



AÉROPORTS

Le transport aérien en France renoue avec la croissance en 2004 (+ 6,4 %). Mais

seul l'international tire le trafic à la hausse (+ 9,4 %); le trafic intérieur diminue (- 2,3 %), du fait du recul des lignes régionales (- 9,1 %). Sur l'ouest, les aéroports affichent pour la plupart de légères baisses à l'exception notable de Nantes (+ 1,7 %) et surtout de Dinard (+ 29,6 %).

Brest Bretagne : stabilité du trafic

Avec 700 170 passagers transportés en 2004, le trafic global de l'aéroport Brest Bretagne, premier aéroport breton (45 % du trafic régional), se retrouve à peu près au même niveau qu'en 2003 (- 0,6 %). La suspension, dès le mois de mars, des vols effectués par Ryanair en direction de Londres-Stansted a pesé dans cette évolution. L'année 2004 a cependant renforcé le poids de Roissy et confirmé la montée en puissance des liaisons charters.

Paris marque le pas

Malgré quelques journées de grève, le trafic global sur Paris est resté sensiblement au même niveau qu'en 2004 (- 0,7 %). Paris-Orly (318 168 passagers), bien qu'en retrait (- 2,6 %), reste de loin la première liaison de l'aéroport Brest Bretagne. Avec six vols par jour, elle représente à elle seule 52 % du trafic total enregistré sur lignes régulières. Avec 124 742 passagers comptabilisés l'an passé, la ligne Paris Charles-de-Gaulle poursuit sa croissance (+ 4,5 %).

En proposant depuis mars 2005 une dixième rotation sur Paris, à des conditions tarifaires particulièrement accessibles, Flywest fait le pari de gagner une nouvelle clientèle. Cette société travaille en partenariat avec le transporteur Europe Airpost, chargé de l'acheminement du courrier de nuit pour le compte de la Poste. Les avions utilisés dits "quick change", peuvent tour à tour être utilisés en transport de fret ou de passagers (pour 147 personnes).

Lignes régionales à la hausse

Avec 142 711 passagers transportés en 2004, les lignes directes régionales progressent globalement de 4,5 % par rapport à l'année précédente. L'aéroport doit ce bon résultat d'abord à l'ouverture en mai par Air France-Brit Air de lignes quotidiennes sur Marseille et Nice. La réouverture en juin de la ligne sur Toulon par Flywest, avec deux vols par semaine sur Boeing 737 a également contribué à cette progression.

À l'inverse, les vols assurés par Air France sur Lyon et Nantes sont en recul, de 7,7 % pour les pre-

TABLEAU 1 • Évolution du trafic de l'aéroport Brest Bretagne de 2003 à 2004

	2002	2003	2004	Évol. 2003/2004
Nombre de passagers	739 843	704 237	700 170	- 0,6 %
- dont ligne Brest-Orly	328 220	326 757	318 168	- 2,6 %
- dont ligne Brest-Roissy	103 756	119 362	124 742	+ 4,5 %
- dont lignes régulières hors Paris	222 091	189 046	164 112	- 13,2 %
- dont lignes charters*	75 484	56 887	71 660	+ 26 %
Tonnage fret	3 184	3 311	3 367	+ 1,7 %
Tonnage postal	1 674	1 491	1 480	- 0,7 %

Source : CCI Brest
* Hors charters militaires et transit.

miers, de près de 30 % pour les seconds. Ces baisses de fréquentations correspondent à la tendance du trafic intérieur constatée au niveau national. La liaison assurée par Finist'Air sur Ouessant est en retrait cette année de près de 14 %.

Le trafic régulier, mis à mal en 2004 avec le départ de Ryanair (- 4,4 %), devrait croître à nouveau en 2005, notamment grâce à la mise en place depuis mars par la compagnie britannique à bas prix Flybe de trois nouvelles destinations vers l'Angleterre au départ de Brest : Exeter, Southampton et Birmingham. Le potentiel est évalué à 50 000 passagers annuels.

Le boom des charters

Les destinations charters au départ de Brest touchent une clientèle croissante. Plus de 71 000 passagers ont ainsi été enregistrés en 2004 pour un départ charter, soit une progression de 26 % par rapport à l'année précédente. L'offre de vols charters proposée pour le printemps et l'été a été étendue par la venue de nouveaux tours-opérateurs. Ainsi Marmara, qui proposait déjà une destination vacances sur Bodrum (+ 90,6 %), a programmé des vols sur Marrakech, Djerba et Héraklion. Cette dernière liaison est également mise en marché par le tour-opérateur Héliades.

La reprise de la liaison Brest-Chambéry par Flywest pour l'hiver, la programmation d'un vol sur le Maroc toute l'année et la reconduction des vols d'hiver sur le Sénégal et les Antilles devraient consolider l'offre charter au départ de Brest.

Le trafic fret progresse légèrement depuis quatre années, à l'inverse du trafic postal qui diminue régulièrement.

Les travaux de la nouvelle aérogare ont été engagés au premier semestre 2005; la mise en service étant programmée pour 2007. Ce nouvel équipement, calibré pour accueillir jusqu'à 1,4 million de passagers (contre 800 000 pour l'aérogare actuelle), doit permettre de répondre au doublement du trafic attendu à l'horizon 2015.

Quimper Cornouaille : une année atone

Le trafic passagers progresse légèrement, tandis que l'unique ligne commerciale (Quimper-Orly) subit un léger fléchissement. L'année 2004 restera sans doute marquée par l'absence des charters, l'importance des déroutements de Brest sur Quimper, et la montée en puissance de l'aviation d'affaires.

Léger recul du Quimper-Orly

Avec la disparition des vols charters au départ de Quimper, la ligne Quimper-Paris représente 94 % du trafic global de la plate-forme de Pluguffan. 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. Les grèves du contrôle aérien en 2004 se seront soldées par 4 000 passagers en moins pour l'aéroport de Quimper-Cornouaille. Les vols annulés pour des raisons techniques ou météorologiques auront

TABLEAU 2 • Évolution du trafic de l'aéroport de Quimper Cornouaille de 2003 à 2004

	2002	2003	2004	Évolution 2003/2004
Nombre de passagers	135 647	135 435	138 374	+2,2 %
- dont Quimper-Paris	132 928	132 728	130 278	- 1,8 %
- dont charters	1 986	1 138	769	- 32,4 %
- dont aviation d'affaires	N.D.	467	749	+ 60,4 %
Tonnage fret	19	9	9	0 %

Source : CCI Quimper Cornouaille

coûté quant à eux quelques 6 300 passagers supplémentaires à Quimper. Au total, ce sont 110 vols sur 2 294 qui auront ainsi été annulés dans l'année. À l'inverse, Quimper aura bénéficié de 6 578 passagers supplémentaires du fait des mouvements sociaux à l'aéroport de Brest Bretagne.

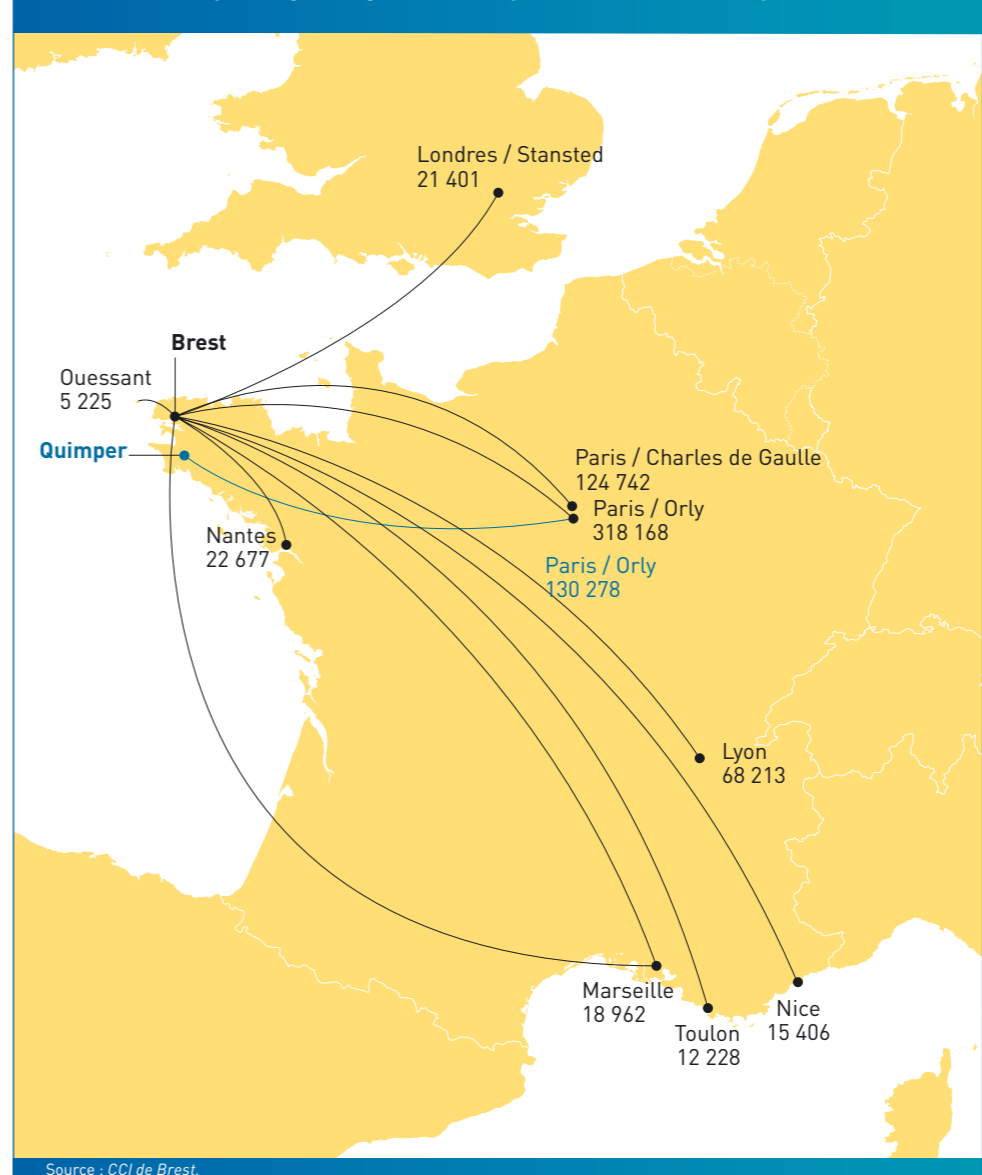
Progression de l'aviation d'affaires

Aucun vol charter régulier n'a été assuré en 2004.

Les 769 passagers figurant dans le tableau 2 correspondent à des charters ponctuels et à destination domestique. Le trafic de l'aviation d'affaires a lui progressé de 60,4 % avec 749 passagers cette année.

172 500 € d'investissement sont prévus dans le budget 2005, notamment pour le balisage, le marquage de la piste et surtout pour le renforcement des dispositifs de sécurité (contrôle et convoyeurs des bagages).

CARTE 1 • Principales lignes régulières au départ de Brest et de Quimper en 2004



Source : CCI de Brest.

Low-cost : quel apport pour l'aéroport Brest Bretagne?

“ Quel est l'apport des compagnies low-cost au trafic de l'aéroport Brest Bretagne? Elles touchent un autre type de clientèle, qui a ses habitudes et voyage différemment. Elles élargissent l'offre de notre aéroport, et sont parfaitement complémentaires avec les compagnies classiques. Aujourd'hui pour développer le trafic elles sont devenues indispensables. Ces lignes constituent aussi un apport économique important en permettant de capter une nouvelle clientèle touristique anglaise. On peut croire à leur pérennisation le Finistère disposant des atouts nécessaires, et du fond de clientèle. ”

Brit Air et Air France restent cependant les partenaires essentiels...

Les lignes « classiques » restent la base de notre trafic. Il nous faut continuer à les développer tant pour les transversales, que pour les liaisons sur Paris. De par l'évolution du trafic et des mesures de sûreté, notre aéroport est, aux heures de pointes, à saturation. La nouvelle aérogare permettra de répondre à la croissance du trafic, avec des aménagements adaptés. ”

André Jourt
Vice-président Equipements et président de la commission Aéroport à la CCI de Brest