

Le Finistère investit dans son désenclavement aérien. Brest Bretagne renforce ses positions historiques de 1^{er} aéroport régional avec la montée en puissance de ses lignes régulières et charters et la construction d'une nouvelle aérogare. Quimper Cornouaille travaille au développement de nouvelles liaisons.



En France métropolitaine, le trafic passagers a poursuivi en 2005 la reprise amorcée en 2004 (+ 5 %). Le nombre de vols commerciaux a progressé d'environ 3 %. Sur l'Ouest, tous les aéroports sont à la hausse, à l'exception de Quimper (- 3,8 %). Nantes progresse de 11,3 %, tandis que Brest fait 10,7 % de mieux.

Brest au-delà des prévisions

Brest Bretagne atteint un niveau de trafic historique en 2005 : 775 079 passagers ont transité par le tarmac brestois, contre 700 170 en 2004. Toutes les liaisons sont

en progression : les lignes régulières comme les charters. Avec 461 083 passagers, les vols pour Paris sont en hausse de 4,1 %. Les lignes régionales (cf. carte 1) totalisent 151 857 passagers, soit 6,4 % de mieux. Les vols charters atteignent un niveau record de 86 588 passagers, soit une progression de 20,8 %. La hausse du trafic sur la plateforme du Ponant a été encore amplifiée cette année par la mise en place de nouvelles liaisons avec la Grande-Bretagne par la compagnie *low cost* Flybe (+ 35 000 passagers en 2004). Avec le retour de Ryanair sur la desserte de Londres, suivi de

la reprise des liaisons avec Exeter et Southampton par Flybe et de la ligne pour Toulon par Jetairfly, les *low-cost* devraient embarquer près de 100 000 passagers en 2006, soit 1/8^e du trafic global escompté cette année. 2006 se présente donc déjà sous les meilleurs auspices.

Progression soutenue sur la décennie

Parti de 605 512 passagers en 1996, le trafic global a progressé de 28 % sur la période (cf. graphique 1). Cette évolution favorable a été alimentée non seulement par la montée en puissance de la ligne créée en 1995 avec Roissy (+ 149,4 %), mais aussi par de meilleurs résultats sur les lignes transversales (+ 134,2 %), et par le développement des charters (+ 39 %). A l'inverse, deux facteurs ont freiné la croissance : les attentats de 2001 qui ont fortement impacté pendant près de 3 ans presque tous les trafics et les médiocres performances de la ligne Brest-Orly sur l'ensemble de la décennie (- 18,4 %).

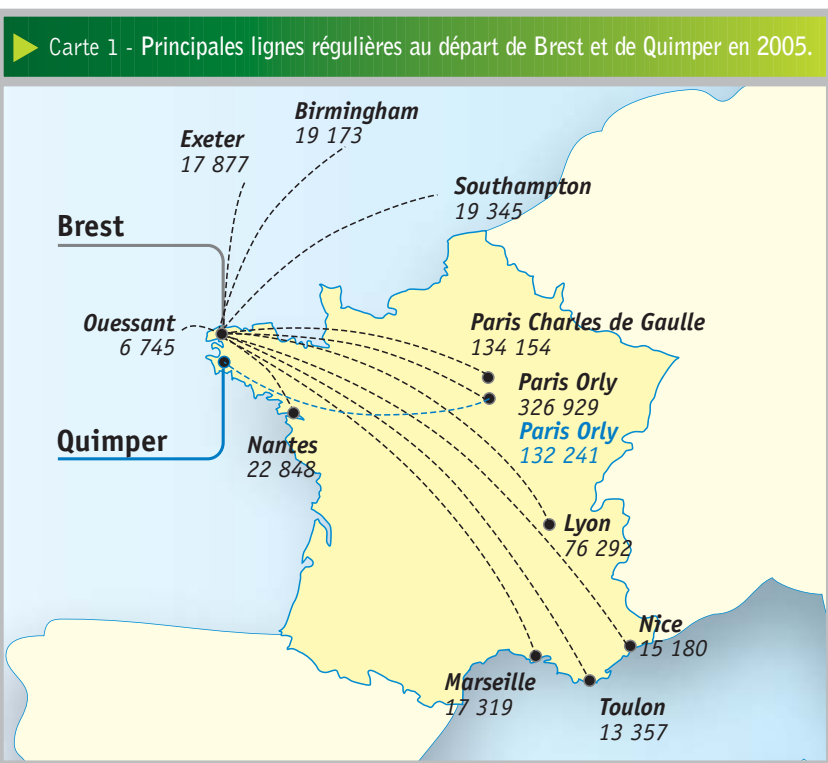
La fin de la période aura également vu les premières apparitions des *low cost* à Brest (Buzz, Ryanair, Flywest, Flybe).

La diversification des trafics et la multiplication des fréquences ont entraîné une évolution de la typologie des avions : les gros gabarits ont progressivement cédé la place aux petits et moyens appareils, donc plus nombreux sur le tarmac brestois. Enfin, avec les événements du 11-Septembre, les problématiques de sûreté se sont imposées. Tous ces éléments qui ont marqué la décennie passée ont amené la CCI à repenser la configuration de l'aéroport pour l'avenir.

Vers le million de passagers

La nouvelle aérogare, mise en chantier au 1^{er} semestre 2005 sera opérationnelle pour le 2^e semestre 2007. Ce projet d'envergure (47,27 M€), d'intérêt régional, est calibré pour accueillir jusqu'à 1,4 million de passagers, extensible à 1,8 million (contre 800 000 actuellement). Le nouvel équipement, de la taille de celui de Lille (22 200 m² couverts), doit ainsi permettre de répondre au doublement du trafic attendu à l'horizon 2015. Il intégrera en même temps les toutes dernières normes internationales de sûreté aéroportuaire mises en place après les attentats de New-York. Par ailleurs, l'aéroport pourra accueillir jusqu'à 8 avions en même temps, dont 4 gros porteurs.

Sur le plan commercial, l'aéroport mise sur de nouvelles destinations. Au-delà, même s'il ne devrait pas porter ombrage à l'avenir de la zone terminale brestoise, il faudra compter avec le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes dont la mise en service



Source : CCI Brest. Trafic passagers.

devrait se situer entre 2012 et 2015. Les incertitudes liées au prix des carburants ou à la croissance économique doivent également être intégrées. Quoiqu'il en soit, compte-tenu du potentiel commercial important, et de la qualité de l'outil mis à disposition, les objectifs fixés semblent raisonnables et devraient pouvoir être atteints.

La Région héritera en 2007 de la propriété de la plateforme dans le cadre de la loi de décentralisation. Mais compte tenu de l'investissement réalisé, la concession de l'Etat à la CCI de Brest est prorogée à compter du 31 décembre 2007 jusqu'à fin 2015.

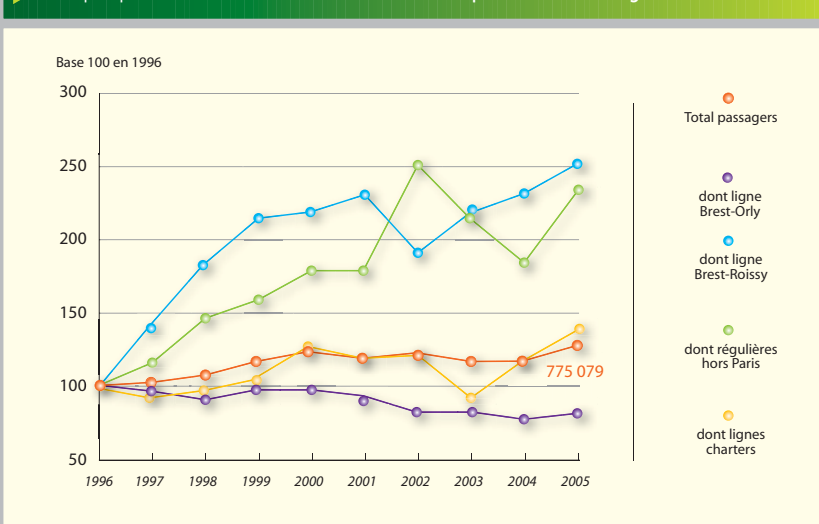
Activité en retrait en 2005 à Quimper

Avec 133 839 passagers en 2005, le trafic global de l'aéroport de Quimper-Cornouaille fléchit légèrement par rapport à l'année précédente (- 3,3 %). Cette évolution à la baisse est liée à une moindre activité de l'aviation d'affaires et à une réduction sensible des déroutements (en particulier de Brest), particulièrement nombreux en 2004 : 1 216 passagers déroutés en 2005, contre 6 578 l'année précédente. Aucun vol charter régulier n'a été assuré en 2005. L'élément favorable cette année, porteur d'espoirs pour l'avenir, tient dans la progression, certes encore modeste, de la ligne régulière assurée quatre fois par jour par Brit'Air vers la capitale (Quimper-Orly) : malgré des mouvements d'avions relativement stables (2 302, soit + 0,35 %), la plateforme cornouaillaise aura été fréquentée par près de 2 000 passagers supplémentaires en 2005 (+ 1,5 %).

Pertes de marchés sur la dernière décennie

Quimper Cornouaille perd 16 % de trafic en 10 ans (133 839 passagers en 2005

Graphique 1 - Evolution des trafics de l'aéroport Brest Bretagne.



Source : CCI Brest.

contre 159 988 en 1996) (cf. graphique 2). Cette évolution défavorable est directement liée au recul des charters, jusqu'à leur disparition du tarmac quimpérois depuis deux ans. Car la ligne Quimper-Paris a progressé de près de 9 % depuis 1996.

L'activité de l'aéroport de Quimper Cornouaille souffre d'abord de sa proximité de Lorient et surtout de Brest. Elle subit également une concurrence plus active de la plateforme nantaise sur les liaisons charters. Les incidents à répétition (retards, annulations, grèves) ont par ailleurs écorné l'image de la plateforme cornouaillaise sur sa liaison avec Orly.

A la recherche de nouveaux trafics

Le premier objectif pour l'aéroport Quimper Cornouaille est de sécuriser la ligne Quimper-Paris et de favoriser sa fréquentation. Il s'agit donc d'améliorer la qualité, la

fiabilité et la régularité de cette liaison assurée par Brit'Air pour le compte d'Air France. Des efforts tarifaires sont également recherchés.

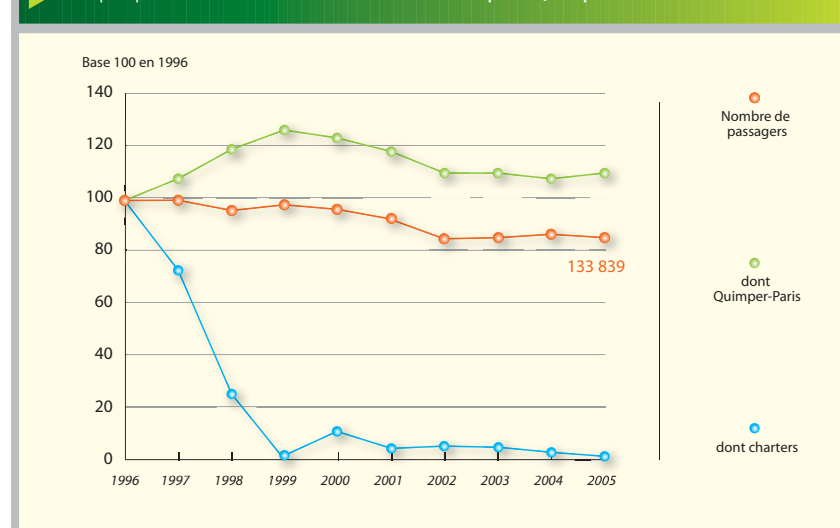
Compte tenu de l'étude du plan de développement de l'aéroport réalisée en 2004, la relance des charters, de même que la création de nouvelles lignes régulières reste à l'ordre du jour. La CCI de Quimper Cornouaille travaille ainsi à la remise en place de vols charters à destination du pourtour méditerranéen. La reprise, en 2006, de la liaison saisonnière avec Ajaccio trace la voie.

Les contacts se poursuivent avec Brit'Air pour de nouvelles lignes régulières, et des compagnies *low cost* européennes sont approchées.

Pour les années à venir, la CCI reste optimiste. Dans le cadre du plan d'exposition au bruit élaboré fin 2005, elle prévoit un renforcement du trafic, plus de fréquence avec Paris, la mise en ligne d'avions de capacité supérieure et de nouvelles lignes charters. En 2008, les prévisions tablent sur 3 816 mouvements commerciaux (contre 2 400 en 2005). Un trafic qui passerait à 4 568 mouvements en 2015. Dans le même temps, les mouvements non commerciaux passeraient à 25 563 en 2020 contre 15 990 en 2005.

Le développement espéré supposera des investissements. L'aéroport est dimensionné pour 250 000 passagers par an. Une augmentation de trafic ferait passer l'aéroport à un niveau supérieur de sécurité. Il devrait ainsi changer de classification et passer de la classe 5 à la classe 6, voire 7. Un million d'euros a donc déjà été budgété pour des investissements en 2006, dans l'hypothèse où de nouveaux opérateurs décideraient d'utiliser la plateforme de Pluguffan ■

Graphique 2 - Evolution des trafics de l'aéroport Quimper Cornouaille.



Source : CCI Quimper Cornouaille.