude qui comporte une tranche ferme et une tranche conditionnelle devrait être achevée en septembre 2020.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LANNION-TRÉGOR COMMUNAUTÉ

Nous souhaitons apporter les observations suivantes concernant l'aéroport de Lannion cité à plusieurs reprises dans le chapitre.

Il est indiqué dans le rapport que « pour les 2 aéroports des Côtes d'Armor, Lannion et Saint-Brieuc, les complémentarités nécessaires n'ont pas été trouvées. Bien que situés à 70 km l'un de l'autre, ils n'ont mis en œuvre aucune stratégie commune à l'exception de mutualisation très limitées des moyens humains et techniques ».

Nous soulignons l'effort important de réorganisation effectué par l'aéroport de Lannion dont les effectifs sont passés de 19 postes à 7 postes entre 2018 et 2019 compte tenu de l'arrêt du trafic de la ligne régulière commerciale sur l'aéroport intervenu en mars 2018.

Nous rappelons, ainsi que vous l'indiquez dans le rapport, qu'en concertation avec les deux syndicats mixtes aéroportuaires, le Département, l'agglomération de Saint-Brieuc et Lannion-Trégor Communauté ont engagé une étude afin d'évaluer les synergies de gestion entre les deux plateformes.

L'objectif recherché est de proposer un nouveau modèle de gestion aéroportuaire qui prenne en compte les évolutions de trafic, les nouveaux usages et permette de déployer des synergies de gestion et d'exploitation entre les deux aéroports.

Cette nouvelle organisation doit permettre d'améliorer le modèle économique des deux plateformes notamment par :

- *Le développement de la complémentarité entre les deux aéroports.*
- *L'optimisation des charges d'exploitation par la mise en commun des moyens.*
- *Une réflexion sur la gouvernance des deux aéroports.*

L'étude qui comporte une tranche ferme et une tranche conditionnelle devrait être achevée en septembre 2020.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MÉTROPOLITAINE DE BRETAGNE OUEST

Cette notification m'a été faite en tant que président de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne ouest (CCIMBO), le projet de chapitre considérant que cette dernière gère les aéroports de Brest et de Quimper depuis 2017. Tel n'est pas le cas puisque l'aéroport Brest Bretagne est géré par la société Aéroports de Bretagne Ouest (ABO), dans laquelle la CCI détient une part majoritaire, et que l'aéroport de Quimper Bretagne est géré par la société Aéroport de Cornouaille (ADC) dont ABO détient 96 % du capital social.

L'aéroport de Brest était géré par la CCI jusqu'au 31/12/2016 et je suis donc en mesure d'apporter, pour cet aéroport, des éléments d'éclairage sur la période 2012-2016 en tant que président de la CCI et depuis 2017 en tant que président de la société ABO. La vision concernant l'aéroport de Quimper est plus récente puisque jusqu'au 1^{er} janvier 2017, cet aéroport était géré par Vinci.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, les investissements réalisés par la société ABO ne font l'objet d'aucune subvention.

Le projet de rapport fait état des difficultés rencontrées par les liaisons vers Orly au départ des aéroports de Lorient, Lannion et Quimper. Le redémarrage de la ligne Quimper-Orly va intervenir fin novembre avec un premier objectif d'atteindre le trafic de 2018. Si les premiers retours sont encourageants, la clef de la réussite sera comme vous l'indiquez la régularité.

Une desserte rapide des villes du Finistère vers Paris est indispensable pour éviter un déclassement du territoire et la fuite des talents, phénomènes déjà observés à travers la démographie du département du Finistère et les choix récents d'investissements d'entreprises privilégiant celui de l'Ille-et-Vilaine dans les secteurs traditionnels (agro-alimentaire) et d'avenir (cybersécurité). C'est en ce sens que les acteurs finistériens demandent une liaison en train vers Paris en 3 heures et que, dans l'attente, l'avion est la solution pour que le département du Finistère reste dans la compétition et offre un avenir à ses habitants. Le soutien des collectivités à l'avion se comprend dans cet objectif et dans cette temporalité. Je ne partage donc pas l'idée que la stratégie des collectivités soit obsolète et pas adaptée aux enjeux. La configuration de la Bretagne avec une capitale régionale plus proche de Paris en temps qu'elle ne l'est des villes de Brest et de Quimper vient montrer les risques réels d'une fracture territoriale.

Indépendamment de la comparaison des deux modes de transport sur le thème du confort qui rapporte à la perception différenciée de chacun, la lecture comparative du coût des dessertes (train/avion) doit être complétée de la vision d'aménagement du territoire, du coût environnemental allant au-delà du seul CO₂ (biodiversité, nuisances sonores, artificialisation d'espaces et impacts sur les terres agricoles, impacts sur les paysages...) et des potentiels de développements touristiques qu'ouvre l'avion pour une destination comme Quimper.

Je souscris pleinement à l'analyse que la structuration du réseau mondial se fait à partir des grands hubs et, en ce sens, à la nécessité impérieuse pour l'Aéroport Brest Bretagne d'être connecté de façon solide aux grands hubs internationaux (Paris et Amsterdam à date) et demain Francfort.

À ce sujet, il faut rappeler l'engagement n° 9 du Pacte d'accessibilité et de la mobilité pour la Bretagne signé en février 2019 entre l'État et le Conseil régional de Bretagne qui vient dire que « L'État apportera son soutien au développement de nouvelles liaisons commerciales vers des hubs internationaux et plus particulièrement entre Brest et Amsterdam ».

Le développement des bases dans les grands aéroports régionaux et l'augmentation des vols points à points en Europe pourraient mériter une analyse complémentaire dans le sens où cette évolution offre aussi des perspectives aux aéroports finistériens.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE D'ILLE-ET-VILAINE**

Le rapport transmis concernant la desserte de l'aéroport de la Bretagne appelle de notre part les remarques suivantes relatives au chapitre destiné aux aéroports de Rennes et Dinard.

Il nous paraît important de revenir sur le contexte de la création de la société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard (SEARD) et notamment concernant les prêts et comptes courants consentis par les deux actionnaires.

Le groupement constitué CCI et Vinci s'est vu attribuer la délégation de service public pour la gestion de ses aéroports en 2010. Dans le cadre de la création de la société d'exploitation les actionnaires ont convenu d'apporter d'une part un prêt, et d'autre part des sommes en compte courant au-delà du faible capital social, afin de constituer un fonds de roulement nécessaire au bon fonctionnement de l'aéroport. Celui-ci a été évalué en tenant compte des charges et investissements à réaliser sur les premières années du contrat.

Le nouveau contexte de la 2^{ème} partie des années 2010 a permis aux actionnaires de la SEARD de mettre un terme à ces dispositifs financiers. Ainsi, le Conseil stratégique de la SEARD a pris la décision de rembourser les prêts et comptes courants aux actionnaires.

Ce nouveau contexte, le développement de l'activité et la bonne gestion des deux plateformes ont permis aussi d'améliorer la situation financière de la société. Ce qui permet aujourd'hui d'envisager la prise en charge de nouveaux investissements non prévus en l'état au contrat, sans sollicitation nouvelle de la Région.

Cette nouvelle perspective fait objet de discussions aujourd'hui avec le délégant.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DU MORBIHAN**

J'ai pris connaissance de votre rapport avec intérêt et attention en tant que président de la CCI du Morbihan, gestionnaire de l'aéroport de Lorient Bretagne Sud.

Je suis très heureux à ce titre de pouvoir vous faire part de mes observations sur ce chapitre.

Tout d'abord, l'originalité de la situation de cet aéroport ne vous a pas échappé en ce qu'il est resté propriété de l'État, autorité concédante, contrairement aux autres plates-formes régionales, et plus particulièrement du ministère de la défense, qui a d'ailleurs renforcé sa présence ces dernières années. Comme vous le relevez, cette situation nous permet de partager certaines charges d'exploitation, ce qui en fait un outil moins coûteux que d'autres : à titre indicatif, le coût du déficit de l'aéroport de Lorient est équivalent à sa contribution au budget de la Défense (BAN) chaque année. J'ajoute qu'elle fait que la question de la pérennité de l'infrastructure ne se pose pas : l'enjeu est bien ici de valoriser le potentiel d'une plate-forme dont la zone de chalandise comprend 900 000 habitants à moins d'une heure.

Nous partageons globalement votre conclusion et vos recommandations, qui rejoignent la réflexion et les actions que la CCI du Morbihan mène depuis le début de ma présidence fin 2016, étant précisé qu'un audit de nos comptes par la DGAC en 2017 a montré une bonne et saine gestion, et qu'une étude de développement commercial financée par le conseil régional a confirmé un potentiel de trafic intéressant.

Notre stratégie aéroportuaire pour Lorient et son territoire peut se résumer en 5 axes :

- *Arrêter les aides à certaines compagnies aériennes.*
- *Étudier des lignes sans OSP, que nous jugeons trop coûteuses pour le réseau des CCI et les collectivités pour un aéroport de moins de 200 000 passagers.*
- *Développer la complémentarité multimodale avec le TGV et la route.*
- *Apporter de nouvelles lignes pour contribuer au développement économique et touristique du territoire.*
- *S'insérer dans une logique « régionale » au sein du pacte de mobilité.*

S'agissant des compagnies à bas coûts, nous avons mis fin en 2018 à notre partenariat avec Ryanair après 3 ans, au vu des exigences et de l'attitude de la compagnie, et de son modèle économique qui fait porter l'essentiel du risque et des charges sur les collectivités. Nous ne voulons ni ne pouvons supporter le niveau de subvention attendu.

Jusque fin 2013, date du retrait du financement majoritaire par l'État, cette expérience a été très positive, le trafic passant de 10 000 à 50 000 passagers et contribuant à créer un vrai courant d'affaires entre la Bretagne Sud et la région Rhône-Alpes. En 2014/2015, la forte baisse du montant de l'aide (de l'ordre de 900 K€ par an) a conduit à une dégradation du service telle que le trafic s'est effondré à moins de 20 000 passagers, et in fine à la dénonciation du contrat fin 2014, précipitée par le retrait du conseil départemental du fait de la loi NOTRe.

La relance par 2 fois de cette OSP fut un échec. Une première fois en 2016 par l'abandon du prétendant en fin de procédure, et une seconde fois en 2017 du fait du coût exorbitant (1,8 M€) demandé pour opérer la ligne.

Parallèlement, nous avons subi une forte dégradation de la qualité de service sur la liaison Lorient-Paris-Orly : appareils moins performants, multiplication des pannes et annulations, diminution de la fréquence... Nous avons donc étudié le lancement de 2 nouvelles lignes en 2018 et nous sommes battus avec l'aide du monde politique et des milieux économiques pour les obtenir : Roissy en substitution d'Orly, et Lyon (sans OSP), donc sans aucun financement. Ces 2 lignes opérées par Air France à l'aide d'appareils performants permettent de désenclaver notre territoire et rencontrent leur public tant sur la destination France que sur l'international car nous dépasserons les 100 000 passagers en 2019, avec d'excellents taux de remplissage. Le constat que nous faisons à ce jour sur ces lignes est que les correspondances sont certes orientées vers la France (37 %), mais aussi significativement vers l'Europe (32 %), l'Asie/Afrique/Océanie (22 %), et l'Amérique (9 %), signe d'une vraie ouverture à l'international.

Nous disposons par ailleurs d'une petite ligne vers Toulouse. Nous étudions actuellement Marseille et Londres. Le développement de l'aviation d'affaire est en cours également et réponds à une attente des dirigeants bretons. Notre ambition est de porter notre aéroport vers les 150 000 passagers d'ici 3 ans et à 200 000 passagers d'ici 6 ans, seuil qui doit permettre d'équilibrer l'exploitation. La saturation de l'aéroport de Nantes est vue comme plutôt favorable à notre développement.

L'aéroport de Lorient est un outil au service du développement économique et touristique du territoire, et veut opérer en complémentarité multimodale avec le TGV et la route. Le TGV Lorient- Paris à 3h est une donnée nouvelle à laquelle nous nous sommes adaptés. La route à 2 × 2 voies vers Nantes, Rennes et Brest facilite l'accès à notre plate-forme tout autant qu'elle peut inciter notre bassin de clientèle à aller vers d'autres aéroports... Notre optique est d'apporter un service de qualité et de proximité en restant à l'écoute des besoins concrets du territoire, notamment en renforçant la desserte de la ville centre, tout en limitant la contribution des collectivités locales. Notre défi reste de développer une offre plus diversifiée.

Un autre objectif que nous portons depuis 3 ans est de figurer dans le pacte de mobilité de la Bretagne souhaité par le Président du conseil régional. L'abandon du projet à Notre-Dame-des-Landes a été, je crois, l'occasion d'une prise de conscience du fait que Lorient n'était en pratique pas pris en compte dans la politique régionale, alors même qu'un niveau d'aide conséquent est dispensé à ce titre. Un adossement au conseil régional permettrait à mon sens de faire de Lorient un outil rentable d'ici la fin de la prochaine décennie pour peu qu'une stratégie régionale basée sur l'équité entre les plates-formes aéroportuaires et sur l'économie globale de ressource publique soit mise en œuvre. Nous sommes donc en attente de cette dynamique régionale, voire nationale pour atteindre un équilibre économique avec un trafic très inférieur aux 1 à 1,2 millions de passagers/an évoqués dans le projet de rapport : pour l'avoir atteint il y a une dizaine d'années de façon hélas éphémère, nous estimons, compte-tenu de la politique mise en place (absence d'OSP et de financement de compagnies) que notre point mort est en chiffres d'affaires autour de 2,5 M€, ce qui est loin d'être inatteignable si l'on peut combiner la mutualisation des infrastructures avec la base aéronavale, la présence pérenne de compagnies sérieuses, et un nombre de passagers significatif.

En résumé, s'il n'est pas contestable que le réseau aérien mondial se structure autour de grands hubs, nous croyons à Lorient, au cœur de la Bretagne Sud, à 130 km de Brest, à 160 km de Rennes et à 170 km de Nantes, à la pertinence de notre aéroport en complément d'un TGV qui ne répond pas à tous les besoins (l'exemple de la ligne Lorient – Lyon est frappant à cet égard), et de la route. La préoccupation du désenclavement reste existentielle en Bretagne, et de nombreuses entreprises utilisent l'aéroport de Quimperlé à Vannes. Imaginer la Bretagne Sud sans l'aéroport de Lorient, c'est imaginer une limitation des échanges et des opportunités économiques et touristiques, un renforcement de la saturation routière, et une diminution de l'attractivité globale du territoire pour les entreprises. Nous nous battons pour que cela n'arrive pas, en espérant un soutien minimal mais effectif des collectivités, par exemple pour rénover l'aéroport. Ce soutien se situe aujourd'hui à un niveau modeste (180 000 €/an sur 3 ans) au regard de notre apport à la desserte de ce que vous qualifiez « d'un environnement naturel et historique exceptionnel » : la destination Bretagne est effectivement hautement touristique, elle mérite d'être reliée à un hub international permettant l'accessibilité aux outils économiques du territoire.

Pour conclure, nos objectifs tels que je viens de les exposer correspondent en tous points à ceux de l'État et des collectivités locales dans une volonté ferme d'agir en complémentarité avec les autres modes de transports, en cohérence avec les autres aéroports de Bretagne, et en

limitant les impacts financiers. Le marché est en progression constante, Lorient est une place de choix pour devenir un acteur important et complémentaire dans le dispositif breton. Nous sommes favorables, comme vous le préconisez dans le rapport, à l'élaboration d'une stratégie aéroportuaire régionale soutenable, ainsi qu'à une étude d'impact sur le développement économique et touristique des aéroports bretons.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION
AÉROPORTUAIRE RENNES DINARD BRETAGNE**

À titre liminaire, je tiens à rappeler que la SEARD attache une importance toute particulière au strict respect de ses obligations contractuelles et au maintien de relations partenariales toujours constructives avec la Région Bretagne.

La SEARD a pleinement conscience du caractère stratégique de ces deux infrastructures au service du développement économique et touristique du territoire, notamment du fait de sa situation au cœur d'une zone de population de plus de trois millions d'habitants et à proximité de sites touristiques incontournables.

C'est notamment pour cette raison que, grâce à une ambitieuse stratégie de développement de la SEARD, le réseau des vols s'est très largement étendu à un rythme soutenu depuis l'entrée en vigueur de la délégation de service public en 2010.

Ces trois dernières années, le trafic sur la plateforme rennaise a augmenté de 31 %, quatre nouvelles compagnies aériennes sont arrivées et dix-sept dessertes ont été ouvertes.

Au final, 32 destinations sont desservies en direct au départ de Rennes et de Dinard, plus de 70 destinations sont accessibles en moins de 4 heures de vol et 120 destinations sont proposées dans le monde entier.

Par les dessertes qu'ils proposent, ces deux aéroports rendent la région Bretagne accessible et permettent à ses habitants et aux entreprises d'être connectés au monde entier.

Le dynamisme des deux aéroports, insufflé par la SEARD permet également de contribuer à l'économie et l'emploi régional.

Selon une étude réalisée en 2017 par un cabinet indépendant, leur activité génère plus de 400 millions d'euros de retombées économiques et plus de 7 500 emplois.

Plus concrètement, vous notez dans votre projet de rapport, au sujet de l'aéroport de Dinard, que « l'exploitation de cette plateforme reste indispensable à la poursuite de l'activité des entreprises industrielles implantées sur son terrain » et que « la Sabena Technics est en effet la première à bénéficier de la mise à disposition de l'ensemble des moyens aéroportuaires humains et matériels ».

Or, il est important de noter que l'existence de ces moyens n'est due qu'à la présence d'un trafic commercial et d'affaires que la SEARD s'évertue à conserver et développer.

Les efforts et le savoir-faire de la SEARD offrent ainsi au territoire des effets induits positifs, notamment par le maintien sur site d'une entreprise de maintenance aéronautique d'envergure internationale qui emploie « plus de 500 emplois sur le site de Dinard et prévoit 250 embauches dans les trois ans à venir » (selon vos chiffres publiés dans le rapport).

Par ailleurs la SEARD va continuer à s'attacher à développer la vocation touristique de l'aéroport de Dinard en lien avec les collectivités et acteurs locaux du tourisme. Afin d'illustrer cette volonté, plusieurs réunions relatives à la dimension touristique de l'aéroport de Dinard se sont tenues depuis mai 2018, en présence de représentants de la Région Bretagne, de la SEARD et de nombreux acteurs locaux. Elle a permis d'arrêter collectivement plusieurs axes de travail dont la modification de l'appellation de l'aéroport s'adossant à la destination touristique « Saint-Malo – Baie du Mont Saint-Michel ».

Ce dynamisme se traduit aussi par l'obtention, dès 2016, de la certification européenne de sécurité aéroportuaire délivrée par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA), une première en France pour un groupement d'aéroports.

La SEARD entend inscrire son développement dans une démarche globale de maîtrise et de réduction des impacts environnementaux à travers une politique volontariste qui s'articule autour de 4 objectifs : la réduction des consommations d'énergie, la réduction de l'empreinte carbone, la mise en œuvre de système de management environnement efficace et la protection de la biodiversité.

Cet engagement dans la réduction de l'émission carbone est reconnu par l'ACI (Airport Council International) à travers le programme Airport Carbone Accréditation.

L'aéroport de Rennes est aujourd'hui accrédité au niveau 2 (réduction) et entend obtenir le niveau 3 (optimisation) d'ici 2021.

L'efficacité du système de management de l'environnement de la SEARD est aussi démontrée par l'obtention de la certification ISO 14001 (systèmes de management environnemental) obtenue pour les deux aéroports dès 2013.

Un plan de renouvellement de l'éclairage des parkings avions par des éclairages LEDs vient d'être réalisé. Un autre portant sur les éclairages de piste sera prochainement mis en œuvre. De même, 11 équipements thermiques ont déjà été remplacés par des équipements électriques (soit 25 % du parc).

En France et compte tenu d'une électricité faiblement carbonée, ce remplacement a un effet direct sur notre empreinte carbone, en plus de l'effet sur la qualité de l'air ambiant.

Toutefois, nous ne partageons pas certaines des observations et plus particulièrement celles concernant la supposée rémunération avantageuse du capital au bénéfice des actionnaires de la SEARD.

Il paraît utile de préciser que la mise de fonds des actionnaires ne se limite pas à l'apport en capital social. Il convient a minima de prendre en compte l'ensemble des flux de financement de l'actionnaire, y compris sous forme de prêt actionnaire (3,4 M€ en 2010).

Par ailleurs, il nous semble prématuré de tirer, en cours de délégation, de quelconques conclusions quant à l'équilibre financier de celle-ci ou à la rentabilité pour les actionnaires, notamment en raison des risques qui pèsent sur le concessionnaire tout au long de la délégation. Les résultats et performances passés ne préjugent pas ceux à venir.

Nous contestons également que les actionnaires se rémunèrent à travers un prêt consenti à un taux élevé. En effet, il s'agit de crédits spécifiques permettant de supporter les investissements sur les deux plateformes aéroportuaires pendant 14 ans et 10 mois. Il est utilement rappelé que la SEARD est un délégataire agissant, à ses risques et périls, dans le cadre normal d'une délégation de service public assortie d'une obligation d'investissement annuelle à hauteur de 50 % de l'Excédent Brut d'Exploitation. Il paraît difficile d'envisager toute comparaison avec des taux de crédits communs.

En tout état de cause, le recours à l'emprunt et aux comptes courants d'actionnaires ne dégrade pas l'Excédent Brut d'Exploitation, qui reste le seul indicateur contractuel permettant de calculer la capacité d'investissement de la SEARD.

Ainsi, les relations entre les actionnaires et la SEARD n'ont d'impact négatif ni sur sa capacité d'investissement au titre de la délégation, ni sur la qualité de ses prestations. En témoigne la satisfaction des passagers : mesurée chaque année au travers d'une enquête, elle dépasse systématiquement 90 % depuis 3 ans et figure parmi les niveaux les plus élevés des aéroports du panel.

Au demeurant, il a été décidé de procéder au remboursement anticipé du prêt actionnaire.

Enfin, nous souhaitons rappeler que, suite à son récent contrôle, la chambre régionale des comptes de Bretagne a relevé des points positifs dans son rapport d'observations définitives notifié le 19 juillet 2018, en particulier les performances de la plateforme rennaise, le bon entretien de celle de Dinard, la gestion des ressources humaines, les actions visant à limiter les accidents du travail ou encore la durée cohérente de la délégation au vu des investissements à réaliser.

Elle n'a d'ailleurs formulé qu'une seule recommandation (« développer de façon partenariale la vocation touristique de l'aéroport de Dinard »), déjà intégrée par la SEARD.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE BRETAGNE OUEST

Cette notification m'a été faite en tant que président de la SAS Aéroports de Bretagne Ouest (ABO) qui est titulaire du contrat pour la gestion de l'aéroport Brest Bretagne. L'aéroport de Quimper est géré par la société Aéroport de Cornouaille (ADC) dont ABO détient 96 % du capital social.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, l'aéroport de Brest Bretagne a réalisé une augmentation de son trafic de 20 %, apporté aux passagers davantage de connectivité. L'ouverture de la liaison avec le hub d'Amsterdam en 2019 permet l'accès pour le territoire à une offre de destinations qui complète l'offre sur le hub de Charles de Gaulle.

En 2020, Air France souhaite arrêter cette ligne initiée en mars 2019, décision incompréhensible car son taux de remplissage à 76 % est très bon. Le taux de remplissage aurait atteint 85 % en 2020 en régime de croisière. 2 à 3 ans sont nécessaires pour atteindre la stabilité d'une nouvelle route aérienne.

La nécessité pour le Finistère d'être relié à un deuxième hub européen est inscrite au paragraphe 3.1 du pacte d'accessibilité pour la Bretagne.

Air France va pénaliser la liaison Paris Orly/Brest en diminuant l'offre de sièges à Brest et en réduisant la taille des modules, en particulier sur les vols les plus fréquentés (premier vol du matin, dernier vol du soir) en 2020.

De nouveau, il s'agit d'un arbitrage qui nous est défavorable au sein de la compagnie Air France qui est aussi la conséquence de notre éloignement de Paris. Vous avez bien noté qu'Air France a stoppé ses fréquences Paris/Quimper en 2019.

Le Finistère, et l'ouest Breton en particulier, doit apporter à son économie, y compris touristique, le niveau d'accessibilité comparable à celui de l'est Breton.

Il est par conséquent naturel que les collectivités et l'État interviennent pour équilibrer la desserte territoriale essentielle pour son développement économique.

L'excellente implication de tous les acteurs (État, Région, Département, Collectivités) au financement de la ligne Paris/Quimper démontre leur connaissance des besoins du territoire et leur volonté d'agir pour équilibrer l'offre à l'ouest de la Bretagne.

Les acteurs du développement de ce territoire sont conscients que la fracture Est/ouest doit être réduite sans quoi un décrochage démographique et économique encore plus fort interviendrait.

On observe par ailleurs que le train n'apporte pas le service attendu pour être en compétition avec l'avion pour Brest et Quimper. En effet, le temps de trajet reste proche des 4 heures pour Paris.

Sur le plan environnemental, ABO est résolument engagé dans le programme de l'Airports Council International (ACI), l'Airport Carbon Accreditation (ACA) et a signé l'engagement au programme de l'ACI « net-zéro carbon emissions for 2050 ». Les compagnies aériennes sont aussi engagées dans des programmes de réduction de leurs impacts de CO₂, rappelons au passage que la consommation de carburant par passager de l'aérien est d'environ 2,5 litres pour 100 km parcourus.

L'aéroport de Brest assure par son développement un service à la population sans intervention financière des collectivités. Ce qui est remarquable pour cette taille d'aéroport, ABO assure l'équilibre économique, le développement de la connectivité et l'amélioration de l'expérience passagers bien que pénalisé par les déficits de sa filiale qui gère l'aéroport de Quimper.

Notre éloignement par rapport à Nantes crée pourtant une distorsion de concurrence naturelle dans nos propositions vers les compagnies aériennes. Nous avons 600 kms supplémentaires de trajet à considérer et des prix de transport pour les passagers identiques voire plus faibles.

Notre stratégie proposée au Conseil Régional de Bretagne en 2016 reste la même pour les années à venir : développer des transversales en France et des liaisons avec des hubs ainsi que les capitales européennes.

Nous sommes convaincus que la stratégie aéroportuaire doit prendre en compte les enjeux de dessertes et d'aménagement des territoires et en particulier la fracture Est/Ouest breton.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ AÉROPORT DE CORNOUAILLE

Cette notification m'a été faite en tant que président de la SAS Aéroport de Cornouaille (ADC), titulaire d'un contrat de délégation de service public de la Région Bretagne depuis le 1^{er} janvier 2017. ADC est la filiale à 96 % de la SAS Aéroports de Bretagne Ouest (ABO) qui gère l'aéroport Brest Bretagne, 4 % de son capital sont détenus par Quimper Bretagne Occidentale.

La gouvernance proposée par notre groupement est originale et adaptée aux besoins de dessertes aériennes du territoire de l'Ouest Breton.

Le TGV n'a pas encore les avantages d'un trajet de moins de 3 heures vers Paris et son impact sur le trafic aérien reste faible.

En revanche, Air France sous la pression d'un besoin de rentabilité accru a depuis 2015 mis en place sur le vol Paris/Quimper un module avion ATR72-600. Depuis, cet appareil a connu des problèmes de maintenance récurrents et Air France n'a pas trouvé de remède à son manque de pilotes et personnels navigants qualifiés pour cet appareil.

Après trois ans d'exploitation de la ligne dans des conditions inacceptables pour les passagers (annulations à chaud et retards fréquents), Air France a fini par stopper la ligne en octobre 2019 faute de solutions fiables.

La fréquentation de la ligne depuis 3 ans est par conséquent en baisse et l'arrêt de la ligne en octobre 2019 a précipité cette chute.

Le Conseil Régional de Bretagne a ainsi, dès connaissance des intentions d'Air France, investi pour la mise en place d'une ligne d'aménagement du territoire pour Quimper/Paris,

La compagnie Chalcair Air retenue, la ligne est de nouveau ouverte aux passagers depuis le 25 novembre. L'ensemble des collectivités et l'État s'est fortement mobilisé pour obtenir le rétablissement de cette liaison, preuve que cette desserte est indispensable à l'économie et au tourisme de ce territoire.

Le TGV ne propose pas la même offre que la ligne aérienne Paris/Quimper car son temps de trajet reste proche des 4 heures.

Nous ne souhaitons pas un déclassement de nos territoires face à la naturelle croissance démographique et économique de l'Est Breton, et l'aéroport de Quimper est un outil indispensable pour la liaison de l'Ouest Breton avec Paris.

L'aéroport de Brest propose aux passagers d'autres services et liaisons ; Paris est indispensable au territoire de Quimper qui regroupe environ 400 000 habitants. Nous sommes en France quelques territoires dans ce contexte.

Ce service aux passagers et au territoire a un coût car ADC a une économie déficitaire qui réduit ses possibilités de développement et ceux de sa maison mère ABO qui soutient financièrement sa filiale. En 2019, ADC a dû faire face à trois mois sans chiffre d'affaire consécutif à l'arrêt de la ligne vers Paris ; ce qui est un vrai bouleversement de ses fondamentaux. Nous observons que le montage juridique proposé pour Brest-Quimper à la vertu de minimiser les interventions des collectivités aux grands équilibres.

Une stratégie aéroportuaire soutenable doit prendre en compte les besoins du territoire de Cornouaille et des habitants de ce territoire, il en va de la survie à terme de son économie.
