



AÉROPORT

L'année 2003 s'est traduite par un nouveau recul du trafic passagers dans le ciel

français (- 0,5 %). Cette crise persistante n'épargne pas le grand ouest (- 1,2 %), même si Nantes

(+ 1,5 %) et dans une moindre mesure Rennes (+ 0,6 %) s'en tirent un peu mieux cette année. En

Bretagne occidentale, tous les aéroports sont à la baisse.

Brest Bretagne

en repli

Après une année 2002 en progression, fait rare en France, la plate-forme aéroportuaire "Brest Bretagne" enregistre un trafic global de 704 237 passagers en 2003, contre 739 843 l'année précédente, soit un recul de 4,8 %. Le premier aéroport breton (45 % du trafic régional), 15^e au niveau français, paie d'abord la chute d'Aéris et l'arrêt des vols vers Marseille, Clermont-Ferrand et Bordeaux.

Interruption de lignes régionales

Les lignes régulières nationales accusent une forte baisse cette année (- 28 %). La disparition de la compagnie à bas prix Buzz a donné un coup d'arrêt à la desserte de Marseille. Un nouvel opérateur est recherché pour cette ligne dont le potentiel est estimé à 50 000 passagers / an. La suppression des liaisons avec Clermont-Ferrand et Bordeaux desservies par Régional, filiale d'Air France, est venue creuser le déficit de trafic. Avec ses 74 000 passagers, la ligne de Lyon poursuit une progression amorcée depuis plusieurs années (+ 7,8 %). Nantes (- 11,8 %) et dans une moindre mesure Toulon (- 1,1 %) sont par contre en retrait cette année. Cette dernière ligne a été interrompue en novembre à la suite de la faillite d'Aéris.

La liaison pour Londres, encore assurée par Buzz en début d'année et reprise par Ryanair en mai, affiche une progression de 65,7 %. Malgré ce beau résultat, la compagnie low cost a décidé de suspendre la desserte de cette ligne à la fin du mois d'avril 2004.

L'année 2004 semble cependant se présenter sous un ciel plus favorable : Air France a repris fin mars la desserte directe de Marseille et de Nice et la liaison sur Toulon est de nouveau opérée depuis juin par Flywest.

Recul du trafic charters

Les craintes nées de la guerre en Irak ou de la pneumonie atypique en Asie, ajoutées à la mauvaise conjoncture économique, ont touché de plein fouet la fréquentation des vols vacances cette année. Le désengagement en juin dernier, puis la mise en liquidation, d'Aéris qui, par sa filiale Westair,

TABLEAU 1 • Évolution du trafic de l'aéroport Brest-Bretagne de 2002 à 2003

	2001	2002	2003	Évol. 02-03 %
Nombre de passagers	719 774	739 843	704 237	- 4,8 %
• dont ligne Brest-Orly	356 232	328 220	326 757	- 0,4 %
• dont ligne Brest-Roissy	124 415	103 756	119 362	+ 15 %
• dont lignes régulières hors Paris	158 035	222 091	189 046	- 14,9 %
• dont lignes charters *	73 959	75 484	56 887	- 24,6 %
Tonnage fret	2 961	3 184	3 330	+ 4,6 %
Tonnage postal	1 796	1 674	1 638	- 2,1 %

Source : CCI Brest

* Hors charters militaires et transit

assurait jusque là plusieurs liaisons charters a encore amplifié la tendance à la baisse (- 24,6 %). Toutes les destinations, européennes (Heraklion, Ibiza, Malaga, Palma et Verone) et la plupart des liaisons internationales (Agadir, Bodrum, Dakar, Djerba, Las Palmas, Marrakech, et Monastir), sont en recul. Seul Ténérife, aux Canaries, enregistre un solde positif (+ 8,2 %). La diversification de l'offre charter est activement recherchée ; en témoignent la reprise en décembre, après trois années d'absence, des vols hivernaux sur les Antilles et la programmation d'une nouvelle ligne sur la Croatie pour le printemps et l'été 2004. L'année 2004 devrait être plus favorable aux charters, de nouveaux opérateurs ayant repris, en les renforçant, les destinations abandonnées en 2003 par Aéris.

Paris repart à la hausse

Après deux années de baisse (- 10 %), le trafic global vers Paris s'améliore (+ 3,3 %). Avec près de 120 000 passagers transportés en 2003, c'est la liaison vers Roissy qui tire le trafic à la hausse (+ 15 %). Le rétablissement d'avions de capacité supérieure (100 places) sur cette ligne en fin d'année 2003, contribue pour partie à ce bon résultat. La fréquentation de la ligne d'Orly est quant à elle en très léger recul (- 0,4 %). La mise en place d'une dixième rotation depuis la fin de l'année devrait inverser la tendance.

Le grand chantier n'est pas remis en cause

Ces données conjoncturelles en demi teinte ne remettent pas en question le projet de nouvelle zone terminale de l'aéroport Brest Bretagne. Le trafic est passé de 300 000 à 700 000 passagers en moins de vingt ans et les études prospectives réalisées laissent augurer un doublement de la fréquentation à l'horizon 2015. Ce nouvel équipement a donc été calibré pour accueillir jusqu'à 1,4 millions de passagers (contre 800 000 actuellement). Les premiers coups de pioches ont été donnés en septembre 2003 pour la construction des parkings avions. Parallèlement à ces travaux, les études sur l'aérogare et les infrastructures associées ont été poursuivies. La demande de permis de construire de l'aérogare a été déposée début mars 2004 et le démarrage du chantier reste prévu pour le printemps 2005, avec une mise en service début 2007.

La nouvelle aérogare permettra de répondre à l'accroissement du trafic attendu dans des conditions optimales certes de confort, mais aussi de sûreté et de sécurité renforcées (mise aux normes internationales actuelles). En effet, l'année 2003 restera également marquée par des contraintes et des coûts de sécurité plus importants : 220 000 bagages de soutes ont ainsi été contrôlés en 2003.

Quimper Cornouaille :

trafic étale

Avec 135 435 passagers transportés en 2003, l'aéroport de Cornouaille enregistre un trafic relativement stable (- 0,2 % par rapport à 2002).

Quimper-Orly : stabilité

Les prévisions en début 2003 étaient bonnes. Mais la liaison entre Paris-Orly et Quimper, assurée par Brit Air pour le compte d'Air France, a été touchée par de nombreuses annulations de vols commerciaux. Sur les trois premiers trimestres, 49 vols ont été annulés pour des raisons techniques sur le total des 1 928 vols qui étaient programmés jusqu'au mois d'octobre. 41 vols supplémentaires ont été supprimés du fait des grèves du contrôle aérien. Malgré ces

difficultés, la liaison n'aura finalement perdu que 200 passagers sur l'année. Pour l'avenir, l'exploitant a donné des assurances pour que des solutions soient trouvées aux problèmes techniques rencontrés sur les Fokker 100 qui desservent la ligne. La CCI de Quimper Cornouaille, gestionnaire de l'aéroport, estime quant à elle le potentiel de la ligne à 150 000 passagers.

Recul des vols charters

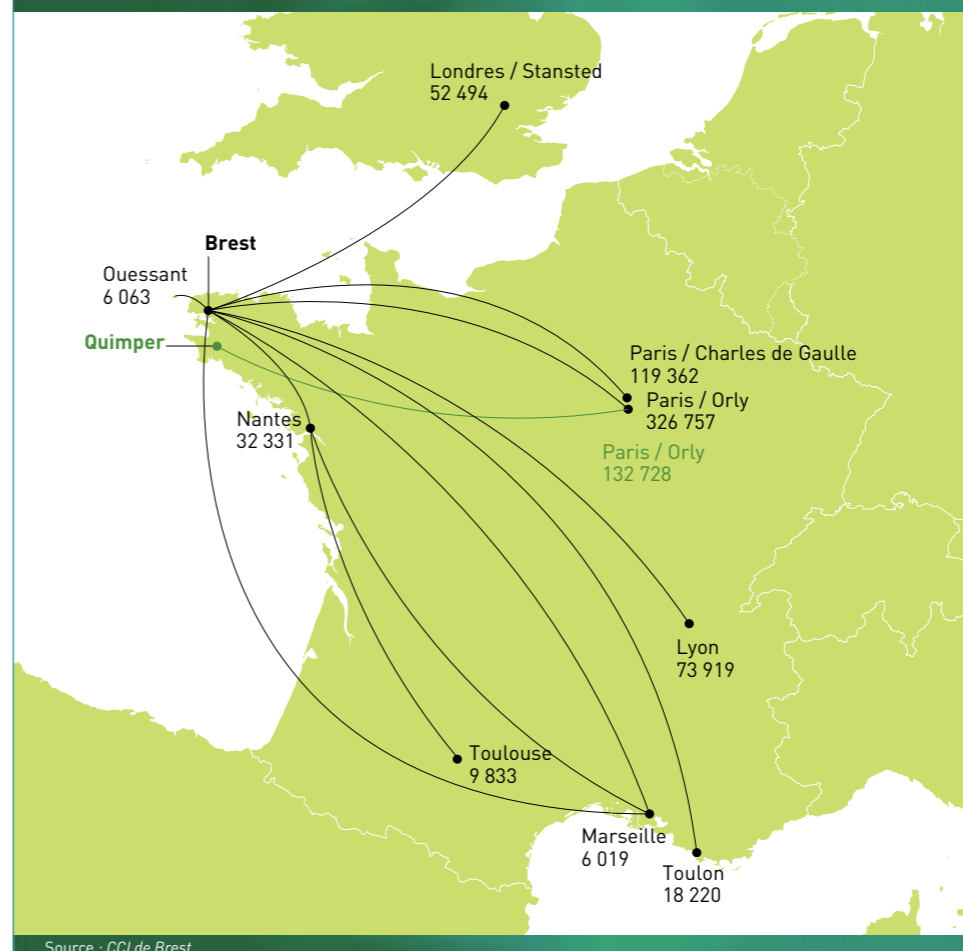
Avec 1 519 clients seulement en 2003, contre 1 986 l'année précédente, l'activité charter est en retrait sensible (- 23,5 %). Il est à mettre sur le compte de la suppression en cours de saison de la liaison Quimper-Cork qui en 2001 et 2002 faisait l'essentiel du trafic.

TABLEAU 2 • Évolution du trafic de l'aéroport de Quimper Cornouaille de 2002 à 2003

	2001	2002	2003	Évol. 02-03 %
Nombre de passagers	145 885	135 647	135 435	- 0,2 %
• dont Quimper-Paris	143 763	132 928	132 728	- 0,1 %
• dont charters	1 233	1 986	1 519	- 23,5 %
Tonnage fret	86	19	9	- 52,6 %

Source : CCI Quimper Cornouaille

CARTE 1 • Principales lignes régulières au départ de Brest et de Quimper en 2003



Source : CCI de Brest

Aéroport de Brest : développer les liaisons transversales

“ Quel est l'intérêt pour le Finistère de développer les liaisons transversales de l'aéroport de Brest ?

Notre région est située à l'extrême ouest de la France, plus encore de l'Europe. Pour contrecarrer cette distance, il nous faut agir en termes de temps et de coût. C'est pourquoi nous oeuvrons à la pérennisation ou à la mise en place de lignes telles Paris (10 rotations jour), Lyon (3 rotations jour), Nantes, Marseille, Nice, Toulon, Londres... toutes destinations nous apportant des correspondances sur le territoire national ou à l'international.

Quelle image souhaitez-vous donner de la nouvelle aérogare ?

Brest Bretagne doit dégager une identité et une image fortes d'une aérogare à la fois moderne, simple, accueillante, offrant un maximum de services, d'un confort et d'une sécurité exemplaires.

Quelle est l'importance des liaisons charter dans l'équilibre des services aéroportuaires dans le Grand Ouest ?

Pour un développement harmonieux de la Bretagne, la métropole de Brest avec son hinterland doit jouer un rôle d'équilibre. En proposant une offre charter d'une vingtaine de destinations par an, l'aéroport Brest Bretagne accrédite cette volonté de service de qualité métropolitaine.”

André Jourt
Vice-président de la Chambre de Commerce I de Brest