

CESER : **2 octobre 2023**
Intervention n° : **1**
Document : **Stratégie aéroportuaire régionale**
Oratrice : **Cathy Vallée**

Je m'exprime au nom des Chambres de Commerce et d'Industrie de Bretagne.

La Région Bretagne dispose d'un maillage important de plateformes aéroportuares participant au désenclavement et à l'attractivité de ses territoires, pour la pointe occidentale comme pour ceux situés à l'est, car les besoins concernent les relations avec d'autres métropoles que Paris. Le Conseil régional est lui-même propriétaire de quatre de ces neuf aéroports.

Dans l'obligation d'intégrer une stratégie aéroportuaire dans le SRADDET, le Conseil régional inscrit celle-ci dans les enjeux spécifiques des territoires bretons et des infrastructures existantes.

En premier lieu, nous tenons à réaffirmer pour cette stratégie la pertinence du transport aérien, notamment pour un territoire tel que la Bretagne, sans ignorer les transitions que ce mode de transport doit réaliser. En effet, l'avion reste le moyen le plus efficace pour le transport de passagers sur longue distance et pour relier différents points du territoire national ou européen, sans nécessairement passer par le nœud parisien, de plus en plus engorgé. Il correspond aux attentes des entreprises dans leurs relations d'affaires et répond donc aux enjeux de développement économique de chaque territoire de notre région. De plus, l'empreinte écologique du transport aérien s'améliore avec la moindre consommation d'énergie des avions et leur recours d'ici 2050 à des carburants non fossiles. Face à une offre ferroviaire saturée, il ne nécessite pas de consacrer d'importantes emprises foncières à la construction de nouvelles voies.

Pour être plus efficient, le transport aérien pourrait, comme le propose le document du Conseil régional, être mieux connecté aux autres modes de transport, afin de favoriser une réelle intermodalité : connexion avec le réseau ferroviaire d'une part, avec le réseau Breizh Go d'autre part, et les transports collectifs des agglomérations dotées d'aéroports enfin. Il importe dans ce domaine de travailler étroitement avec l'aéroport de Nantes Atlantique, qui draine plus de la moitié des voyages aériens des Bretons.

Par ailleurs, nous encourageons une approche régionale des trafics et des dessertes de chaque territoire, dans la perspective d'une complémentarité des plateformes, dans un système aéroportuaire régional. Cela suppose d'objectiver les données de trafic en recensant les besoins de liaisons extrarégionales des entreprises pour déterminer celles qui requièrent des transports aériens et d'identifier des gisements de fréquentation touristiques depuis des pays étrangers. De même, un travail collectif d'attractivité de la Bretagne à l'égard des compagnies aériennes pourrait être réalisé, s'appuyant sur des spécialisations de chaque aéroport et des liaisons entre eux.

Ainsi qu'il est proposé dans le rapport, chaque plateforme peut valoriser des vocations spécifiques hors de liaisons aériennes régulières : aviation d'affaires et avions-taxis décarbonés, fret, formations aéronautiques, maintenance de flottes.

Enfin, si le foncier des aéroports peut utilement être valorisé par l'installation de panneaux photovoltaïques, il importe que le produit de cette production d'énergie serve à l'équilibre d'exploitation de chaque site d'accueil.

Je vous remercie de votre attention.