



Région  
Bretagne

Groupe socialiste

13 c, Franz Heller

35700 Rennes

☎ 02 23 21 36 50

☎ 02 23 21 14 39

✉ contact@groupe-ps-bretagne.org

# Notes & Arguments

Canal Socialiste

N° 26 - Vendredi 22 septembre 2006

## Vers la régionalisation des aéroports

A l'occasion de sa session de juin 2006, la Région s'est portée candidate au transfert des quatre aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper. De même, elle va ouvrir des négociations afin d'obtenir la gestion de l'aérodrome civil de Lorient, le militaire continuant bien entendu à dépendre de l'Etat. Ces infrastructures présentent indéniablement **un intérêt majeur pour la Bretagne**. Outre qu'elles permettent le maintien sur notre territoire d'une large offre de transport, elles contribuent également à améliorer l'accessibilité d'une région périphérique telle que la nôtre, participant du même coup à son développement et à son attractivité. Ce transfert autorisera par ailleurs **la mise en œuvre d'une stratégie aéroportuaire globale**, cohérente et conforme à l'esprit d'équité territoriale, dans le cadre du futur Schéma régional multimodal des transports et des déplacements. **Encore conviendra-t-il toutefois que l'Etat lève certains doutes quant aux conditions qui conduiront à la régionalisation de ces infrastructures.**

### Quelles conditions légales et réglementaires rendent-elles possible le transfert de ces aéroports ?

L'article 28 de loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales stipule que la date limite de dépôt des candidatures pour les aérodromes transférables est fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2006, **le transfert effectif de compétence survenant au 1<sup>er</sup> janvier 2007**. L'opération s'effectue à titre gratuit, mais en sont exclues « *les emprises et installations nécessaires pour les besoins de la défense nationale, de la sécurité de la circulation aérienne, de la météorologie et de la sécurité civile* ». Dans le cas où un aéroport ferait l'objet de plusieurs demandes, le préfet de Région organisera une concertation entre les collectivités et groupements intéressés, mais, en dernier ressort, « **la Région est prioritaire si elle est candidate** ». A contrario, le représentant de l'Etat désignera le bénéfici-

aire du transfert si aucune candidature n'est déposée au 1<sup>er</sup> juillet 2006. La loi, en revanche, ne précise pas les missions conservées par l'autorité centrale, ni celles dévolues aux collectivités territoriales. Pour celles-ci, la circulaire du 11 mai 2005 du Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer établit toutefois le champ des compétences transférées : **définition de la stratégie de développement ; détermination du régime d'exploitation de l'aérodrome et, le cas échéant, choix de l'exploitant ; organisation du financement de la plate-forme.**

### Quelles sont les principales caractéristiques du trafic aéroportuaire en Bretagne aujourd'hui ?

Notre Région compte **vingt aéroports**, qui drainent chaque année 1,7 million de passagers. Somme toute, il s'agit là d'**un trafic modeste** – 3,5 % de celui de Roissy, par exemple –, mais



assuré par des infrastructures de proximité qui, réparties de manière équilibrée sur l'ensemble de la Bretagne, contribuent à **l'aménagement du territoire**. La quantité de marchandises convoyées par avion ne dépassant pas les 17 500 tonnes – à comparer aux 42 millions de tonnes de fret transitant par la route –, **le transport de passagers se révèle donc largement prédominant**. Si l'offre de service proposée par les compagnies aériennes peut être qualifiée de correcte en matière de diversité et de fréquence, **les politiques tarifaires mises en place ne favorisent guère les aéroports bretons**. Il n'est pas rare, ainsi, de constater entre les plate-formes de Rennes et Nantes des écarts de prix supérieurs à 20 % sur des destinations comparables.

La **forte orientation vers Paris du trafic aéroportuaire** de notre région constitue une autre particularité, de moins en moins marquante pourtant en raison notamment de la part croissante prise par le train dans les liaisons vers la capitale. A noter enfin la **position prédominante des infrastructures de Brest et Rennes**, qui totalisent à elles seules les deux tiers du trafic régional.

#### Quelles sont les particularités des aéroports susceptibles d'être transférés à la Région ?

L'**aéroport de Brest** capte à lui seul 45 % du trafic aéroportuaire breton, ce qui le place largement en tête pour le transport de passagers. Pas moins de 775 076 voyageurs l'ont fréquenté en 2005, et il se situe en 16<sup>e</sup> position dans la hiérarchie nationale. Soulignons que son trafic a progressé de plus de 10 % entre 2004 et 2005. Avec 138 374 clients, l'**aéroport de Quimper** occupe la cinquième place, en Bretagne, pour le trafic de passagers. Celui-ci a décliné de 2,5 % entre 2000 et 2004. L'**aéroport de Rennes** se situe à la deuxième place, dans la région, en matière de transport de passagers. Il faut noter également que son activité fret, qui a d'ailleurs augmenté de 4,8 % entre 2003 et 2004, y est plus développée que sur les autres plates-formes de Bretagne. L'**aéroport de Lorient** a accueilli 198 464 voyageurs en 2004, et occupe donc la quatrième

position, dans la région, pour le trafic de passagers. 75 % de ses vols sont à destination de Paris, mais en 2005 la CCI du Morbihan a lancé deux nouvelles lignes vers Waterford et Galway.

Enfin, l'**aéroport de Dinard** a été fréquenté par 180 000 passagers en 2005. Son trafic a d'ailleurs progressé de 185 % entre 2000 et 2004, en raison de la mise en place de lignes exploitées par Ryan Air à destination de Londres. Cette plate-forme accueille aussi une importante activité de maintenance aéronautique.

#### Quels sont, sur ce dossier, les éventuelles difficultés auxquelles la Région risque d'être confrontée ?

Afin de préparer au mieux la décentralisation aéroportuaire, notre collectivité a commandé au cabinet Ernst & Young un audit portant sur la situation juridique, technique et financière des cinq principaux aéroports bretons. Il en ressort certaines questions, qui se posent avec une acuité toute particulière. D'abord, il apparaît que **l'équilibre financier de trois de ces plates-formes – Quimper, Lorient et surtout Dinard – est sujet à caution**. Dans quelles conditions au juste s'opérera le retour à l'équilibre ? D'autre part, les services de l'Etat ne prévoient à ce jour le **transfert que d'un « Equivalent Temps Plein » pour l'ensemble des aéroports concernés** ! En matière de sécurité notamment, la répartition des rôles se révèle par ailleurs très floue entre les collectivités territoriales et l'Etat, ce dernier étant susceptible d'**imposer au bénéficiaire du transfert certaines obligations dont l'impact financier pourrait se révéler considérable**. Se pose enfin le **problème des compagnies « low-cost »** qui, afin de réduire leurs charges, exigent souvent des rabais importants sur les tarifs du concessionnaire.

Bref, des négociations s'imposent d'ici la fin de l'année, avec l'Etat essentiellement, de manière à éviter que ce transfert d'aéroports ne se traduise, pour l'institution régionale, par un inopportun surcroît de charges !

