

REGION BRETAGNE

n° 25_DDA_01

CONSEIL REGIONAL

25,26 et 27 juin 2025

DELIBERATION

Stratégie aéroportuaire régionale Rapport définitif

Le Conseil régional convoqué par son Président le 3 juin 2025, s'est réuni le 26 juin 2025 à l'Hôtel de Courcy, à Rennes, sous la présidence de Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

Étaient présents : Delphine ALEXANDRE, Olivier ALLAIN, Nicolas BELLOIR (jusqu'à 16h35 puis pouvoir donné à Mélina PARMENTIER), Tristan BRÉHIER, Gael BRIAND, Gaby CADIOU (à partir de 16h, pouvoir donné auparavant à Gladys GRELAUD), Nil CAOUISSIN, Fanny CHAPPÉ, Loïg CHESNAIS-GIRARD, André CROCQ, Daniel CUEFF, Forough DADKHAH (jusqu'à 15h puis pouvoir donné à Isabelle PELLERIN), Olivier DAVID, Florent DE KERSAUSON (jusqu'à 17h20 puis pouvoir donné à Patrick LE FUR), Gérard DE MELLON, Stéphane DE SALLIER DUPIN, Claire DESMARES, Virginie D'ORSANNE, Julie DUPUY, Benjamin FLOHIC, Laurence FORTIN, Maxime GALLIER (jusqu'à 16h25 puis pouvoir donné à Véronique MÉHEUST), Anne GALLO-KERLEAU, Aziliz GOUEZ, Gladys GRELAUD, Alexandra GUILLORÉ, Christian GUYONVARC'H, Loïc HENAFF, Philippe HERCOUËT, Kaourintine HULAUD, Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO, Katja KRÜGER, Émilie KUCHEL, Carole LE BÉCHEC, Olivier LE BRAS, Raymond LE BRAZIDEC (jusqu'à 12h30 puis pouvoir donné à Anne PATAULT), Agnès LE BRUN, Isabelle LE CALLENNEC, Patrick LE DIFFON (jusqu'à 18h30 puis pouvoir donné à Aurélie MARTORELL), Marc LE FUR (jusqu'à 17h30 puis pouvoir donné à Stéphane DE SALLIER DUPIN), Patrick LE FUR, Aurélie LE GOFF, Fabien LE GUERNEVÉ (sauf de 9h45 à 12h30 pouvoir donné à Aurélie MARTORELL), Loïc LE HIR, Gaël LE MEUR, Gaëlle LE STRADIC (jusqu'à 16h puis pouvoir donné à Olivier ALLAIN), Arnaud LÉCUYER (jusqu'à 18h puis pouvoir donné à Anne GALLO-KERLEAU), Béatrice MACÉ, Bernard MARBOEUF, Aurélie MARTORELL, Véronique MÉHEUST, Paul MOLAC (jusqu'à 9h puis pouvoir donné à Kaourintine HULAUD), Yvan MOULLEC, Armelle NICOLAS, Gaëlle NICOLAS, Gaëlle NIQUE, Goulven OILLIC, Denis PALLUEL, Mélina PARMENTIER, Anne PATAULT, Isabelle PELLERIN, Fortuné PELLICANO, Gilles PENNELLE (à partir de 14h45, pouvoir donné auparavant à Virginie D'ORSANNE), Stéphane PERRIN SARZIER, Ronan PICHON (sauf de 11h à 12h30 pouvoir donné à Goulven OILLIC), Pierre POULIQUEN, Christine PRIGENT, Michaël QUERNEZ, Guillaume ROBIC (jusqu'à 15h30 puis pouvoir donné à Adeline YON-BERTHELOT), Claudia ROUAUX (jusqu'à 16h45 puis pouvoir donné à André CROCQ), Stéphane ROUDAUT, Régine ROUÉ, Ana SOHIER, Stéphanie STOLL, Valérie TABART, Renée THOMAÏDIS, Arnaud TOUDIC, Christian TROADEC (à partir de 14h45), Simon UZENAT (sauf de 9h45 à 12h30 pouvoir donné à Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO), Adeline YON-BERTHELOT.

Etaient absents : Astrid PRUNIER, Jérôme TRÉ-HARDY (pouvoir donné à Olivier LE BRAS), Marie-Pierre VEDRENNE (pouvoir donné à Bernard MARBOEUF).

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L411-1 et suivants ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental lors de sa réunion en date du 16 juin 2025 ;

Vu les échanges en commission Aménagement en date du 20 juin 2025 ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional

Et après avoir délibéré, à 17h30 ;

DÉCIDE

- **D'APPROUVER** le rapport définitif de la stratégie aéroportuaire régionale ci joint.

Les groupes « Hissons haut la Bretagne », « Nous la Bretagne » et « Rassemblement National » s'abstiennent.

Les groupes « Breizh a-gleiz » et « Les Écologistes de Bretagne » votent contre.

Le Président

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Ont voté pour : Delphine ALEXANDRE, Olivier ALLAIN, Gaby CADIOU, Fanny CHAPPÉ, Loïg CHESNAIS-GIRARD, André CROCQ, Daniel CUEFF, Forough DADKHAH, Olivier DAVID, Benjamin FLOHIC, Laurence FORTIN, Anne GALLO-KERLEAU, Gladys GRELAUD, Loïc HÉNAFF, Philippe HERCOUËT, Kaourintine HULAUD, Elisabeth JOUNEAUX-PÉDRONO, Katja KRÜGER, Émilie KUCHEL, Carole LE BÉCHEC, Olivier LE BRAS, Raymond LE BRAZIDEC, Gaël LE MEUR, Gaëlle LE STRADIC, Arnaud LÉCUYER, Béatrice MACÉ, Paul MOLAC, Gaëlle NIQUE, Goulven OILLIC, Denis PALLUEL, Anne PATAULT, Isabelle PELLERIN, Fortuné PELLICANO, Stéphane PERRIN SARZIER, Ronan PICHON, Pierre POULIQUEN, Michaël QUERNEZ, Guillaume ROBIC, Claudia ROUAUX, Régine ROUÉ, Arnaud TOUDIC, Jérôme TRÉ-HARDY, Simon UZENAT, Adeline YON-BERTHELOT.

Ont voté contre : Gael BRIAND, Nil CAOUISSIN, Aziliz GOUEZ, Christian GUYONVARC'H, Christine PRIGENT, Ana SOHIER, Valérie TABART, Claire DESMARES, Julie DUPUY, Loïc LE HIR.

Se sont abstenus : Nicolas BELLOIR, Stéphane DE SALLIER DUPIN, Maxime GALLIER, Agnès LE BRUN, Isabelle LE CALLENNEC, Patrick LE DIFFON, Marc LE FUR, Fabien LE GUERNEVÉ, Aurélie MARTORELL, Véronique MÉHEUST, Yvan MOULLEC, Gaëlle NICOLAS, Mélina PARMENTIER, Stéphane ROUDAUT, Tristan BRÉHIER, Alexandra GUILLORE, Bernard MARBOEUF, Armelle NICOLAS, Stéphanie STOLL, Marie-Pierre VEDRENNE, Florent DE KERSAUSON, Gérard DE MELLON, Virginie D'ORSANNE, Patrick LE FUR, Aurélie LE GOFF, Gilles PENNELLE, Renée THOMAÏDIS.

Christian TROADEC absent de l'hémicycle au moment du vote.



CAP 2040



Stratégie aéroportuaire régionale

RAPPORT DÉFINITIF

Juin 2025



Envoyé en préfecture le 03/07/2025

Reçu en préfecture le 03/07/2025

Publié le

ID : 035-233500016-20250626-25_DDA_01-DE

Table des matières

Préambule : Contexte de l'élaboration de la stratégie aéroportuaire régionale	5
La Région, propriétaire de 4 aéroports	5
La nécessité de se doter d'une stratégie aéroportuaire régionale.....	6
Chapitre 1 : État des lieux et perspectives	7
1.1 Principales caractéristiques du maillage aéroportuaire breton.....	7
1.1.1 Un maillage dense en mutation	7
1.1.2 Des aéroports et aérodromes aux activités très variées	10
1.1.3 Des retombées socio-économiques importantes sur le territoire régional	16
1.1.4 Une empreinte écologique très impactée par l'activité de passagers.....	19
1.1.5 Un contexte financier difficile	23
1.2 Consultation et mobilisation des acteurs du territoire.....	25
1.2.1 Principaux enseignements issus des consultations locales et institutionnelles.....	25
1.2.2 Principaux enseignements issus du séminaire régional « quel avenir pour les aéroports bretons ? ».....	25
1.2.3 Les préconisations du CESER Bretagne	26
1.3 Perspectives : Quatre grands défis à relever	27
1.3.1 L'adaptation aux mutations économiques du secteur aérien	27
1.3.2 Réussir la transition écologique des activités du transport aérien	27
1.3.3 Améliorer l'accessibilité aux aéroports et leur intégration territoriale	28
1.3.4 L'articulation avec l'aéroport de Nantes et l'offre TGV	29
Chapitre 2 : Définition des objectifs stratégiques et des leviers d'actions.....	30
Objectif n°1 : Mieux connecter la Bretagne au reste du monde	30
Levier 1 : Encourager le déploiement d'une offre aérienne responsable et qualitative.....	30
Levier 2 : Améliorer la complémentarité entre l'aérien et le ferroviaire	31
Objectif n°2 : Des aéroports économiquement performants	32
Levier 3 : Rationaliser les deniers publics	32
Levier 4 : Diversifier les recettes des concessionnaires et générer davantage d'activités économiques et d'emplois	34
Levier 5 : Renforcer l'attractivité de l'offre de formation des métiers de l'aéronautique	36
Objectif n°3 : Des aéroports écologiquement exemplaires	37
Levier 6 : Accueillir les compagnies les plus vertueuses et se conformer aux réglementations sur l'interdiction de certaines lignes aériennes	37
Levier 7 : Réduire l'empreinte écologique des infrastructures, accompagner leur adaptation au changement climatique et préserver la biodiversité in situ.....	38
Levier 8 : Développer des hubs énergétiques sur les emprises aéroportuaires et anticiper le déploiement des carburants d'aviation durable	41
Levier 9 : Encourager le passage à l'avion « vert » dans les activités loisirs aéronautiques et de formation au pilotage.....	43
Levier 10 : Décarboner l'accessibilité terrestre des aéroports de Brest et Rennes.....	44

Objectif n°4 : Une approche aéroportuaire régionale	45
Levier 11 : Mettre en œuvre une stratégie aéroportuaire régionale (Bretagne administrative) intégrant l'ensemble des aéroports bretons	45
Levier 12 : Favoriser les complémentarités entre les plateformes et coopérer davantage avec Nantes atlantique	46
Objectif n°5 : Des aéroports ancrés dans leur territoire	47
Levier 13 : Favoriser une meilleure intégration des aéroports dans leur territoire à proximité immédiate	47
Levier 14 : Améliorer l'accessibilité terrestre des aéroports de Brest et Rennes.....	49
Levier 15 : Contribuer à la réduction des nuisances aériennes subies par les riverains des aéroports	50
Chapitre 3 : Vocations et ambitions conférées aux 4 aéroports sous propriété Région	52
3.1 Aéroport de Brest.....	54
3.1.1 Vocations actuelles et futures.....	54
3.1.2 L'ambition de la Région : « Brest, l'aéroport éco-régional de l'ouest breton »	54
3.2 Aéroport de Rennes	57
3.2.1 Vocations actuelles et futures.....	57
3.2.2 L'ambition de la Région : « Rennes, l'aéroport éco-régional de l'est breton »	58
3.3 Aéroport de Dinard	60
3.3.1 Vocations actuelles et futures.....	60
3.3.2 L'ambition de la Région : « Le pôle aéro-industriel de Dinard »	61
3.4 Aéroport de Quimper.....	62
3.4.1 Vocations actuelles et futures.....	62
3.4.2 L'ambition de la Région : « L'aéropôle de Quimper »	63
Chapitre 4 : Les modalités de coopération aéroportuaire	64
4.1 Expression des besoins en matière de coopération.....	64
4.2 Modalités de fonctionnement de la coopération.....	65
Table des figures	67
Annexes	68
1. Liste des réunions d'échanges de consultation des acteurs institutionnels et socio-économiques	68
2. Fiches de synthèse de présentation des 10 principales plateformes bretonnes ouvertes à la circulation aérienne publique	70

Préambule : Contexte de l'élaboration de la stratégie aéroportuaire régionale

Au même titre que le TGV, la desserte aérienne revêt un enjeu stratégique de désenclavement de la Bretagne, d'abord dans les relations entre la pointe finistérienne et Paris, puis à l'échelle nationale avec les métropoles françaises les plus éloignées comme Toulouse, Marseille ou Nice, et enfin et surtout dans les relations à l'international.

Pour y répondre, la Bretagne dispose d'un maillage aéroportuaire dense et unique, avec 9 aéroports en activité, à Brest, Rennes, Dinard, Quimper, Saint-Brieuc, Lannion, Morlaix, Lorient et Vannes, 9 aérodromes et 3 bases aéronavales. Les aéroports bretons sont des infrastructures majeures au service des activités économiques et touristiques des territoires qu'ils desservent, et constituent aussi des pôles d'activités vitales et/ou souveraines (continuité territoriale avec Ouessant, sécurité civile, incendie, santé et transport d'organes, activités militaires). Ils constituent également des espaces fonciers stratégiques, dans le contexte des transitions économiques et sociales, du « zéro artificialisation nette », et des transformations écologiques, énergétiques et climatiques.

La Région, propriétaire de 4 aéroports

À la suite de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, la Région Bretagne est propriétaire depuis le 1^{er} mars 2007 des quatre aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper. Ces responsabilités se concentrent principalement sur l'aménagement, l'entretien et la gestion du service public aéroportuaire, dans un cadre réglementaire national et international.

Dès 2007, la Région a fait le choix d'une délégation de service public à des tiers exploitants par l'intermédiaire de contrats de concession de droit privé. Elle a également adopté le principe de solidarité capitaliste entre aéroports, dans une logique de mutualisation des coûts et d'équilibre économique au bénéfice des plus modestes. Les aéroports de Rennes et Dinard sont gérés en commun par une même société, la SEARD¹, initialement sur la période 2010-2024, puis désormais jusqu'à fin 2026. Les concessions aéroportuaires de Brest et Quimper ont été confiées aux sociétés ABO² et ADC³ sur la période 2017-2036, cette dernière ayant été récemment liquidée pour être remplacée par la SOGEAQC⁴.

En tant qu'autorité concédante, la Région fixe au préalable les objectifs contractuels, contrôle l'exécution technique et financière des contrats, et suit les engagements des concessionnaires sur l'ensemble des thématiques clés de gestion de chaque plateforme, telles que le développement des activités, l'environnement, la gestion domaniale et patrimoniale, etc.

Bien qu'elle se concentre sur les 4 aéroports dont elle est propriétaire, la Région accompagne et travaille en synergie également avec les activités des autres aéroports bretons, à travers ses différentes compétences, comme le développement économique, les mobilités terrestres, le tourisme ou la formation.

¹ SEARD : Société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard

² ABO : Aéroports de Bretagne Ouest

³ ADC : Aéroport de Cornouaille, dont ABO était actionnaire majoritaire d'ADC à hauteur de 96%.

⁴ SOGEAQC : Société de gestion de l'aéroport de Quimper Cornouaille

La nécessité de se doter d'une stratégie aéroportuaire régionale

Les modèles économiques des aéroports bretons, l'impact écologique et territorial de leurs activités sont actuellement fortement remis en cause par de nombreux éléments de contexte, à savoir :

- L'abandon du projet de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame des Landes en 2018, et le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, prévu à l'horizon 2035 ;
- La loi Climat et résilience du 22 août 2021, imposant notamment l'interdiction des vols intérieurs sur les trajets disposant d'une alternative ferroviaire réalisable en moins de 2h30 ;
- La loi 3DS du 21 février 2022, imposant l'intégration d'une stratégie aéroportuaire dans les SRADDET régionaux ;
- Le « Green deal » de l'Union Européenne de juillet 2021, engageant le secteur aérien dans le paquet de mesures « FitFor55 », ou la réduction des émissions de GES de 55% en 2030 par rapport à 1990 ;
- Le désengagement structurel du Groupe Air France sur le réseau domestique et la prise de pouvoir progressive des compagnies Low Cost à l'échelle nationale et européenne, moins rémunératrices pour les aéroports ;
- L'impact brutal puis durable de la crise sanitaire liée au covid-19 en 2020 et 2021 sur l'activité des aéroports bretons, avec une forte fragilisation financière de leurs sociétés d'exploitation, et la fin des vols commerciaux à Dinard, Quimper et Lorient ;
- En après-covid, l'accroissement de la mise en concurrence des aéroports par les compagnies aériennes et l'optimisation de leurs flottes d'avions ;
- L'émergence du « fly bashing », ou la honte de prendre l'avion, révélateur d'une prise de conscience sociale grandissante de l'impact écologique du transport aérien ;
- La crise énergétique et la hausse durable des coûts du kérosène, accentuée par les tensions géopolitiques croissantes et la guerre en Ukraine.

Dans ce contexte, la Région Bretagne a engagé l'élaboration de sa stratégie aéroportuaire régionale, avec l'objectif d'une adoption définitive en 2025, pour une mise en œuvre à horizon 2040. La stratégie aéroportuaire telle que visée par la loi 3DS doit être réalisée à l'échelle de la Bretagne administrative. 9 aéroports sont donc concernés : les 4 aéroports propriété de la Région Bretagne (Brest, Rennes, Dinard, et Quimper), les aéroports de Vannes, Lorient, St Brieuc, Lannion et Morlaix. Mais aussi les 9 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique de Belle-Ile, Guiscriff/Scaër, Ploërmel/Loyat, Pontivy, Redon, Quiberon, Dinan/Trélivan, Ouessant, et Saint-Sulpice des Landes. La Région Bretagne a défini dans un premier temps les objectifs stratégiques et les vocations de ses propres aéroports. Cette première phase a fait l'objet d'un premier rapport, adopté par l'assemblée régionale en session d'octobre 2023. Son contenu a été préservé et réactualisé dans le présent rapport.

Dans un second temps, il s'agit d'intégrer les vocations des autres aéroports et aérodromes, et de définir conjointement un cadre de coopération collectif à l'échelle régionale et interrégionale. Cette deuxième phase de travail s'est échelonnée tout au long de l'année 2024, à travers de nombreux échanges avec les propriétaires délégants des 18 aéroports et aérodromes, les acteurs socio-économiques, ainsi qu'avec l'État et la Région Pays de la Loire pour l'intégration de la problématique du réaménagement de l'aéroport de Nantes.

L'organisation d'un séminaire de travail inter-aéroportuaire en juin 2024, puis d'une réunion politique en janvier 2025, a permis de valider collectivement la cartographie de l'écosystème aéroportuaire et aéronautique breton, de préciser les principaux besoins en matière de coopération, et enfin de définir et valider les modalités de partenariat. L'ensemble de ces éléments fait l'objet du dernier chapitre de ce présent rapport.

Chapitre 1 : État des lieux et perspectives

1.1 Principales caractéristiques du maillage aéroportuaire breton

1.1.1 Un maillage dense en mutation

Le paysage aéroportuaire français s'est construit sur un objectif de désenclavement des régions et d'aménagement du territoire, le transport aérien apparaissant comme un levier de développement économique et de rééquilibrage des inégalités. La Bretagne est particulièrement représentative de cette situation, car sa configuration péninsulaire a longtemps rendu le développement économique dépendant du transport aérien, faute d'offre routière ou ferroviaire performante.

Construites entre les années 1930-1940 (à l'exception de celle de Ouessant, créée en 1950), les plateformes aéroportuaires bretonnes se sont développées pour accueillir des vols réguliers et commerciaux dans les années 1960-1970 (CESER de Bretagne, 2023). Leur répartition s'est inscrite dans une même logique d'aménagement, en s'adossant à l'armature urbaine polycentrique de la région. La connectivité aérienne de villes comme Quimper, Lannion, Lorient, Vannes ou Saint-Brieuc a ainsi participé à une logique de renforcement des pôles d'attractivité locaux.

La Bretagne dispose actuellement de 9 plateformes appartenant à la catégorie des aéroports commerciaux, capables d'accueillir des aéronefs homologués pour l'aviation commerciale (Figure 1). Neuf aérodromes⁵ complètent le maillage, dont celui d'Ouessant, qui bénéficie d'une liaison régulière avec l'aéroport de Brest, financée sous OSP⁶ par la Région et exploitée par la compagnie Finist'air. Parmi ces aérodromes, celui de Guiscriff a la particularité de disposer d'une piste principale de taille comparable à celles de nombreux aéroports. Enfin, le ministère des armées dispose de trois bases aéronavales, dont celle de Lorient-Lann-Bihoué, qui a la particularité de partager ses installations avec l'aéroport civil.

Figure 1 : Maillage actuel : 9 aéroports, 9 aérodromes, 3 bases aéronavales



21 plateformes

- 9 aéroports
- 9 aérodromes
- 3 bases aéronavales

3000 ha de foncier

- 1,6 Million de Passagers
 29 pistes, dont 7 >2000m

6700 emplois sur site

- dont
 4750 emplois militaires
 1400 emplois dédiés à la
 maintenance aéronautique

35 aéroclubs regroupant

4500 adhérents

⁵ Contrairement à un aéroport, l'aérodrome ne dispose pas de services et d'installations pour le traitement de lignes commerciales de passagers (piste bitumée d'une longueur minimale de 1500m, aérogare, etc.).

⁶ OSP : Obligation de service public. Le renouvellement de la ligne est en cours d'instruction.

Au total, cet important patrimoine aéronautique représente près de 3 000 ha de foncier, 29 pistes homologuées, et accueille sur sites environ 6 700 emplois, dont 4 750 emplois militaires.

Les 10 principales plateformes bretonnes ont fait l'objet d'une fiche de synthèse de présentation (annexe n°2, pages 70 à 79). Elles appartiennent à 7 propriétaires différents, toutes ayant fait l'objet d'un transfert à des collectivités territoriales, excepté Lorient, toujours propriété de l'État (Figures 2 et 3). Leur mode de gestion s'opère majoritairement sous délégation de service public, sur des durées plus ou moins longues. Les syndicats mixtes des aéroports de Lannion et Saint-Brieuc sont gérés en régie directe, tout comme l'aérodrome de Guiscriff.

À noter que l'aéroport de Quimper est désormais géré par la SOGEAQC depuis mai 2024, suite à la liquidation à l'amiable d'ADC (aéroport de Cornouaille).

Figure 2 : Propriété et exploitation des aéroports de Rennes, Dinard, Brest et Quimper

Aéroport	Code OACI	Code IATA	Propriétaire (actionnariat)	Mode de gestion	Gestionnaire (actionnariat)	Date début de contrat	Date fin de contrat
	LFRN	RNS	Région Bretagne (100%)	DSP	Société d'exploitation des aéroports Rennes et Dinard - SEARD (CCI35 51%, VINCI 49%)	01/01/2010	31/12/2026
	LFRD	DNR		DSP	Aéroports Bretagne Ouest - ABO - (CCI Finistère 66%, Aéroport de Lyon 10%, EGIS 5%, Transdev 5%, CA29 5%, Arkéa 5% Brest Aim' 4%)	01/01/2017	31/12/2036
	LFRB	BES		DSP	Société de gestion de l'aéroport de Quimper Cornouaille - SOGEAQC (CCI Finistère 58,40%, acteurs privés 41,6%)	01/01/2017	31/12/2036
	LFRQ	UIP		DSP			

Source : Région Bretagne - Mars 2025

Figure 3 : Propriété et exploitation des aéroports de Lorient, Saint-Brieuc, Lannion, Morlaix, Vannes, et de l'aérodrome de Guiscriff

Aéroport /Aérodrome	Code OACI	Code IATA	Propriétaire (actionnariat)	Mode de gestion	Gestionnaire (actionnariat)	Date fin de contrat
	LFRH	LRT	État (100%)	DSP	SEA LLB (EDEIS 100%)	31/12/2026
	LFRT	SBK	Syndicat mixte aéroport Saint-Brieuc (Département des Côtes d'Armor 69%, Saint-Brieuc Agglo 31%)	Régie directe	Syndicat mixte aéroport St-Brieuc	Reconduction tacite
	LFRO	LAI	Syndicat mixte aéroport Lannion (Lannion Trégor Agglo 59,8%, Département des Côtes d'Armor 40,2%)	Régie directe	Syndicat mixte aéroport Lannion	Reconduction tacite
	LFRQ	MXN	Morlaix Communauté (100%)	Marché public de service	Groupement CCI Finistère/SEALAR	30/04/2027
	LFRV	VNE	Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (100%)	DSP	SEALAV (SEALAR 100%)	30/06/2031
	LFES	/	SIVU de l'aérodrome Bretagne-Atlantique (Communes de Guiscriff, Scaër, Gourin, Le Saint, Saint-Thurien, Berné)	Régie directe	SIVU de l'aérodrome Bretagne-Atlantique	Reconduction tacite

Source : Région Bretagne - Mars 2025

Le système aéroportuaire national se compose actuellement de cinq grandes catégories distinctes, hiérarchisées en fonction du volume de passagers traité (Figure 4). En 2017, les aéroports de Brest et Rennes se classaient dans 3^{ème} catégorie des aéroports dits « métropolitains », ceux de Lorient,

Quimper, Dinard et Lannion dans la 4^{ème} catégorie des aéroports spécialisés sur l'import/export/désenclavement, et enfin, Vannes, Saint-Brieuc et Morlaix dans la 5^{ème} catégorie. La situation des aéroports bretons s'inscrit largement dans les grandes tendances structurelles propres à chaque catégorie d'aéroports, à savoir :

- Un accroissement de la concentration du trafic de passagers sur les grands aéroports parisiens et régionaux ;
- Un fort dynamisme des aéroports régionaux, qui concurrencent fortement les aéroports métropolitains. En Bretagne, Brest et Rennes sont fortement concurrencés par l'aéroport de Nantes ;
- La grande fragilité des aéroports de 4^{ème} catégorie, spécialisés dans l'import ou l'export de passagers, ou assurant une fonction de désenclavement économique (lignes régulières avec les aéroports de Paris ou Lyon).

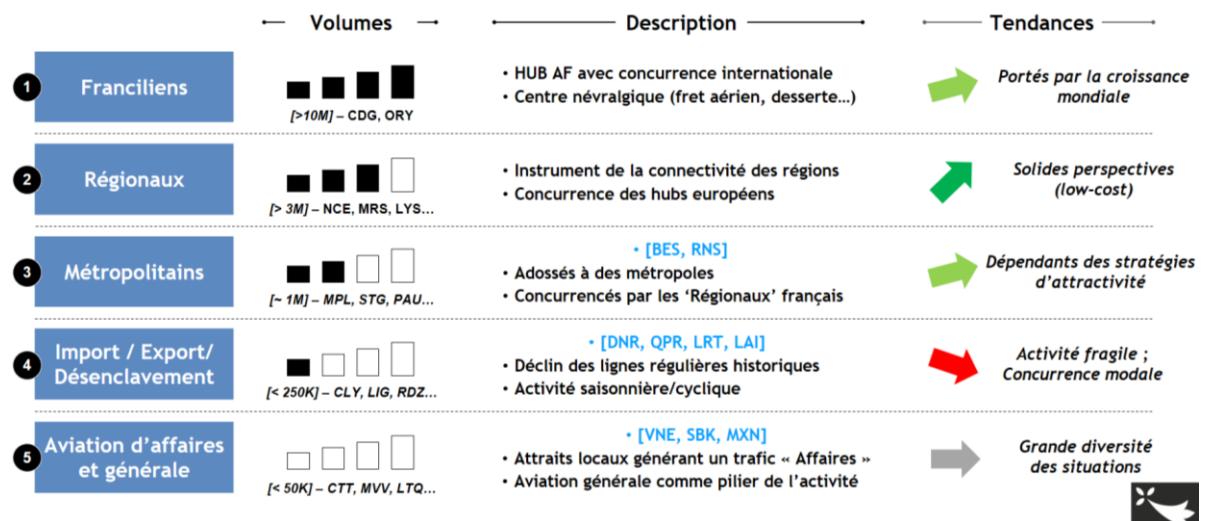
Ces tendances, déjà à l'œuvre dans les années 2000, se sont renforcées ces dernières années avec l'impact de la crise de la COVID-2019, notamment en Bretagne. Le désengagement progressif du groupe Air France sur les liaisons régionales, enclenché en 2009, s'est accéléré depuis 2018, et a successivement sonné la fin des activités d'aviation commerciale tous publics à Lannion (2018) et Lorient (2020), puis plus récemment à Quimper (2023), après l'échec de la liaison régulière de substitution sous OSP Quimper->Orly, exploitée par Chalair Aviation. Les activités de la compagnie low cost Ryanair ont cessé sur l'aéroport de Dinard en 2020, face aux exigences financières de la compagnie, dans un contexte financier fortement dégradé pour le gestionnaire de l'aéroport.

En résulte un déclassement des aéroports précédemment cités dans la dernière catégorie, avec les conséquences sociales, techniques et financières telles que :

- la perte durable de services aériens (point de passage frontalier à Lannion, services de navigation aérienne réduits, etc.) ;
- la perte de compétences (agents d'assistance en escale) ;
- une baisse sensible des recettes aéronautiques (assistance au sol, location de locaux aux compagnies, etc.).

Les aéroports de Brest et Rennes gardent quant à eux des perspectives plus positives, mais voient leur modèle économique fortement remis en cause depuis la fin de la crise sanitaire. Les compagnies low cost sont désormais incontournables dans la recomposition des réseaux de lignes, pour partie abandonné par Air France. Elles sont toutefois moins rémunératrices que les compagnies traditionnelles, et jouent davantage sur la concurrence entre aéroports, au profit des plus compétitifs. En la matière, Brest et Rennes peinent à concurrencer l'aéroport de Nantes, et doivent restaurer rapidement leur compétitivité.

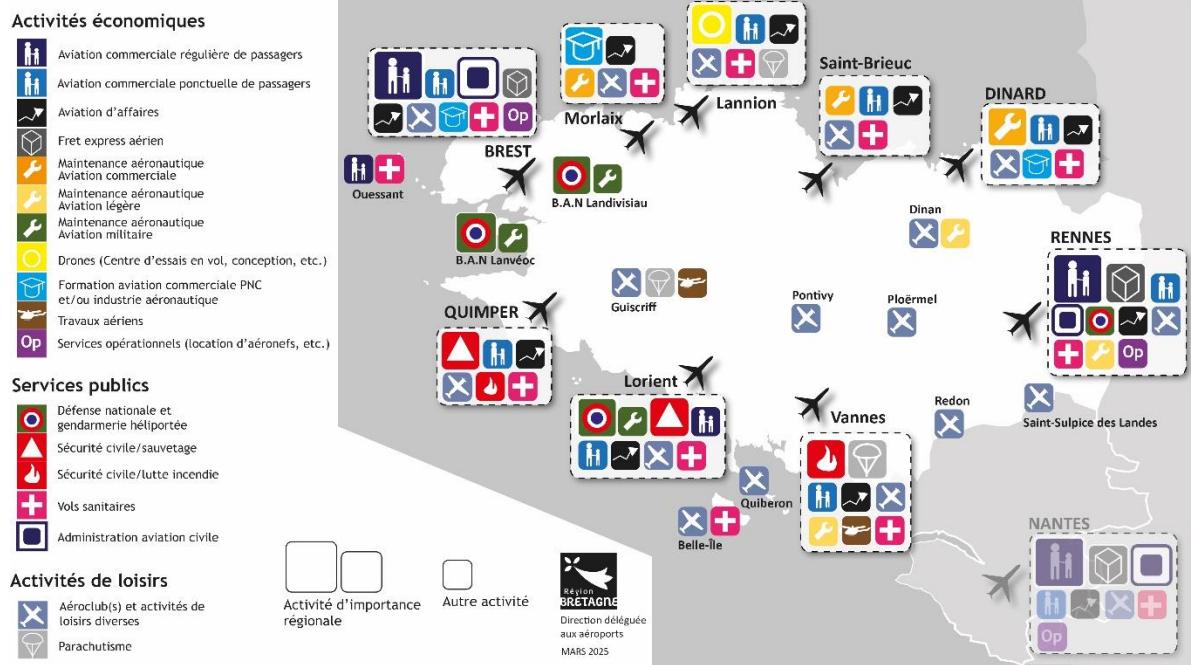
Figure 4 : Positionnement des aéroports bretons dans le maillage aéroportuaire national en 2017



1.1.2 Des aéroports et aérodromes aux activités très variées

Les aéroports et aérodromes bretons combinent de nombreuses activités au service de leur territoire, bien au-delà de l'activité phare de transport de passagers (Figure 5). À cet effet, 18 types d'activités ont été identifiées, elles-mêmes regroupées en trois grandes catégories : les activités économiques, les activités de services publics, et les activités de loisirs.

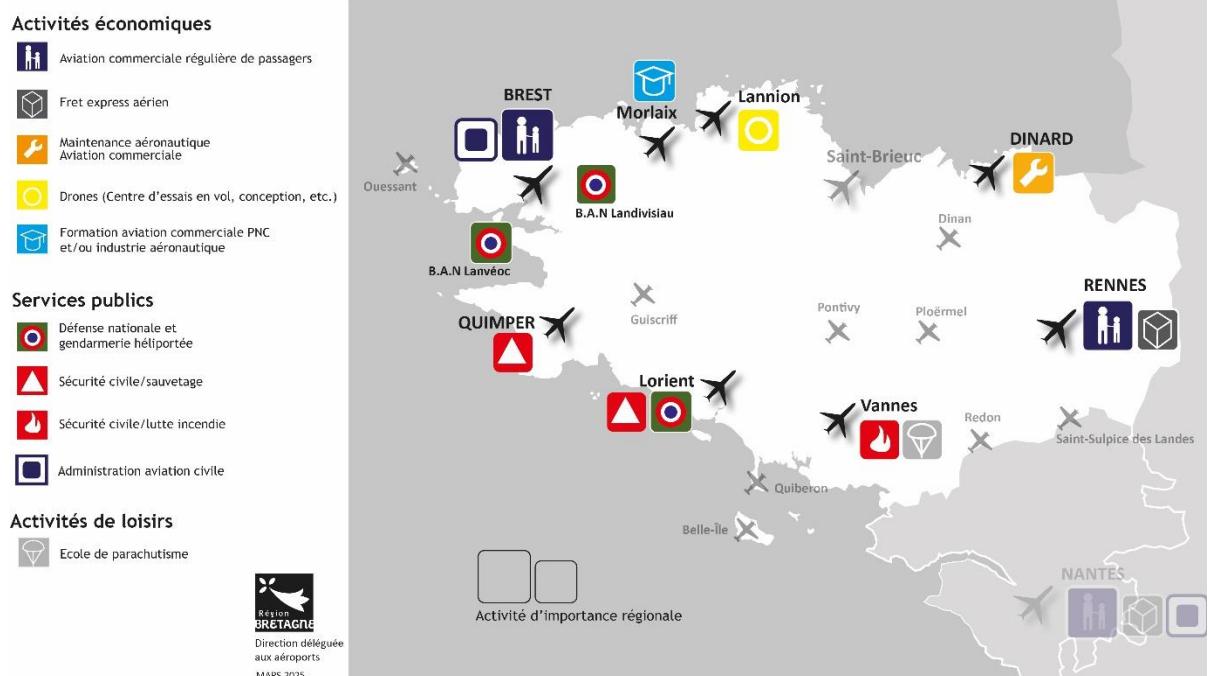
Figure 5 : Les principales activités présentes sur les aéroports et aérodromes bretons



Parmi l'ensemble des activités recensées sur la cartographie précédente, 14 pôles d'activités sont considérés comme ayant une importance régionale (Figure 6), soit par :

- Leur poids économique ;
- Leur rayon d'action sur l'ensemble du territoire régional ;
- Leur intérêt stratégique pour la sécurité sur le territoire régional.

Figure 6 : Les 14 pôles d'activités d'importance régionale des aéroports bretons



Activité régulière de passagers : Brest et Rennes doivent composer avec la concurrence grandissante de Nantes, 1^{er} aéroport utilisé par les Bretons

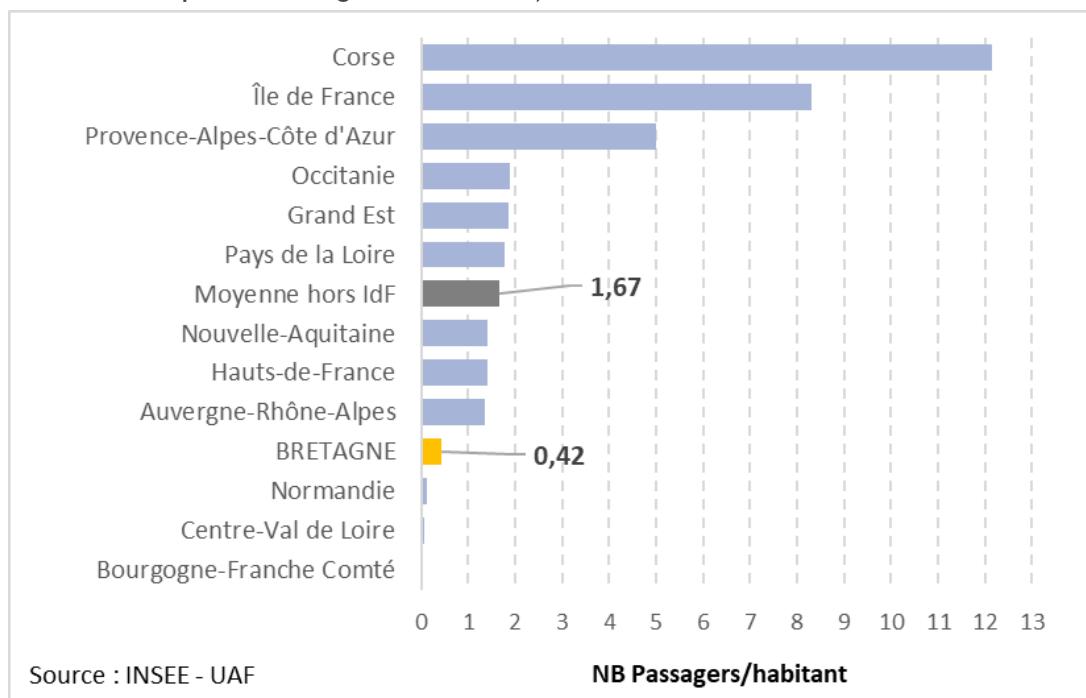
Le trafic commercial de passagers reste une activité majeure pour les aéroports bretons, qui permet de faciliter les déplacements de longue distance de ses habitants. Les Bretons voyagent en avion majoritairement pour motif personnel (80%), loin devant le motif professionnel (20%).

Les aéroports privilégiés par les Bretons pour voyager dépendent principalement de trois facteurs, par ordre décroissant d'importance :

- De l'offre aérienne proposée par les aéroports de Brest, Rennes, Nantes, Lorient et Paris, et son adéquation à la destination finale ;
- Des conditions de voyages proposées (présence de liaisons directes sur la destination finale, prix des billets, horaires et fréquences) ;
- Des conditions d'accès à l'aéroport (distance au domicile ou lieu de travail, transports en commun, parkings, etc.).

En période post-covid, l'activité se concentre désormais sur les aéroports de Brest et Rennes, qui ont respectivement accueillis 940 000 et 512 000 passagers en 2024. Ce trafic reste toutefois modeste au regard de la situation géographique de la Bretagne et de son poids démographique, avec 0,4 passagers par habitant en 2024, loin de la moyenne nationale hors Ile de France, qui s'élève à 1,7 passagers par habitant (Figure 7).

Figure 7 : Intensité des déplacements aériens générés dans les régions françaises en 2024 (cumul des trafics des aéroports de la Région/Nb habitants)

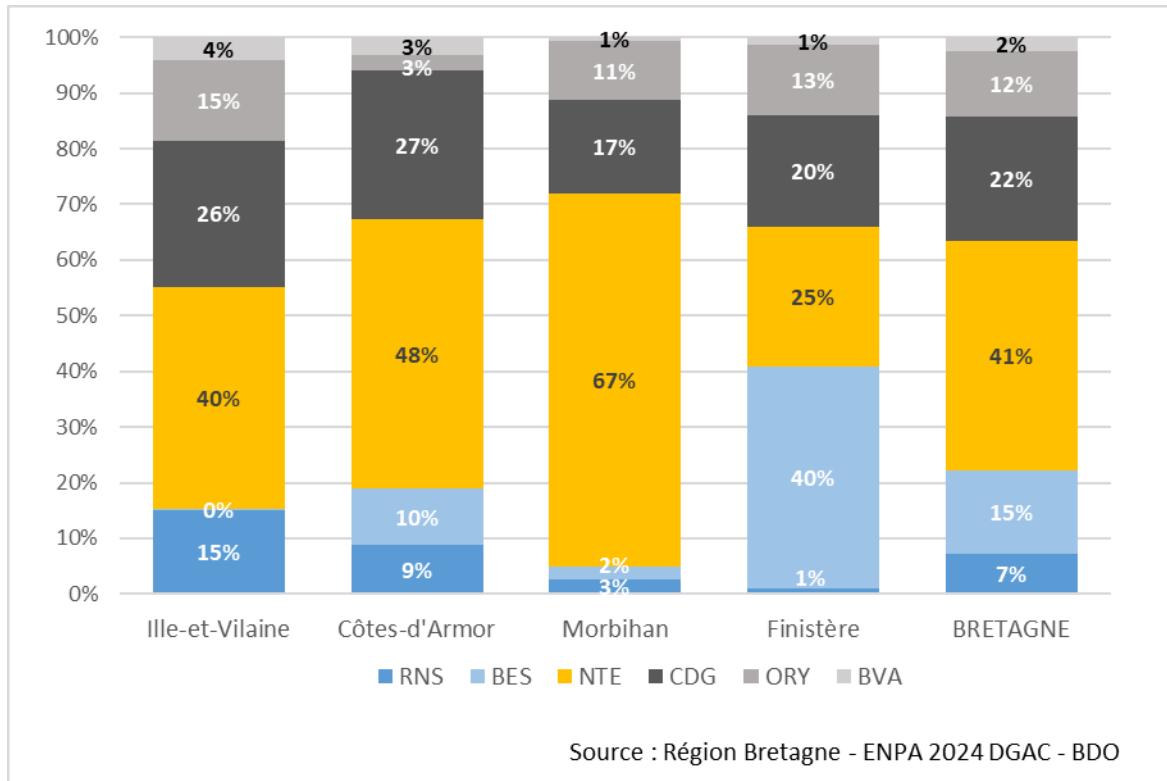


En réalité, les Bretons ne voyagent pas moins en avion que les autres, mais ils le prennent davantage ailleurs, à Nantes Atlantique, puis dans les aéroports parisiens pour les vols moyens et longs courriers. En effet, selon la dernière enquête nationale sur les passagers aériens⁷, les Bretons ont effectué 3,61 Millions de déplacements aériens (A+R) en 2024, dont 820 000 de/vers les aéroports de Rennes et Brest. Le premier aéroport fréquenté par les Bretons est celui de Nantes-Atlantique, avec 41% de part de marché (figure 8), ceux de Paris arrivant en 2^{ème} position avec 36% de part de marché, bien devant ceux de Brest (15%), et Rennes (7%).

La part de marché de l'aéroport ligérien atteint même 67% dans le Morbihan, 40% en Ille et Vilaine, puis 48% dans les Côtes d'Armor. Au total, en 2024, 761 000 Bretons ont pris l'avion à Nantes-Atlantique, contre respectivement 275 000 à Brest et 135 000 à Rennes.

⁷ ENPA 2024 - DGAC

Figure 8 : Parts de marché des aéroports en Bretagne en 2024



Le niveau limité de l'offre des aéroports bretons en lignes à vocation loisirs/VFR⁸ pousse en effet les Bretons à voyager fréquemment depuis Nantes Atlantique, où ils peuvent trouver une offre de plus de 100 destinations, dont près de 80 à l'international. À titre d'exemple, les nombreux habitants de Bretagne originaires des pays du bassin méditerranéen comme le Maroc, l'Algérie, la Tunisie ou la Turquie sont pour beaucoup contraints de prendre l'avion à Nantes pour rendre visite à leurs familles, faute d'offre suffisante à Rennes et Brest. Cette tendance s'est renforcée depuis 2019, puisque l'aéroport de Nantes a gagné 10 points de parts de marché en Bretagne, principalement au détriment des aéroports bretons (-7 points de parts de marché).

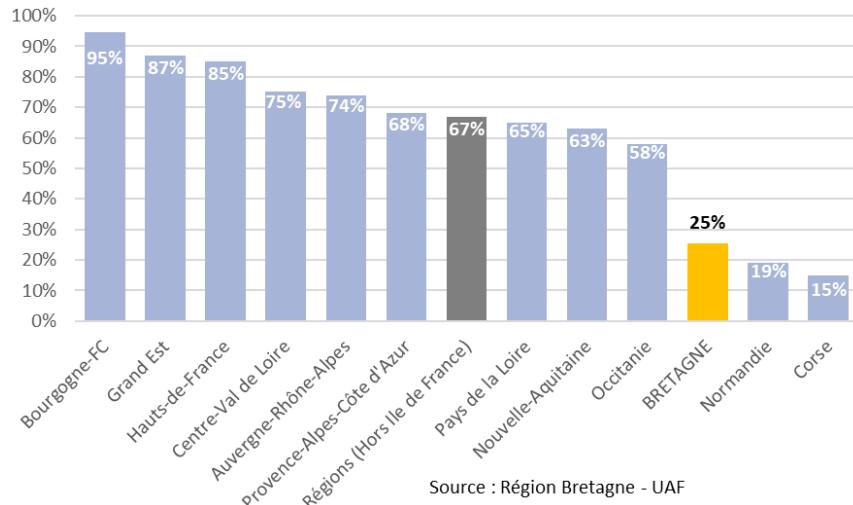
Activité régulière de passagers : un trafic peu internationalisé et encore dépendant du groupe Air France, qui pénalise plus qu'ailleurs la recomposition de l'offre aérienne post-covid

La nature du trafic des aéroports bretons se caractérise historiquement par une forte dépendance au groupe Air France/KLM. Son poids se réduit progressivement - il est passé de 69% en 2010 à 37% en 2024 - mais reste encore important comparé à l'échelle nationale (16%). En corollaire, la part du trafic réalisé par les compagnies low cost augmente sensiblement depuis 2019. EasyJet est devenue la première compagnie en nombre de passagers traités à Rennes, et Volotea devrait bientôt faire de même à Brest grâce à l'embasement d'un premier avion en 2024. Enfin, les aéroports bretons souffrent d'une faiblesse de l'offre de liaisons directes à l'international, notamment avec les grands pays européens limitrophes et les pays du bassin méditerranéen. Au global, la part du trafic international des aéroports bretons s'élevait à 25% en 2024, contre 66% à l'échelle nationale (figure 9).

Plus que le changement des habitudes de voyage, ces caractéristiques expliquent en grande partie le retard pris par les aéroports bretons dans la recomposition de l'offre aérienne en phase post-covid, largement portée par les compagnies low cost et le segment international. En 2024, alors que le trafic aérien en France a retrouvé son niveau d'avant-covid, la Bretagne est la région de France la plus en retard, avec un niveau de trafic atteignant seulement 74 % de celui de 2019.

⁸ VFR : « Visiting friends and relatives », concerne le tourisme affinitaire, avec pour motivation principale la visite à la famille ou à des proches

Figure 9 : Part des voyageurs sur les lignes internationales par région en 2024



Activité régulière de passagers : une offre TGV à la fois concurrente et complémentaire

Comparé aux autres régions françaises, depuis la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire en 2017, la Bretagne dispose désormais d'une offre TGV globalement performante. Les gains de temps permis par la LGV ont renforcé la compétitivité du TGV vis-à-vis de l'aérien, surtout sur les liaisons radiales entre l'ouest breton et Paris, et les liaisons transversales entre Rennes et les régions du nord, de l'est et du sud-est de la France. Pour autant, cette compétitivité en temps de parcours du TGV est relative et s'amenuise en fonction de l'éloignement vers l'ouest. Elle s'appréhende différemment dans le Finistère et en Ille-et-Vilaine.

Figure 10 : Comparaison de la compétitivité du TGV et de l'avion en Finistère et en Ille-et-Vilaine

	Depuis/vers Paris	Depuis/vers reste de la France	Depuis/vers International
<i>Finistère</i>	Avantage AVION <small>LMMJVSD</small> Avantage TGV	Avantage AVION Avantage AVION	Avantage AVION Avantage AVION
<i>Ille-et-Vilaine</i>	Avantage TGV <small>LMMJVSD</small> Avantage TGV	Avantage TGV <small>Sur Lyon, Lille et CDG</small> Avantage AVION <small>Est et Sud de la France</small>	Avantage AVION <small>Sauf Bruxelles</small> Avantage AVION <small>Sauf Bruxelles</small>

Temps de parcours
LMMJVSD Fréquences

Source: SNCF Connect, aéroports

Depuis le Finistère, l'avion reste compétitif en termes de temps de parcours vers Paris (figure 10), mais avec la fin des navettes d'Air France entre Brest et Orly, il est désormais concurrencé sur l'offre de fréquences quotidiennes par le TGV. Toujours depuis le Finistère, l'avion reste plus performant que le TGV pour voyager vers le reste de la France et à l'international, avec un avantage comparatif indéniable en termes de temps de parcours.

Depuis l'Ille-et-Vilaine, la situation est plus nuancée sur les liaisons avec le reste de la France, avec un avantage du TGV vers Lyon, Lille et Paris-CDG, mais un avantage réel de l'avion vers le sud de la France (Toulouse, Marseille, Nice, etc.). Sur l'international, l'avion reste incontournable, excepté vers la Belgique depuis le prolongement récent de la liaison quotidienne TGV Rennes->Lille jusqu'à Bruxelles.

Toujours depuis l'Ille-et-Vilaine, le TGV s'inscrit en complémentarité de l'avion sur le pré/post acheminement des passagers en correspondance à l'aéroport de CDG, avec 3 AR⁹ quotidiens entre Rennes et la gare de CDG, à comparer aux 2 AR quotidiens assurés par Air France entre l'aéroport de Rennes et CDG. L'intermodalité Air/TGV reste toutefois perfectible. Le service TGVAir, créé en 1995, permet de réserver un billet combiné TGV/avion, mais ne propose pas pour l'instant de prise

⁹ AR : aller et retour

en charge complète des bagages de bout en bout du voyage, ce qui freine l'efficacité du dispositif vis-à-vis de l'avion.

Outre la mise en service de la LGV, le développement du nomadisme professionnel et du télétravail s'est accentué à la suite de la crise de la COVID-19, et a également sensiblement modifié l'arbitrage dans le choix entre l'avion et le TGV sur les voyages de longue distance depuis/vers la Bretagne. Sur ce point, le TGV semble tirer son épingle du jeu, grâce à des conditions de déplacement plus adaptées (faible temps d'attente, pas de contrôle sécurité, etc.).

Activité ponctuelle de passagers et aviation d'affaires : un rôle important sur certains aéroports

Plusieurs aéroports se sont progressivement spécialisés dans l'accueil de vols ponctuels commerciaux de passagers (vols charters), pour le transport à la demande d'équipes sportives, de délégations professionnelles (Séminaires d'entreprise), le rapatriement d'équipages, etc. Cette activité est particulièrement importante à Saint-Brieuc et à Lorient, qui disposent d'infrastructures et de services adaptés (piste > 1800m, point de passage frontalier, etc.). L'aviation d'affaires est quant à elle présente sur l'ensemble des aéroports bretons. Elle facilite les déplacements professionnels des grandes entreprises locales ou extérieures, avec des niveaux d'activités non négligeables à Brest, Dinard, Saint-Brieuc, Lorient, Morlaix et Vannes, et surtout à Rennes. Ce dernier est le 1^{er} aéroport du Grand Ouest en nombre de passagers affaires, devant Nantes, avec 8 000 passagers traités en 2024, et accueille plusieurs avions basés de grandes entreprises locales (groupes Samsic, Le Duff, Ubisoft, etc.).

Activité fret : un service stratégique, très concentré à Rennes

L'activité de fret express aérien joue un rôle important et méconnu, au service des besoins logistiques de nombreuses entreprises bretonnes. Les aéroports bretons traitent entre 10 000 et 12 000t de fret avionné chaque année, dont 99% sur la plateforme de Rennes. L'aéroport de Rennes est le seul à proposer des services réguliers de fret avionné, avec deux grands atouts : sa localisation géographique privilégiée au carrefour des couloirs logistiques du Grand Ouest, et des infrastructures dédiées répondant aux standards internationaux. Elle est intégrée dans le réseau aérien cargo des messagers express internationaux comme UPS et Chronopost, et reliée quotidiennement au hub européen de Cologne/Bonn et à l'aéroport de Marseille. Ce service permet d'affréter dans des délais très courts des colis urgents, souvent à forte valeur monétaire ou stratégique, tels que des tests rapides COVID, des implants médicaux, des pièces électroniques à usage militaire, des monnaies fiduciaires étrangères, etc.

Industrie aéronautique : deux fortes spécialisations sur l'électronique embarquée et la maintenance aéronautique civile et militaire

La Bretagne n'est pas réputée pour l'importance de sa filière aéronautique et spatiale, notamment parce qu'elle n'accueille pas de grands constructeurs internationaux comme Airbus, Dassault ou Ariane. Elle dispose toutefois d'un écosystème de 160 entreprises et 11 700 salariés, animé par le cluster régional Bretagne Aerospace, créé en 2020. Cet écosystème regroupe essentiellement des entreprises de sous-traitance des constructeurs aéronautiques pour l'aviation civile, la défense ou le spatial, avec une forte spécialisation sur l'électronique embarquée (sites industriels de Thales DMS d'Etrelles et Brest, Safran à Fougères, Novatech à Pont-de-Buis, etc.). Il regroupe également une activité importante de maintenance aéronautique civile et militaire (MRO en anglais¹⁰), la 3^{ème} en régions en nombre d'emplois derrière l'Île de France et la Nouvelle-Aquitaine. Cette activité est implantée sur les aéroports de Dinard, Saint-Brieuc et Morlaix, à laquelle il faut ajouter celle du ministère des armées, à travers ses trois sites de maintenance du service industriel de l'aéronautique de Bretagne (SIA Bretagne) sur les bases aéronavales de Lorient, Landivisiau et Lanvéoc.

Le pôle de Dinard accueille un des sites majeurs de Sabena Technics, leader européen de la maintenance des aéronefs civils et militaires, ainsi que le site de Safran LS, spécialisé dans l'entretien des trains d'atterrissement. Au total, ces deux sites accueillent plus de 650 salariés, avec des perspectives de développement importantes.

L'aéroport de Morlaix a pendant longtemps accueilli un pôle de maintenance important d'avions régionaux, créé par Brit Air dans les années 70, puis repris par le Groupe Air France en 2013. La fermeture du site en 2021 et le licenciement des 280 salariés fait l'objet d'un projet important de réindustrialisation, porté par Morlaix Communauté et soutenu par l'État, à travers le projet du pôle

¹⁰ MRO : Maintenance, repair and overhaul

d'excellence aéronautique de Morlaix, en lien avec les activités de formation aéronautique présentes sur la plateforme. La compagnie Chalair Aviation y a ouvert un centre de maintenance et repris 12 anciens salariés d'Hop ! Air France, tandis que d'autres compagnies projettent également de s'y installer dans les locaux et hangars délaissés par Hop !Air France.

L'activité de maintenance sur l'aéroport de Saint-Brieuc est plus récente, avec l'implantation d'un des deux centres de maintenance de la compagnie régionale Amelia en 2016. Ce site accueille près de 50 salariés, et s'occupe exclusivement de la maintenance des avions de la compagnie.

Le SIA du ministère des armées emploie 700 personnes sur les trois bases aéronavales. Positionné à proximité des forces opérationnelles, sa mission est d'assurer l'entretien, la réparation et les modifications des aéronefs et des équipements aéronautiques de la Marine Nationale (avions Rafale, E2C Hawkeye, avion de patrouille maritime Atlantique 2, etc.).

En dehors de ces six sites majeurs, d'autres entreprises de maintenance sont implantées sur les aéroports bretons. De taille modeste, ces entreprises sont surtout spécialisées dans l'entretien des aéronefs de l'aviation légère. C'est le cas de RMA à Rennes, Xenon à Vannes, ou Finist'Air à Brest.

Enfin, l'aéroport de Lannion ambitionne de devenir une plateforme de référence dans le domaine des drones civils et militaires, avec la création récente du Centre Technologique Drone Ouest (CTDO), en partenariat avec la technopole Anticipa et Lannion Trégor Agglomération. Ce centre propose une plateforme d'essais aux entreprises et porteurs de projet de drones, avec un appui réglementaire pour la réalisation de tests en vol, et la possibilité d'une projection rapide à l'interface entre terre, mer et espaces urbanisés. Il s'inscrit au cœur d'un écosystème dense d'acteurs des technologies télécoms et photonique embarquée, comme Nokia, Orange, Ericsson, Ekinops ou Lumibird.

Formations aux métiers de l'aéronautique : un pôle morlaisien de rayonnement national et international

Le développement dans les années 70 des activités de Brit Air à Morlaix a favorisé l'émergence d'un écosystème de la formation aux métiers de l'aéronautique, à la fois sur le pilotage des avions de ligne, et sur l'ingénierie/maintenance de ces mêmes avions. Depuis 1991, l'aéroport accueille ainsi le centre de formation Icare, pendant longtemps pour les besoins des pilotes de la compagnie Brit Air, puis depuis 2021 pour les compagnies du monde entier. Le centre dispose aujourd'hui de 4 simulateurs de vol certifiés pour la formation de pilotes sur aéronefs Bombardier CRJ et A320. En complément, le centre a réactivé fin 2023 la formation de personnel de cabine (hôtesse et stewart), en partenariat avec la société spécialisée Air Training Academy, basée à Paris.

L'aéroport accueille également une antenne du lycée Tristan Corbière, spécialisée dans la formation d'ingénieurs et techniciens en maintenance des avions de ligne. Ce site forme chaque année près de 300 élèves, avec un rayonnement national et international, en entrée comme en sortie de formation. Il demeure un vivier important pour les entreprises de maintenance comme Sabena Technics, mais également pour le SIA du ministère des armées sur ses trois bases aéronavales.

Une offre de formation au pilotage d'avions de ligne est également présente sur les aéroports de Dinard et Brest, avec les entreprises Sim Aéro et Iroise Aéro Formation, qui disposent de plusieurs simulateurs sur aéronefs d'aviation régionale (Fokker 100, MD80) ou d'aviation d'affaires (TBM700, Embraer PHENOM 100, etc.). Enfin, la grande majorité des aéroclubs présents sur les aéroports et aérodromes bretons dispense des formations au pilotage d'avions de loisirs.

Santé et sécurité : des activités confidentielles mais stratégiques

Les aéroports bretons accueillent un certain nombre d'implantations de la sécurité civile, de la gendarmerie, et plusieurs opérateurs dans la santé humaine. La sécurité civile est présente sur les aéroports de Quimper et Lorient, où elle dispose de plusieurs hélicoptères lui permettant d'intervenir rapidement sur l'ensemble de la Bretagne, ainsi qu'à Vannes, seul site homologué comme pélicandrome¹¹ en Bretagne pour la lutte contre les feux de forêts. Les aéroports sont également très utilisés pour les évacuations sanitaires en hélicoptère des SAMU équipés, ainsi que pour le transport rapide de dons d'organes. En la matière, l'aéroport de Rennes accueille une base opérationnelle de la société Oyonnair, qui réalise près de 170 vols par an pour l'affrètement rapide de dons d'organes entre les CHU français.

¹¹ Pélicandrome : Base de ravitaillement en produit retardant ou en eau des avions bombardiers pour la lutte contre les feux de forêts.

Défense nationale : un ancrage historique fort, avec 3 bases aéronavales et 4 750 emplois militaires

La base aéronavale de Lorient-Lann Bihoué, la plus grande d'Europe en superficie, accueille des militaires et civils, dédiés aux missions de surveillance et de renseignement de la marine nationale. Le ministère met une partie des infrastructures de la base à disposition de la partie civile de l'aéroport, à commencer par la piste principale et ses services de navigation. À l'inverse, à Rennes, l'aéroport civil met ses infrastructures et services à disposition du détachement de l'aviation légère de l'armée de terre (DET.ALAT). Les deux bases aéronavales de Landivisiau et Lanvéoc accueillent d'importants escadrons d'hélicoptères et d'avions de chasse de la marine nationale, qui utilisent régulièrement les autres aéroports bretons pour leurs exercices d'entraînement.

Activités de loisirs : un terreau dense, essentiel pour susciter les vocations dans l'aéronautique

Les activités de loisirs aéronautiques sont implantées sur l'ensemble des 18 aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique. Ces activités s'appuient sur un réseau très actif d'aéroclubs, écoles de parachutisme, associations dédiées à l'évènementiel aéronautique, d'aéromodélisme, drones, etc. Ce réseau cumule près 4 500 adhérents, sans compter les nombreux propriétaires d'aéronefs légers présents sur les plateformes. Le dynamisme de ce réseau, en grande partie composé de bénévoles, reste primordial pour susciter les vocations futures dans l'aéronautique.

1.1.3 Des retombées socio-économiques importantes sur le territoire régional

Les activités des aéroports bretons génèrent d'importantes retombées économiques en Bretagne, qu'il est difficile d'évaluer de manière exhaustive et rigoureuse sur l'ensemble des 9 aéroports. L'exercice a pourtant le mérite d'appréhender l'effet d'entraînement de ces activités sur l'économie locale ou régionale.

À ce titre, la Région Bretagne a souhaité disposer d'un tel apport de connaissance à l'échelle de ses 4 plateformes. Réalisée en 2022 par le cabinet BDO, l'étude avait pour objectif de mesurer, en valeur ajoutée produite (PIB) et en nombre d'emplois (ETP), cinq types d'impacts socio-économiques :

- Direct = activités présentes dans le périmètre aéroportuaire concédé ;
- Indirect = retombées auprès des fournisseurs des activités sur site ;
- Induit = retombées liées aux consommations de l'ensemble des salariés sur site ;
- Catalytique passagers visiteurs : retombées liées aux dépenses des passagers aériens visiteurs sur le territoire (hébergement, restauration, commerce, transports, visites, etc.) ;
- Catalytique passagers professionnels : valeur ajoutée générée par le déplacement aérien du voyageur professionnel dans l'activité de son entreprise/employeur.

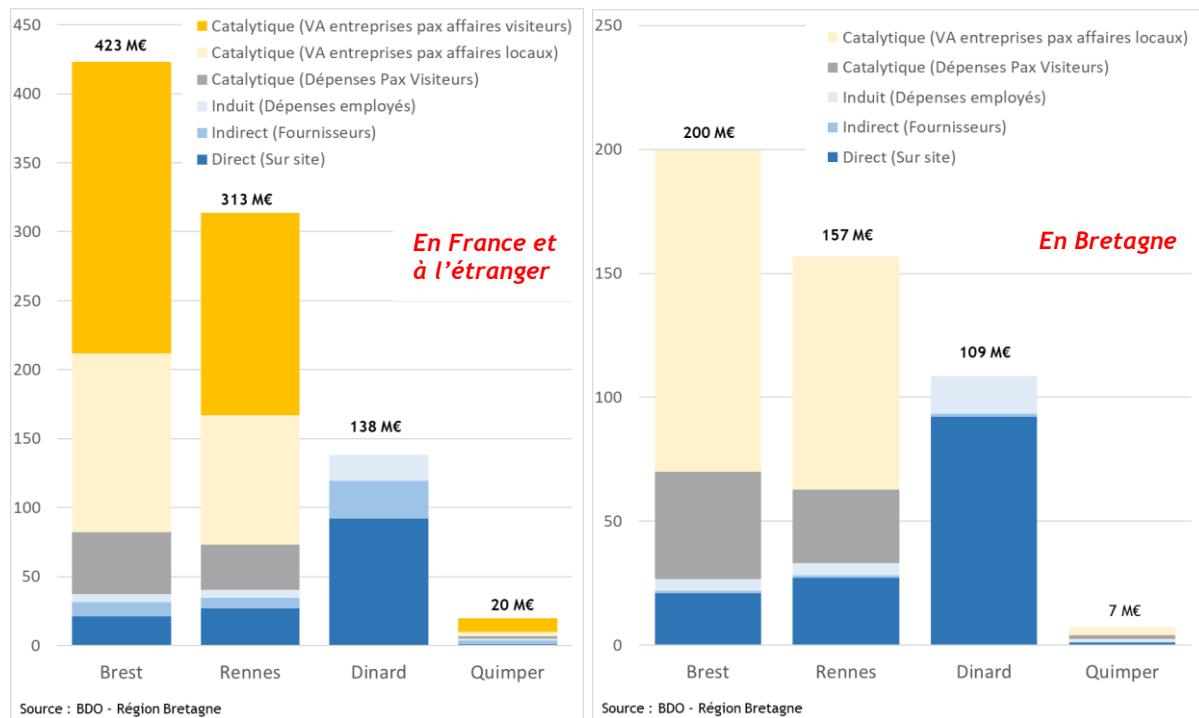
Les 4 premiers types d'impact reprennent le périmètre méthodologique standard de l'ACI¹², largement utilisé à l'échelle européenne. Le dernier type d'impact repose sur une méthodologie élaborée par BDO, inspiré de travaux scientifiques internationaux sur l'impact économique des voyages professionnels.

Près de 900M€ de retombées économiques, dont 472M€ en Bretagne

Sur l'année 2022, les activités des aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper ont contribué à générer 895M€ de retombées économiques, dont près de la moitié en Bretagne (Figure 11).

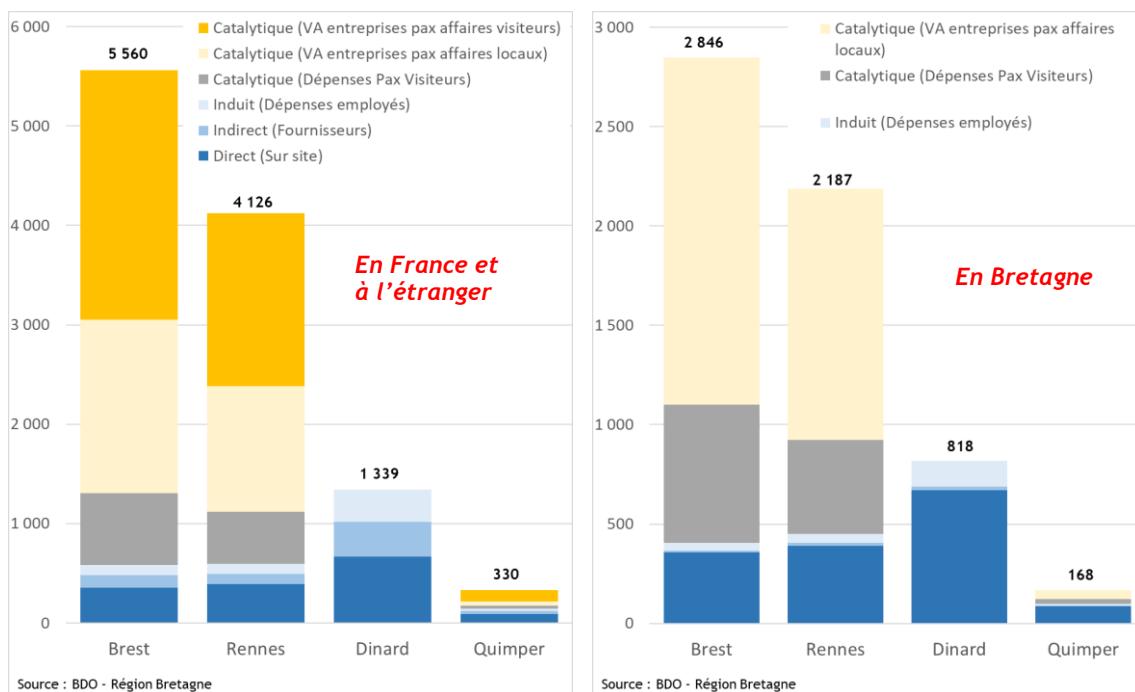
¹² ACI Europe : Airport Council International Europe - Association des aéroports européens

Figure 11 : Retombées économiques des aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper en 2022



Ces retombées représentent plus de 11 300 emplois ETP occupés, dont 6 000 en Bretagne et 1 500 localisés sur site (Figure 12). Le trafic de passagers contribue au tourisme régional en générant 170M€ de chiffre d'affaires, 78M€ de PIB et plus de 1 200 emplois dans l'hôtellerie, les commerces et la restauration. Les passagers locaux professionnels utilisant l'avion à Brest, Rennes et Quimper génèrent quant à eux 225M€ de valeur ajoutée pour leurs entreprises, contribuant à préserver ou créer plus de 3 000 emplois localement.

Figure 12 : Nombre d'emplois générés par l'activité économique des aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper en 2022 (NB en ETP)



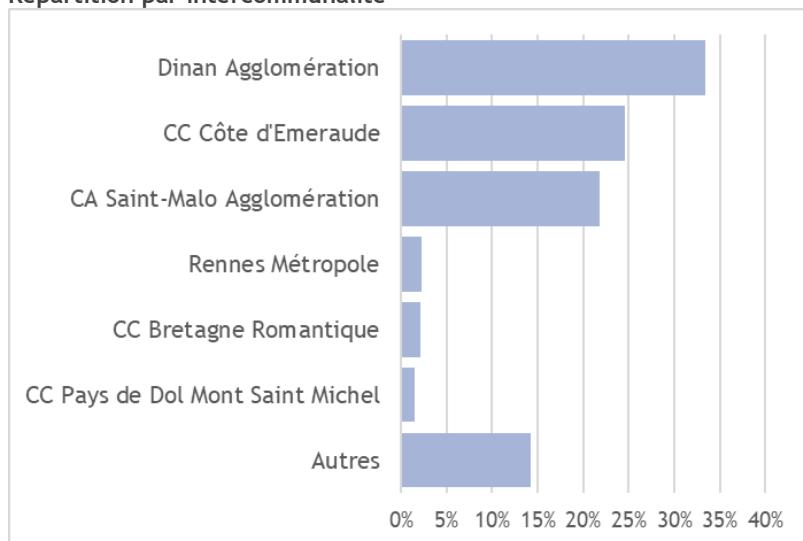
Les aéroports de Brest et Rennes génèrent logiquement le plus de retombées économiques, respectivement 423M€ et 313M€, dont près de la moitié en Bretagne. Sur ces deux aéroports, les retombées directes, indirectes et induites sont relativement faibles comparé aux retombées catalytiques générées par les passagers commerciaux. En particulier les passagers locaux professionnels, dont le voyage contribue à « un retour sur investissement » de l'ordre de 130M€ au profit du tissu économique de l'ouest breton dans le cas brestois, et 94M€ dans l'est breton dans le cas rennais. En moyenne, un voyage professionnel par avion rapporte 2 800€ de valeur ajoutée aux entreprises bretonnes concernées, ce voyage étant souvent réalisé pour formaliser des décisions importantes (signature de contrat, visite de client ou fournisseur, recrutement, etc.).

L'impact majeur du pôle aéro-industriel de Dinard sur l'économie locale

L'aéroport de Dinard présente un profil particulier en termes de retombées économiques, largement imputable aux activités industrielles présentes sur la plateforme. L'impact cumulé des activités de Sabena Technics et Safran LS génère en effet plus de 109M€ de PIB en Bretagne, principalement en retombées directes et en retombées induites par les consommations de leurs salariés. Au total, 80% des 671 salariés du site résident dans un rayon de 20km autour de l'aéroport, contribuant par leurs consommations en biens et services à distribuer 18,4M€ de PIB pour leur territoire, et générer 325 emplois (Figure 13).

L'activité industrielle du site dinardais a bien résisté à la crise économique liée à la COVID-19 avec la perte de seulement 19 emplois entre 2019 et 2022. En revanche, la fin de l'activité commerciale de passagers a entraîné la perte de 30 emplois, principalement liée au plan social de l'exploitant (20 postes supprimés) et le départ des services aux passagers et aux compagnies (location de voiture, avitaillement, etc.).

Figure 13 : Lieu de résidence des 671 salariés travaillant sur le site aéroportuaire de Dinard en 2022 - Répartition par intercommunalité



Source : BDO - Région Bretagne

L'impact économique limité de l'aéroport de Quimper

La forte baisse de l'activité commerciale de passagers observée depuis 2019 sur l'aéroport cornouaillais a logiquement eu des répercussions négatives sur ses retombées économiques.

Les retombées directes, indirectes et induites ont chuté de moitié en trois ans, pour atteindre 5,1M€ en 2022. Au total, l'ensemble des activités de l'aéroport ont généré près de 20M€ de retombées économiques en 2022, dont 7,3M€ seulement en Bretagne. Cet impact économique modeste se concentre à 90% dans le Finistère sud, et demeure très dépendant de l'activité de la ligne sous OSP entre Quimper et Paris-Orly. Les retombées en Bretagne liées à l'activité de la ligne ont été estimées à 5,6M€ sur la même année. Si on y ajoute les recettes aéronautiques 2022 perçues par l'aéroport (568K€), l'impact financier global de la liaison aérienne vers Paris Orly a été de 6,15M€ ; à comparer au coût annuel de sa mise en œuvre soit 4,12M€ (dont 3,34M€ de subvention publique au titre de la compensation financière versée au transporteur) : 1 € dépensé a rapporté 1,5 € au

territoire. Ce ratio demeure faible comparé à la moyenne observée sur les lignes régulières à l'échelle nationale, qui s'établit à 1€ dépensé pour 10€ de bénéfices¹³.

1.1.4 Une empreinte écologique très impactée par l'activité de passagers

L'analyse de l'empreinte écologique des activités aéroportuaires est communément abordée à travers trois thématiques :

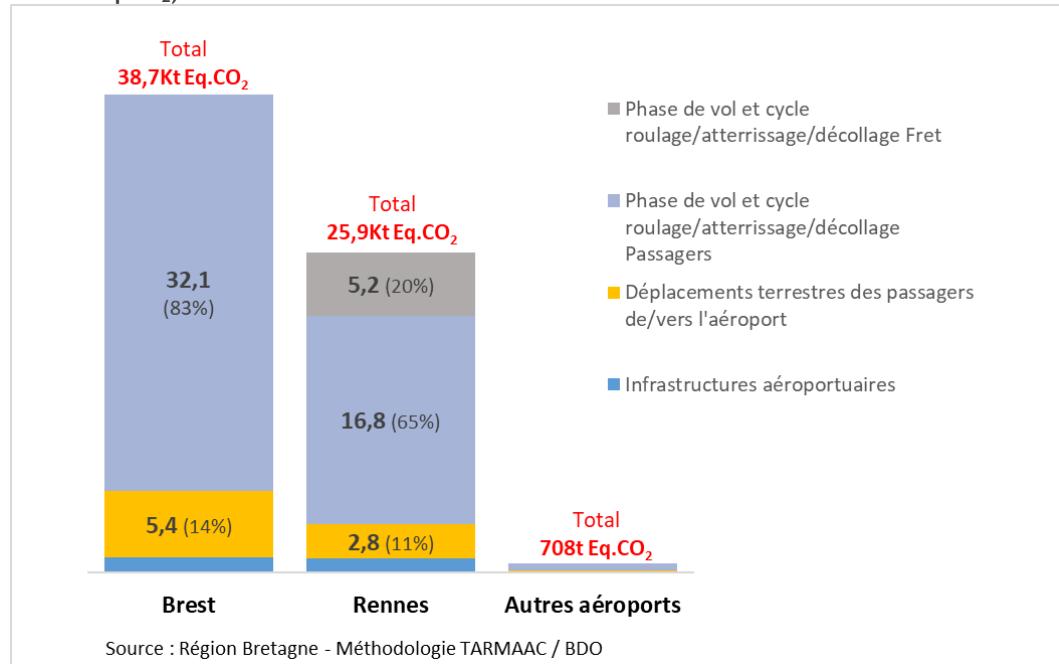
- Le calcul des émissions de gaz à effet de serre cumulées générées par l'ensemble des activités de transport aérien, prenant en compte le fonctionnement des infrastructures aéroportuaires, des vols commerciaux passagers et fret, et enfin des déplacements terrestres des passagers ;
- L'évaluation des mesures prises par les gestionnaires pour la réduction de l'empreinte écologique des activités liées aux infrastructures et leurs usagers (bruit, consommation d'eau, électricité, gestion des déchets, etc.) ;
- L'évaluation des mesures prises localement pour la préservation de la biodiversité et des ressources naturelles présentes sur les emprises.

Les aéroports de la Région Bretagne contribuent à 0,4% des GES totales de la Bretagne

Sur la première thématique des émissions de GES, la Région a souhaité disposer d'une analyse globale à l'échelle de ses 4 aéroports, ainsi qu'une estimation des émissions de GES générées par les aéroports de Lorient et Saint-Brieuc, et enfin celles des Bretons se déplaçant en avion depuis Nantes-Atlantique et les aéroports parisiens.

Afin de pouvoir comparer les données à l'échelle nationale, l'analyse a été réalisée sur l'année 2024, avec la méthodologie TARMAAC¹⁴, employée par la DGAC pour le calcul des émissions de GES des aéroports appartenant à l'État. Cette méthodologie permet notamment d'intégrer les émissions générées en phase de vol, en considérant la moitié du trajet effectué par chaque avion commercial¹⁵, pour éviter les doubles comptes sur les vols internationaux. En revanche, les effets des traînées de condensation produites par les avions en phase de vol n'ont pas été prises en compte.

Figure 14: Émissions de GES des aéroports Bretons en 2024 - Répartition par type d'activité (en kilo tonnes eq.CO₂)



¹³ Source : Union des aéroports français

¹⁴ TARMAAC : Traitements et analyses des rejets émis dans l'atmosphère par l'aviation civile

¹⁵ Exemple : sur un vol Paris->Madrid, la moitié des émissions sera comptabilisée dans le pays de l'aéroport de départ, donc la France, l'autre moitié dans le pays d'aéroport d'arrivée, ici l'Espagne

Les émissions de GES générées par les activités des aéroports bretons¹⁶ s'élèvent à 65 300t d'EqCO₂ en 2024 (figure 14). Ce cumul représente 0,4 % des émissions de GES de la Bretagne. Ces émissions sont majoritairement imputables à la consommation de kérosène des avions en phase de vol et phase d'approche¹⁷, entre 11 et 14% imputables aux déplacements terrestres des passagers de/vers les aéroports, et seulement 3 à 4% par les infrastructures au sol (aérogare, engins de piste, etc.). Premier aéroport en nombre de passagers, l'aéroport de Brest a généré 38 700t d'Eq.CO₂ en 2024, et celui de Rennes 25 900t Eq.CO₂, en prenant en compte les émissions de GES générées par l'activité de fret.

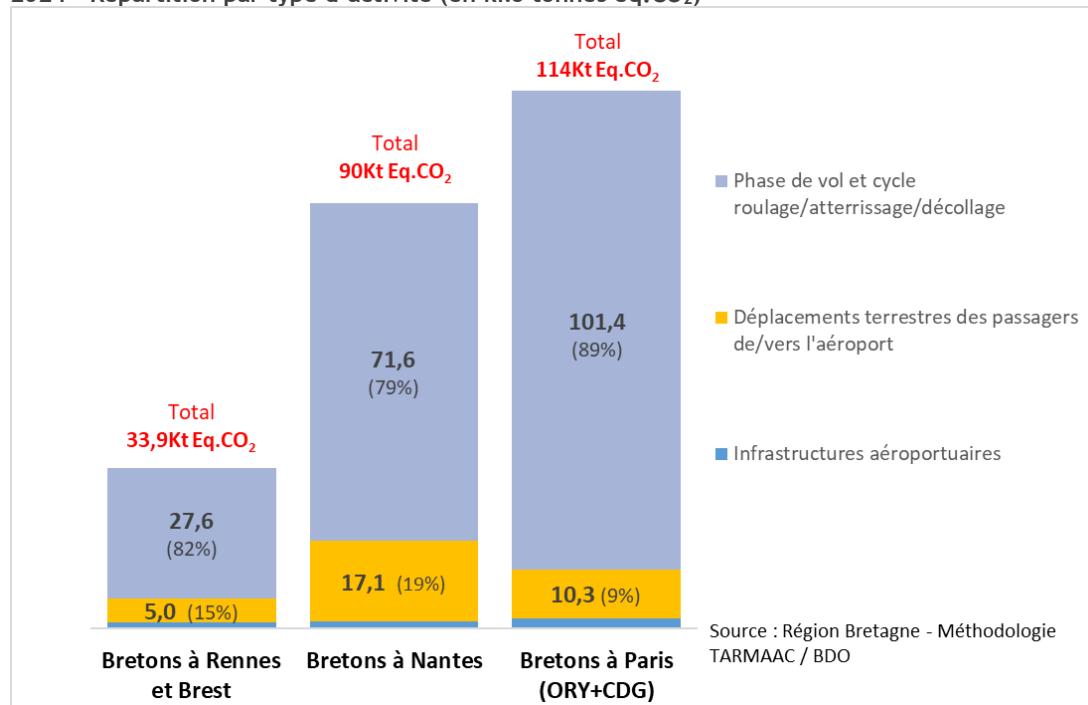
La moyenne des émissions GES par passager traité sur les aéroports bretons s'élève à 45Kg Eq.CO₂/passager, contre 111Kg EqCO2/passager à l'échelle nationale. L'écart important entre les deux ratios s'explique par la nature du trafic des aéroports bretons, très orientés sur des vols domestiques et internationaux de courte distance, et donc logiquement moins émissifs pour un seul passager que des vols sur moyenne et longue distance (vols intercontinentaux longs courriers).

Le transport aérien a en effet généré 22 Millions de t Eq.CO₂ en France en 2024, dont 16 millions pour les seuls aéroports parisiens. Cela représente 6,4% des émissions de GES générés par l'ensemble des activités humaines de la France¹⁸, sachant que les vols longs courriers contribuent pour moitié, et les vols intérieurs courts courriers pour 10%.

Les aéroports bretons ne contribuent qu'à 14% de l'emprunte carbone réelle des déplacements aériens des Bretons

Les chiffres des aéroports bretons masquent, comme déjà évoqué précédemment, l'emprunte réelle des voyageurs aériens bretons, qui faute d'offre suffisante à Rennes et Brest, se rendent majoritairement à Nantes et Paris pour prendre l'avion. À ce titre, les Bretons voyageant depuis Nantes-Atlantique ont généré 90 000t d'EqCO₂ en 2024 (figure 15), dont 19% liés aux longs déplacements pour accéder à l'aéroport. Ceux voyageant depuis les aéroports parisiens ont quant à eux généré plus de 114 000t d'EqCO₂ en 2024. Au total, les Bretons prenant l'avion dans les aéroports bretons n'ont généré que 14% de l'empreinte carbone globale de tous les déplacements aériens effectués par l'ensemble des Bretons en 2024.

Figure 15 : Emissions de GES des déplacements aériens des Bretons par aéroport de départ/arrivée en 2024 - Répartition par type d'activité (en kilo tonnes eq.CO₂)



¹⁶ Aéroports de Brest, Rennes, Lorient, Dinard, Quimper, et Saint-brieuc - Tous passagers confondus, y compris les passagers import (non résidants en Bretagne)

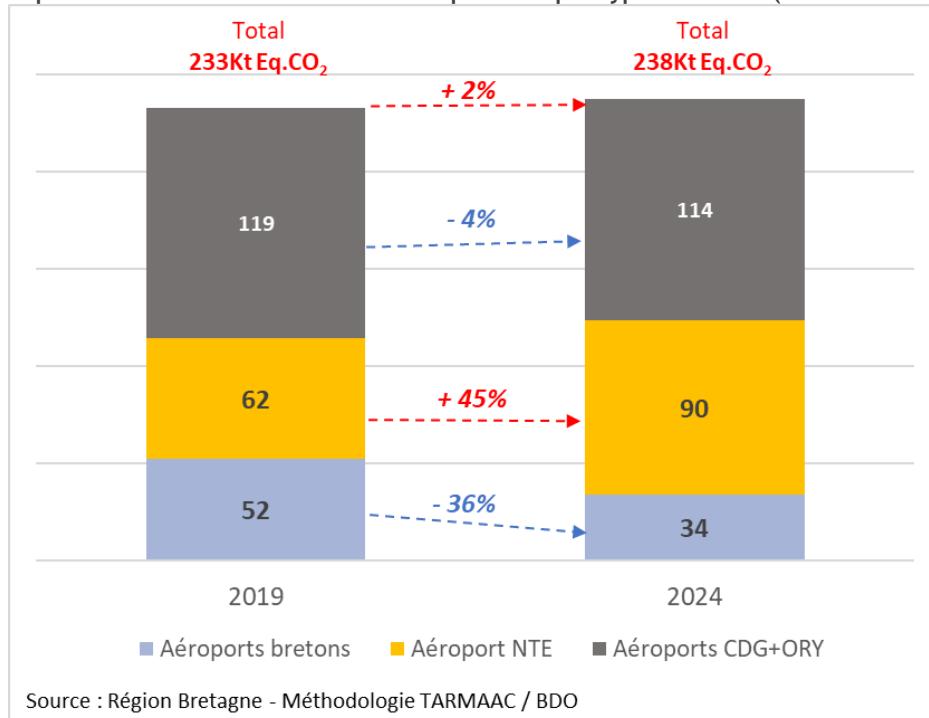
¹⁷ Phase d'approche : roulage/atterrissage/décollage

¹⁸ Source : CITEPA, Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique

La forte baisse de l'offre aérienne et du trafic dans les aéroports bretons entre 2019 et 2024 s'est traduite par une forte hausse des émissions de GES des Bretons prenant l'avion à Nantes

Tous aéroports utilisés confondus, les émissions de GES générées par les voyages aériens des Bretons entre 2019 et 2024 ont légèrement augmenté de +2%, pour atteindre 238 000t d'Eq.CO₂ en 2024 (figure 16). La forte baisse du trafic observée sur les aéroports de Brest et Rennes entre 2019 et 2024 et leurs difficultés dans la recomposition de leur réseau de lignes ont eu pour conséquence directe une baisse de 36% des émissions de GES générées par les voyageurs bretons utilisant les deux aéroports. Mais en parallèle, la demande aérienne des Bretons s'est majoritairement reportée sur Nantes-Atlantique (cf p12), entraînant une forte hausse de +45% des émissions de GES générées par les Bretons utilisant cet aéroport.

Figure 16 : Évolution des émissions de GES des déplacements aériens des Bretons par aéroport de départ/arrivée entre 2019 et 2024 - Répartition par type d'activité (en kilo tonnes eq.CO₂)



Des aéroports déjà bien engagés dans la réduction de leur empreinte écologique

En Bretagne comme partout ailleurs en France et à l'international, la grande majorité des gestionnaires d'aéroports sont engagés dans des plans d'actions de réduction de l'empreinte écologique des activités sous leur responsabilité. En la matière, de nombreux référentiels d'actions existent, déployés à l'échelle internationale. À commencer par les systèmes de management environnemental comme la norme ISO 14001, ou la récente norme ISO 26000, premier standard international sur la responsabilité sociale et environnementale (RSE). Mais les organisations du secteur aéroportuaire vont désormais plus loin. L'association des aéroports européens (ACI Europe) a lancé en 2009 le programme Airport Carbon Accreditation (ACA).

Ce programme évalue de niveau de durabilité des aéroports sur 6 thématiques :

- Les émissions de GES liées aux consommations d'énergie des infrastructures ;
- Les émissions de GES et de polluants hors énergie ;
- La gestion des déchets ;
- La consommation et la gestion de l'eau ;
- Les mesures de réduction du bruit ;
- Les mesures de préservation de la biodiversité.

L'engagement volontaire des aéroports dans le programme est soumis à certification par un organisme indépendant basé au Royaume-Uni (WSP). Pour effectuer le bilan carbone d'un aéroport, WSP impose un protocole international, le Greenhouse Gas protocol, qui permet de mesurer, comptabiliser et gérer les émissions de gaz à effet de serre provenant des activités des secteurs

privé et public sur un territoire donné, à travers trois scopes : les émissions directes, les émissions indirectes liées à l'énergie, et les émissions indirectes que l'aéroport peut guider ou influencer (Figure 17).

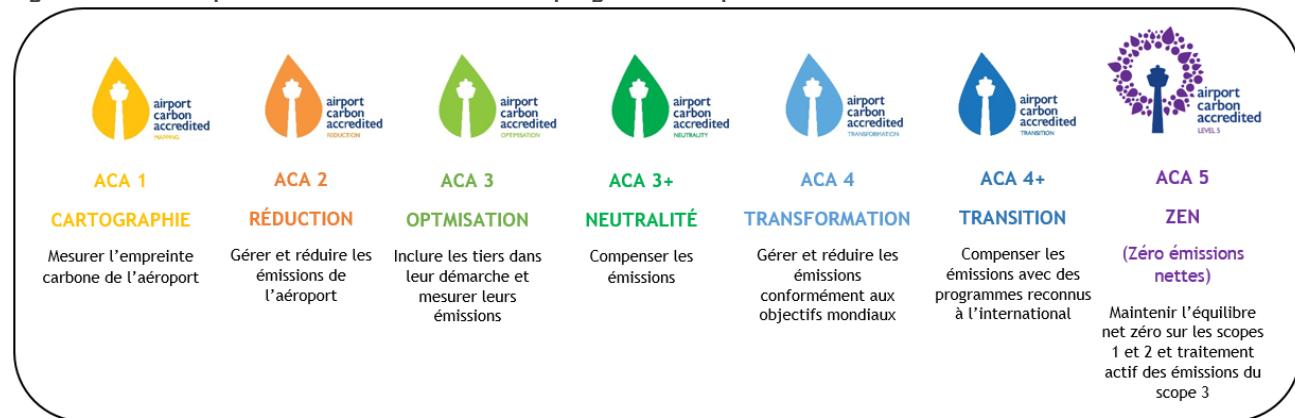
Figure 17 : les trois scopes d'analyse des émissions de GES à l'échelle d'un aéroport



Source : BDO - Région Bretagne

La certification se décline en sept niveaux d'accréditation (Figure 18), le dernier validant l'engagement de l'aéroport dans l'atteinte de la neutralité carbone (réduction maximale des émissions et mise en place d'actions de compensation).

Figure 18 : Les sept niveaux d'accréditation du programme Airport Carbon Accreditation



Source : BDO - Région Bretagne

En Bretagne, le niveau de certification en 2025 est le suivant :

- ACA 1 - Dinard ;
- ACA 2 - Brest, Lorient, Vannes, Lannion ;
- ACA 3 - Rennes ;
- Non certifiés : Morlaix, Saint-Brieuc, Quimper.

Les trois derniers niveaux nécessitent des ambitions et des investissements plus importants, tant en moyens humains qu'en moyens financiers. Encore peu d'aéroports sont certifiés 4, 4+ et 5. En France, les aéroports les plus avancés sont ceux de Paris, Marseille, Lyon, Nantes, Toulon, Bâle-Mulhouse et Nice, ces derniers figurant parmi les 70 aéroports certifiés au niveau ACA4+ et 5 à l'échelle mondiale.

L'impact non négligeable du bruit autour des aéroports

Le trafic aérien, commercial ou non-commercial génère du bruit. En la matière, chaque aéroport dispose d'un plan d'exposition au bruit (PEB), intégré dans les documents d'urbanisme locaux, et qui délimite 3 à 4 zones de bruit selon des seuils acoustiques prédefinis (A, B, C et D). Le nombre d'habitants vivant dans le périmètre d'un PEB peut se révéler dans certains cas très important. Celui de Nantes Atlantique concerne 71 000 habitants. En Bretagne, seuls les PEB des aéroports de Brest, Rennes et Lorient impactent un nombre important d'habitants, respectivement 7 000, 8 000 et 5 700 habitants.

Les communes concernées par un PEB peuvent demander à la préfecture la création d'une commission consultative environnementale (CCE) permettant un dialogue entre les riverains, les autorités de l'aéroport, les services de la navigation aérienne de la DGAC, et les élus des communes.

En Bretagne, la majorité des aéroports disposent d'une CCE. Leur fonctionnement est primordial pour régler les conflits liés au bruit des avions. Pour exemple, les récentes modifications des couloirs aériens à l'approche de l'aéroport de Rennes ont eu pour double effet un satisfecit d'une majorité des communes concernées à l'ouest et au sud de l'aéroport, mais un fort mécontentement des habitants survolés à Vern sur Seiche. Les concertations organisées par la CCE ont permis de réaliser plusieurs ajustements de trajectoires et de réduire partiellement le niveau sonore subi par les Vernois.

L'engagement récent des aéroports pour la préservation de la biodiversité

Les activités aéroportuaires peuvent représenter une menace pour la biodiversité, notamment en termes d'émissions de particules, de risques de collisions avec la faune aviaire, de niveaux sonores, et enfin de consommation de foncier agricole ou d'espaces naturels. Mais les grandes étendues de prairies inconstructibles aux abords des pistes, les franges boisées ou les zones humides en limite des emprises constituent d'importants refuges pour la biodiversité.

Conscients de disposer d'un capital naturel non négligeable, certains gestionnaires aéroportuaires bretons collaborent depuis plusieurs années avec des associations environnementales locales et régionales, puis plus récemment avec l'association nationale Aérobiodiversité.

La Région Bretagne est adhérente de cette association depuis 2022, tout comme les gestionnaires de ses aéroports (ABO, ADC et SEARD) et de l'aéroport de Vannes (SEALAV). Crée en 2013 par Air France, la DGAC, le MNHN et Air Corsica, l'association s'est donné trois objectifs en faveur de la biodiversité sur les aéroports :

1. Évaluer la biodiversité par la science participative, en s'appuyant sur des protocoles scientifiques participatifs, notamment ceux développés dans le cadre de Vigie Nature par le Muséum national d'Histoire naturelle. Ces protocoles visent à mieux connaître la biodiversité des plateformes tout en sensibilisant le personnel des aéroports aux enjeux de biodiversité sur leur lieu de travail ;
2. Améliorer la biodiversité par des actions enrichissantes. Les emprises aéroportuaires sont des zones closes, protégées de nombreuses actions humaines pour des raisons de sécurité. La nature y est ainsi souvent préservée, et pour une grande part, mise à l'abri du développement urbain. Des pratiques simples peuvent être mises en place, au cas par cas, pour enrichir la biodiversité sans jamais oublier la sécurité. Par exemple diminuer le nombre et/ou retarder les fauches, rehausser les hauteurs de tonte, protéger les carnivores régulateurs de rongeurs ou encore diminuer l'utilisation de produits phytosanitaires ;
3. Promouvoir la biodiversité via des campagnes de promotion et d'éducation
En accompagnant les scientifiques sur les plateformes, les personnels découvrent petit à petit la réalité de la vie sauvage des aéroports où ils travaillent. Les gestionnaires d'espace intègrent la biodiversité à leurs pratiques d'entretien. Enfin, dans certains cas, des campagnes de promotion et d'éducation sont organisées, à destination des professionnels de l'aérien, des usagers des aéroports, puis du grand public (expositions, séminaires, ateliers, visites scolaires, réseaux sociaux, presse etc.).

Sur les aéroports bretons, plusieurs campagnes d'évaluation de la biodiversité ont d'ores et déjà été menées en 2022 et 2023. Les années à venir seront consacrée à la définition d'actions répondant aux deux derniers objectifs précédemment exposés.

Enfin, comme les certifications ACA, l'association propose une labellisation « Aérobiodiversité » pour les aéroports, chaque objectif correspondant à un niveau atteint. En 2021, seulement trois aéroports français étaient labellisés : Tarbes-Lourdes au niveau 1, Paris-Orly et Perpignan au niveau 3.

1.1.5 Un contexte financier difficile

Les différentes dynamiques exposées dans le sous-chapitre 1.1, telles que la concentration progressive du trafic passagers sur les grands aéroports régionaux, ou la dépendance accrue aux

compagnies low cost se sont renforcées à la suite de la crise sanitaire, qui a causé la chute historique du trafic. Les modèles économiques des aéroports bretons sont fortement remis en cause, de surcroît dans un contexte de reprise du trafic plus lente qu'à l'échelle nationale et internationale. L'équilibre économique des concessions est fortement dégradé, sous l'effet conjugué d'un niveau de recettes loin d'être restauré, et d'une hausse importante et continue des charges, avec des coûts fixes difficilement ajustables compte-tenu des exigences de maintien en conditions opérationnelles.

Des aéroports pris en étau entre baisse des recettes unitaires et hausse des charges

Sur les recettes, les aéroports sous propriété régionale restent en grande partie dépendants des activités aéronautiques, qui contribuent en moyenne à 72% des recettes cumulées en 2024. Cette dépendance est d'autant plus prégnante pour les aéroports de Dinard et Quimper, pour lesquels cette contribution s'élève respectivement à 85% et 96% des recettes totales. Sur Brest et Rennes, la recomposition du trafic passe obligatoirement par les compagnies low cost, bien moins rémunératrices que les compagnies traditionnelles comme Air France. Elles opèrent avec des aéronefs de plus grande taille, mais sur de plus faibles fréquences, ce qui a pour effet de baisser sensiblement les recettes de redevances d'atterrissement, d'assistance, ou d'avitaillement. De plus, la typologie de leurs passagers, plus orientés sur les loisirs et les voyages personnels, contribue à générer moins de recettes extra-aéronautiques (moindre utilisation des parkings, moins de dépenses en aérogare, etc.). Enfin, elles conditionnent l'ouverture de lignes à des remises systématiques sur les frais d'assistance ou des aides marketing importantes. Au total, les recettes unitaires par passager traité peuvent passer du simple au double entre une compagnie low cost et une compagnie traditionnelle.

Sur les charges, les marges de manœuvre sont limitées, pour plusieurs raisons. D'abord, les charges de personnels sont déjà bien optimisées, et l'intérim est largement utilisé pour s'adapter en permanence aux variations d'activité. Ensuite les multiples réglementations en matière de sûreté-sécurité ou de navigation aérienne nécessitent des moyens importants, peu compressibles, qui vont continuer d'augmenter à l'avenir, notamment avec le futur règlement européen de contrôle aux frontières EES¹⁹, prévu pour 2025. Enfin, la crise énergétique actuelle a eu pour effet immédiat l'envolée des factures de gaz et de l'électricité, qui vont peser sur les exercices à venir.

Les conséquences de la crise covid qui a conduit au versement par la Région Bretagne de subventions importantes et la négociation de plusieurs avenants aux contrats de concession

Comme d'autres collectivités propriétaires d'aéroports, la Région Bretagne a dû intervenir auprès de ses concessions en application de la « théorie de l'imprévision ». En effet, dans le cadre de l'exécution des contrats de service public, si des circonstances imprévisibles ont pour effet de déséquilibrer un contrat, la partie qui en subi le préjudice peut solliciter l'intervention financière de son cocontractant. Des subventions exceptionnelles de fonctionnement ont ainsi été versées pour un total cumulé de 5,125M€ (3,7 M€ à Brest et 1,425 M€ à Quimper). Pour l'aéroport de Brest, les aides ont été versées dans un contexte d'urgence (continuité du service public). S'agissant de la SEARD, un mécanisme de régulation contractuel a été actionné ; il a permis la reprise d'une provision de 4,3M€ et l'équilibre des comptes durant la période de la crise covid (provision constituée pour permettre le versement en fin de contrat d'une redevance variable à la Région Bretagne). Courant 2024, deux avenants aux contrats des concessions des aéroports de Quimper et Rennes/Dinard ont été formalisés. Le premier, a permis le transfert de l'exploitation de l'aéroport de Quimper à une nouvelle société, la SOGEAQC. Outre l'apurement des dettes de l'ancien concessionnaire ADC, ce même avenir autorise des aides de fonctionnement et d'investissement, conditionnées à la relance de l'activité de l'aéroport et vise le retour à l'équilibre économique à fin 2026. Le second a permis de prolonger le contrat de la SEARD sur une durée de 2 ans, rendu nécessaire pour intégrer les orientations stratégiques de développement conférées par la Région (cf. sous-chapitre 3.2), ainsi que d'éventuelles actions de coopérations avec l'aéroport de Nantes dans les documents de consultation relatifs à la procédure de renouvellement de la concession. Concernant l'aéroport de Brest, un avenir devrait intervenir courant 2025, avec la perspective d'une possible prolongation, en vue de rétablir l'équilibre économique du contrat.

¹⁹ EES : Entry/Exit System. Système de contrôle électronique des entrées et des sorties de l'espace Schengen, principalement par contrôle biométrique et reconnaissance faciale.

1.2 Consultation et mobilisation des acteurs du territoire

1.2.1 Principaux enseignements issus des consultations locales et institutionnelles

La première phase d'élaboration de la stratégie aéroportuaire a donné lieu à de multiples échanges avec les collectivités locales sur les 4 territoires concernés par les aéroports sous propriété Région, le monde socio-économique à l'échelle régionale, mais aussi la Région Pays de la Loire et l'État (liste des participants en annexe).

Les lignes directrices qui ressortent de ces échanges sont les suivantes :

- L'aéroport de Brest (BES) doit répondre aux fortes attentes sur la reconstitution du réseau de lignes, qui conditionne le désenclavement du Finistère ; les acteurs économiques en particulier expriment une attente d'accessibilité aérienne de la Bretagne, en particulier de l'ouest breton ;
- L'aéroport de Quimper (UIP) doit rapidement trouver un nouveau modèle économique ;
- L'aéroport de Rennes (RNS) est une plateforme stratégique pour l'économie régionale, qui doit être à l'avant-garde de la décarbonation. Le développement de RNS doit se réfléchir et s'intégrer dans une vision plus globale de l'offre de mobilité longue distance et tous modes de/vers la Bretagne ;
- L'aéroport de Dinard (DNR) doit conforter sa vocation aéro-industrielle tout en diversifiant ses activités ;
- La filière aéro-industrielle doit se structurer davantage, en liens avec les aéroports bretons et leurs activités. Le cluster Bretagne Aerospace constitue ainsi un acteur clé, aux côtés des autres acteurs économiques régionaux, tels que le centre technique drones ouest (CTDO), IRISPACE²⁰, ou encore l'agence régionale Bretagne Développement Innovation (BDI) qui a vocation à accompagner les transitions de secteurs économiques bretons. Les atouts de la filière doivent être consolidés, en particulier ses activités duales (civiles et militaires), ses activités de maintenance aéronautique, les pôles de formation, ainsi que l'émergence de nouvelles filières (avion décarboné/électrique, drones, surveillance et maintenance des parc éoliens en mer...).

1.2.2 Principaux enseignements issus du séminaire régional « quel avenir pour les aéroports bretons ? »

Le séminaire régional s'est tenu le 28 février 2023 à Rennes, et a réuni près de 200 participants, dont la totalité des représentants des 9 aéroports bretons et une vingtaine d'experts ont été invités à débattre dans 4 tables-rondes sur les thématiques suivantes :

- « Décarbonation du secteur aérien : Quels impacts et quelles vocations pour les aéroports bretons ? »
- « L'industrie aéronautique, source d'opportunités économiques »
- « Des aéroports mieux intégrés sur leurs territoires »
- « Comment accompagner la transition économique et écologique de nos aéroports, tout en répondant mieux aux besoins de mobilité, d'emploi et de bien-être des Bretons ? »

Les échanges ont permis de faire émerger plusieurs grands enseignements, dont les suivants :

- La stratégie doit être un projet collectif impliquant l'ensemble des parties prenantes de l'écosystème aéroportuaire régional et doit s'inscrire dans la durée à travers une animation partenariale qui reste à construire ;

²⁰ IRISPACE : Institut régional de l'innovation spatiale, créé en juillet 2023 à l'initiative d'IMT Atlantique, du CNES, l'UBO et l'Université de Rennes

- Les aéroports doivent se réinventer pour être plus résilients écologiquement et économiquement. La diversification des recettes extra-aéronautiques doit se faire notamment en valorisant davantage le foncier aéroportuaire à des fins économiques et énergétiques. Les aéroports doivent davantage coopérer, principalement à travers la mutualisation des moyens techniques et humains ;
- Les aéroports ont des atouts écologiques méconnus. Ils sont d'importants refuges de biodiversité, et sont en mesure de devenir de grands hubs énergétiques décarbonés ;
- La Bretagne a un rôle à jouer dans l'industrie aéronautique décarbonée, en s'appuyant sur ses compétences reconnues dans la maintenance des avions et la formation d'ingénieurs aéronautiques et pilotes de ligne. Elle doit anticiper dès aujourd'hui l'adaptation de ses compétences à l'avion décarboné, qu'il soit de motorisation électrique ou hydrogène ;
- En matière d'accessibilité aérienne, il convient désormais de privilégier le développement de lignes aériennes ayant un sens économique et écologique, tout en réduisant la dépendance de la Bretagne à l'aéroport de Nantes-Atlantique.

1.2.3 Les préconisations du CESER Bretagne

En 2021, les membres de la commission Aménagement du territoire et mobilités du Conseil économique, social et environnemental de la Région Bretagne ont souhaité se saisir du sujet aéroportuaire, avec l'objectif d'alimenter les réflexions autour de l'élaboration de la stratégie aéroportuaire régional et du renouvellement de la concession Rennes-Dinard, mais également d'orienter les décisions relatives à la révision de documents prescriptifs majeurs tels que le SRADDET et le CPER. Les conclusions de cette mission d'étude, ayant pour intitulé « la desserte aérienne dans une Bretagne en transition : quel plan de vol ? » (CESER de Bretagne, 2023) ont été présentées en session du CESER du 19 juin 2023, et la synthèse mise à disposition des élu(es) de la Région lors de la session de 29 et 30 juin 2023. La stratégie aéroportuaire régionale tiendra compte de ces préconisations.

1.3 Perspectives : Quatre grands défis à relever

1.3.1 L'adaptation aux mutations économiques du secteur aérien

Depuis une vingtaine d'années, le maillage aéroportuaire français subit d'importantes mutations, avec trois grandes tendances de fond :

- La réduction de la concentration des flux dans les aéroports parisiens, notamment sur les liaisons internationales court et moyen courrier ;
- Une concentration, ou métropolisation du trafic commercial de passagers dans les grandes plateformes régionales, bénéficiant pleinement des stratégies de développement des compagnies Low cost ;
- Une évolution plus hétérogène des plateformes de plus petite taille. Certaines se sont adaptées en faisant évoluer leurs activités, d'autres ont alterné phase de croissance et de repli, d'autres encore n'ont cessé de perdre des passagers parfois jusqu'à la fermeture de toute activité commerciale régulière.

Le défi majeur des aéroports bretons repose sur la maîtrise de leurs coûts et la diversification de leurs recettes

Pour dégager davantage de marges d'investissement commercial, les aéroports bretons vont devoir sensiblement améliorer leur compétitivité, en activant prioritairement les leviers suivants :

1. **Maîtriser les coûts d'exploitation.** La maîtrise des coûts doit nécessairement passer par l'optimisation des postes de dépense les plus importants, comme les dépenses de personnel, ou les dépenses de fluides. Aussi, pour sécuriser financièrement ses besoins énergétiques, l'autoconsommation doit être développée, sur l'électricité (production photovoltaïque sur site), voire sur le gaz (méthanisation de proximité).
2. **Diversifier et augmenter les sources de revenus.** Ce levier est assurément le plus important, mais aussi le plus difficile à réussir. Il nécessitera un investissement humain et financier continu dans le temps, dédié à la recherche de nouvelles activités aéronautiques, et surtout à la valorisation domaniale de l'important potentiel foncier et immobilier dont dispose chaque aéroport.
3. **Externaliser et/ou mutualiser certaines activités.** L'externalisation et/ou la mutualisation de postes de dépense structurellement coûteux doivent être encouragées (mutualisation des équipes opérationnelles entre des aéroports géographiquement proches).

1.3.2 Réussir la transition écologique des activités du transport aérien

En Bretagne comme partout ailleurs dans le monde, la réduction de l'empreinte carbone du transport aérien est assurément le principal défi à surmonter dans les années à venir.

Le défi des aéroports bretons : Poursuivre les efforts de décarbonation des infrastructures tout en accompagnant ceux des compagnies aériennes accueillies.

Les deux processus de décarbonation du trafic aérien et des infrastructures aéroportuaires sont intimement liés, le premier étant très dépendant de l'autre. En ce sens, pour les aéroports bretons comme pour les autres, l'adaptation des infrastructures aéroportuaires au déploiement des carburants durables et des aéronefs nouvelle génération va nécessiter de lourds investissements, qui doivent être anticipés dès aujourd'hui. Cela suppose par exemple de réservé des emplacements dédiés au stockage des biocarburants ou d'hydrogène, de renforcer les réseaux électriques, ou de repenser les opérations d'assistance au sol.

Aussi, les aéroports doivent stimuler indirectement la décarbonation des aéronefs par la mise en place d'éco-redevances incitatrices récompensant les compagnies les plus vertueuses, et à l'inverse, pénalisant financièrement les compagnies peu enclines aux efforts. Ce système de bonus/malus doit être généralisé sur les aéroports bretons, et intégrer des paramètres clés comme l'efficacité énergétique des aéronefs, le taux d'utilisation de carburants durables, ou le taux de remplissage

des avions. Ce type de redevance pourrait également être envisagé pour les aéronefs de fret se posant à Rennes et Brest.

Les aéroports doivent également accentuer leurs efforts en faveur de la biodiversité et s'engager dans la décarbonation des déplacements terrestres des passagers.

L'engagement environnemental des aéroports est avancé, notamment grâce au programme Airport Carbon Accreditation (ACA), évoqué dans le sous-chapitre 1.1.4. Certains aéroports français et étrangers sont même en passe d'atteindre rapidement la neutralité carbone totale avec une compensation des émissions réalisée sur site. Mais beaucoup reste à faire pour la majorité d'entre eux, notamment les aéroports bretons. Sur la thématique de préservation et de valorisation de la biodiversité présente dans les périmètres aéroportuaires, la démarche nationale de l'association Aérobiodiversité doit être accentuée.

Enfin, la thématique de décarbonation des déplacements terrestres des passagers est jusqu'à présent restée complexe à traiter pour beaucoup d'aéroports, surtout compte-tenu du nombre important de connexions au territoire à prendre en compte à l'échelle de leur zone de chalandise. Le développement actuel des nouvelles mobilités décarbonées de courte distance (vélo), des pratiques de covoiturage, et surtout l'électrification du parc automobile sont pourtant des opportunités à saisir pour les aéroports, de surcroît à des coûts d'investissements raisonnables.

1.3.3 Améliorer l'accessibilité aux aéroports et leur intégration territoriale

Pour que leurs offres aériennes et leurs activités puissent profiter au plus grand nombre, l'attractivité des aéroports bretons ne peut s'envisager sans initiatives en faveur de leur accessibilité terrestre et de leur intégration territoriale. Ce défi est d'autant plus prégnant qu'il doit être abordé dans un contexte de concentration progressive de l'offre aérienne sur les grandes plateformes de Brest, Rennes et Nantes, et dans les territoires concernés, d'un aménagement urbain ne pouvant plus faire abstraction des équipements aéroportuaires.

Le besoin de renforcer l'accessibilité terrestre des aéroports à courte, moyenne et longue distance

L'accessibilité actuelle aux aéroports de Brest et Rennes se fait essentiellement en voiture particulière pour la majorité des passagers. La part modale des transports collectifs sur les deux aéroports n'est respectivement que de 5% à Brest, et 16% à Rennes, et se cantonne exclusivement aux transports urbains. Sur l'accessibilité de courte distance, les liaisons de/vers les deux centres-villes sont perfectibles, surtout à Brest, où le trajet nécessite une rupture de charge entre le tramway et la ligne de bus n°20 qui dessert l'aéroport depuis la porte de Gouesnou. À Rennes, le service en bus de la ligne C6 offre un nombre quotidien de fréquences satisfaisant, mais doit être amélioré en termes de temps de parcours. Aussi, dans les deux cas, il n'existe pas de desserte directe entre les aérogares et les gares centrales, rendant les trajets intermodaux plus complexes.

Sur l'accessibilité de moyenne et longue distance, les deux aéroports ne sont pour l'instant pas desservis par les réseaux de car, que ce soit par le réseau public BreizhGo comme par les réseaux des autocaristes privés (Flixbus et BlaBlaCar Bus). Étant relativement éloignés des infrastructures ferroviaires, ils ne sont pas non plus connectés au réseau ferroviaire régional.

Dans une logique d'équité territoriale, les territoires bretons les plus éloignés des deux aéroports, en particulier ceux du centre-Bretagne, la côte morbihannaise et le pourtour de la baie de Saint-Brieuc, devraient pouvoir disposer d'une offre de mobilité complémentaire à la voiture, notamment en liaisons directes en car. Dans le même temps, l'aménagement de pôles intermodaux en sortie des deux aérogares devrait être facilité et programmé, en lien avec les autorités concernées.

Des relations apaisées et renforcées avec le voisinage urbain

Les aéroports pâtissent d'une mauvaise image dans l'esprit d'une majorité de citoyens, et sont surtout perçus comme de vastes espaces fermés dédiés à un mode de transport générant beaucoup de nuisances. En la matière, le changement de perception sociale s'avère être un défi non négligeable.

Cela supposera surtout de développer les interdépendances positives entre les aéroports et leur proche environnement, sans oublier de veiller à réduire les nuisances supportées par les riverains.

En premier lieu, les aéroports doivent davantage valoriser leur important potentiel foncier pour répondre aux besoins économiques et énergétiques de leurs territoires, de plus en plus contraints par le manque d'espace et de ressources. Les récentes lois sur l'accélération des énergies renouvelables et la mise en application de l'objectif Zéro Artificialisation Nette vont dans ce sens, et contribueront à repositionner les aéroports au cœur des politiques d'aménagement urbain, à Rennes, Brest d'abord, puis dans les autres territoires urbains moins denses comme Quimper, Dinard. À terme, les aéroports deviendraient de véritables hubs énergétiques et économiques, en complément de leur fonction première de hub de mobilités.

L'aménagement urbain des abords immédiats des aéroports ne doit pas être oublié, avec l'objectif d'améliorer leur attractivité, en densifiant l'offre de commerce et de services aux usagers aériens comme à la population riveraine, ou en pacifiant les espaces publics (sécurisation des cheminements piétons et vélos, réduction du stationnement sauvage, etc.).

Concernant les nuisances sonores, les efforts engagés autour des aéroports doivent être poursuivis, notamment au sein des commissions consultatives environnementales pour l'optimisation des couloirs aérien, mais aussi en favorisant l'accueil d'avions plus silencieux. Sur ce dernier point, les éco-redevances incitatives évoquées dans le sous-chapitre précédent peuvent y répondre. En effet, les nouvelles générations d'avions comme l'A320Néo ou le Boeing 737Max consomment moins de kérosène, mais génèrent aussi respectivement 50 et 40% de bruit en moins en approche des pistes.

1.3.4 L'articulation avec l'aéroport de Nantes et l'offre TGV

Les réflexions sur l'avenir de l'accessibilité aérienne de la Bretagne ne peuvent faire l'impasse sur le premier aéroport utilisé par ses résidents, Nantes-Atlantique, ainsi que l'articulation avec l'offre TGV.

Le défi ici posé reste complexe, dans la mesure où les collectivités bretonnes, au premier rang desquelles la Région Bretagne, disposent de peu de marges de manœuvre dans les processus de décisions politiques concernant le développement de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Une incertitude sur le devenir de l'aéroport de Nantes pénalisante pour la Bretagne

Le niveau d'ambition porté par l'État reste à ce stade peu lisible en termes de dimensionnement des infrastructures et d'objectifs de trafic. Cette visibilité serait un atout dans l'objectivation du niveau d'investissements du futur contrat de concession de l'aéroport de Rennes, prévu pour fin 2026. Autrement dit, un scénario de réaménagement a minima de l'aéroport nantais pourrait à terme favoriser un report de trafic des compagnies aériennes sur le voisin rennais. Ce contexte suppose donc de définir un projet de développement de l'aéroport de Rennes en mesure de s'adapter à une telle hypothèse, dans des conditions économiques et écologiques acceptables.

Une complémentarité avec l'offre TGV encore perfectible

Comme on l'a vu dans le sous-chapitre 1.1.2, l'avion restera difficilement remplacable par le TGV sur la majorité des liaisons de longue distance entre la Bretagne, le reste de la France et les pays limitrophes, surtout à mesure que l'on se rapproche du Finistère. En revanche, le TGV demeure plus légitime en termes de temps de parcours sur certaines relations bien équipées en lignes à grande vitesse, depuis Rennes vers Lyon, Lille, Strasbourg voire Bordeaux. Mais pour s'imposer définitivement sur l'avion sur ces relations, il reste des investissements importants à réaliser, à commencer par l'achèvement des travaux de modernisation du barreau ferroviaire entre Massy et Valenton, au sud de Paris, maillon stratégique pour fluidifier et augmenter l'offre de TGV interrégionaux. Aussi, cet achèvement conditionne fortement l'amélioration nécessaire des services aux passagers intermodaux TGV/Avion entre Rennes et l'aéroport de Paris-CDG, sans lesquels l'avion restera plus performant que le TGV en pré/post acheminement des vols internationaux.

Chapitre 2 : Définition des objectifs stratégiques et des leviers d'actions

La finalisation des travaux à l'issue de la 1^{ère} phase d'élaboration a permis de définir les principaux contours de la stratégie aéroportuaire régionale de la Bretagne. Son socle se compose de 5 grands objectifs stratégiques, à atteindre grâce à la mise en œuvre de 15 leviers et leurs 29 actions.

Le contenu de chaque action a été défini en cohérence avec l'état des lieux et les défis présentés dans le chapitre précédent, et à la suite d'échanges avec l'ensemble des partenaires concernés.

Objectif n°1 : Mieux connecter la Bretagne au reste du monde

Les éléments de diagnostic ont rappelé la fragilité de l'accessibilité aérienne de la Bretagne, contrainte de s'adapter à marche forcée aux mutations du transport aérien. Les aéroports de proximité comme Dinard ou Quimper ne sont plus en capacité d'offrir des conditions de développement viables de l'aviation commerciale régulière, et les aéroports de Brest et Rennes peinent à trouver la compétitivité économique suffisante pour attirer les compagnies aériennes, qui n'ont pour la majorité d'entre elles qu'un seul aéroport dans leur radar, celui de Nantes Atlantique. L'objectif n°1 se concentre sur le renforcement de la connectivité aérienne de la Bretagne. Cela passe d'abord par la rationalisation de l'offre aérienne régulière de passagers, en la concentrant sur les plateformes de Brest et Rennes. Puis par un meilleur encadrement de l'offre aérienne, en encourageant les concessionnaires à déployer en priorité les liaisons utiles économiquement, socialement et écologiquement, et enfin par une meilleure complémentarité avec l'offre TGV.

Levier 1 : Encourager le déploiement d'une offre aérienne responsable et qualitative

ACTION n°1 : Concentrer l'offre aérienne commerciale régulière sur les aéroports de Brest et Rennes

Le contexte

⇒ Le maintien ou le développement de lignes régulières de passagers sur les aéroports de proximité comme ceux de Quimper et Dinard est devenu trop coûteux pour les collectivités locales, avec de surcroit un impact socio-économique limité. En particulier, les conditions financières et politiques d'un renouvellement de la ligne sous OSP entre Quimper et Paris-Orly ne sont plus réunies, et la relance du trafic commercial régulier sur l'aéroport de Dinard présente un rapport coûts/bénéfices peu intéressant.

L'action proposée

⇒ Concentration des lignes régulières de passagers sur les aéroports de Brest et Rennes.
⇒ Cela implique la fin des vols réguliers subventionnés sur l'aéroport de Quimper par le non-renouvellement de la ligne sous OSP entre Quimper et Paris-Orly, et la décision de ne pas relancer de lignes annuelles régulières sur l'aéroport de Dinard.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (agents Région)	Concessionnaires actuels et futurs	RNS, BES, DNR, UIP	/
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		

2023-2025	Réalisé	<i>L'OSP Quimper-Orly n'a pas été renouvelée (fin des vols en novembre 2023). Les vols commerciaux n'ont pas été relancés sur l'aéroport de Dinard.</i>
-----------	---------	---

ACTION n° 2 : Intégrer des objectifs de déploiement qualitatif de l'offre aérienne dans les contrats de concession

Le contexte

- ⇒ L'offre aérienne au départ des aéroports bretons reste incomplète, surtout à l'international. À Brest comme à Rennes, il n'existe par exemple aucune liaison régulière avec les grands pays limitrophes comme l'Espagne, l'Italie, ou la Suisse. Les connexions aux grands hubs européens, stratégiques pour les déplacements professionnels, sont encore limitées, excepté avec le hub de Paris-CDG. L'aéroport de Brest ne dispose d'aucune liaison directe avec le grand voisin anglais, d'aucune liaison aux hubs à part celui de Paris-CDG, et celui de Rennes, aucune avec des hubs du sud de l'Europe. Cette absence pénalise les Bretons, contraints de voyager depuis Nantes-Atlantique, voire depuis les aéroports parisiens.
- ⇒ L'offre conséquente de l'aéroport de Nantes en vols réguliers de type export de passagers sur les destinations de loisirs/vacances est difficile à concurrencer. De surcroît, les retombées économiques de ce type de vols pour le territoire breton sont faibles, avec un impact environnemental non négligeable.
- ⇒ Plus de 140 000 personnes d'origine étrangère vivent en Bretagne, sans compter les nombreux étudiants internationaux présents sur les campus bretons. Ces populations génèrent d'importants besoins de déplacements vers leurs pays d'origine, qui dans de nombreux cas sont rendus difficiles et onéreux à effectuer compte-tenu de l'absence d'offre aérienne régulière en Bretagne.
- ⇒ La combinaison de ces trois constats invite donc à orienter l'offre future des aéroports bretons sur des destinations plus utiles économiquement et socialement, avec un impact écologique raisonnable comparé aux autres modes de déplacement sur les destinations concernées.

L'action proposée

- ⇒ Intégration de clauses particulières d'objectifs de déploiement qualitatif de l'offre aérienne dans les contrats de concession des aéroports de Rennes et Brest (renouvellement du contrat de concession Rennes-Dinard et avenant au contrat avec ABO).

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (agents Région)	Concessionnaires	BES et RNS	N°3 et 12
Phasage	<i>État d'avancement - Mi-2025</i>		
2025 et 2026	<i>En cours</i>	<i>Les objectifs de l'action ont été intégrés au dossier de consultation des entreprises de la procédure de renouvellement de la concession des aéroports de Rennes et Dinard. Ce travail est en cours concernant l'aéroport de Brest dans le cadre d'un avenant au contrat d'ABO.</i>	

Levier 2 : Améliorer la complémentarité entre l'aérien et le ferroviaire

ACTION n° 3 : Augmenter l'offre TGV entre la Bretagne et le hub de Paris-CDG

Le contexte

- ⇒ Les TGV interseateurs, qui passent par Paris pour relier les régions entre elles, empruntent le tronçon de contournement entre Massy et Valenton au sud de Paris. Aujourd'hui, seulement 2 TGV peuvent circuler par heure dans chaque sens de circulation sur ce tronçon, surchargé par les rames de RER et les trains de fret.
- ⇒ Le tronçon fait l'objet d'un important projet d'amélioration visant à supprimer les goulets d'étranglement au bénéfice de toutes les circulations. Il doit permettre d'ajouter 1 TGV par heure et par sens de circulation, y compris en heures de pointe. Le montant de réalisation de cette opération (section Est finalisée + section ouest en cours de travaux) est de l'ordre de 260M€. La Région Bretagne participe à hauteur de 7M€.
- ⇒ Prévu pour 2028, l'achèvement du projet d'amélioration du contournement sud de Paris va permettre d'accroître les liaisons TGV entre la Bretagne et le hub de Roissy-CDG, et donc

d'offrir davantage de correspondances avec les vols internationaux. Il représenterait également une opportunité pour expérimenter des services spécifiquement adaptés à la clientèle intermodale TGV/Avion, comme par exemple la prise en charge intégrale des bagages sur la totalité du voyage, dont l'absence reste un frein majeur à l'usage du TGV en pré/post acheminement des vols internationaux sur Paris-CDG.

L'action proposée

- ⇒ Mise à l'étude de l'amélioration de l'offre quotidienne de TGV entre la Bretagne et Paris-CDG, avec des trains supplémentaires et de nouveaux services plus adaptés au confort des passagers intermodaux TGV/Avion.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (agents Région) - Subventions d'investissement	SNCF (branche Voyageurs, Gares&Connexions)	BES et RNS	N°2 et 12
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
Entre 2026 et 2030	En cours	<i>Les travaux de la section Ouest du tronçon Massy-Valenton sont en cours et devraient s'achever en 2028 conformément au calendrier initial.</i>	

Objectif n°2 : Des aéroports économiquement performants

Les aéroports bretons peinent actuellement à retrouver l'équilibre économique, et souffrent d'un manque de compétitivité qui pourrait sérieusement obérer leur avenir. Dans le cas des aéroports de Brest et Rennes, le manque de compétitivité profite surtout à l'aéroport de Nantes-Atlantique, dont les capacités financières permettent de proposer des coûts de touchée très attractifs aux compagnies. Le risque de déclassement des deux plateformes dans le maillage aéroportuaire national est réel. À plus court terme, l'attention doit surtout se porter sur l'aéroport de Quimper. Même avec le récent transfert de concession, sa situation financière reste critique, et nécessite de repenser son modèle économique en profondeur. La situation financière de l'aéroport de Dinard, sans adossement à la plateforme de Rennes, reste fragile, et suppose avant tout un effort particulier sur la diversification de ses recettes.

Plus globalement, au-delà de leur simple santé financière, les aéroports bretons accueillent des activités qui impactent positivement l'économie locale et régionale, et qu'il convient de développer.

L'objectif n°2 vise donc à rendre les aéroports sous propriété de la Région plus performants, au bénéfice de leur santé financière. Pour l'atteindre, il conviendra de rationaliser davantage l'intervention financière publique, d'accompagner les concessionnaires dans une augmentation et une diversification accrue de leurs postes de recettes, et de favoriser le développement d'activités économiques, d'emplois et de formation sur les plateformes, au profit de l'économie locale et régionale.

Levier 3 : Rationaliser les deniers publics

ACTION n°4 : Optimiser les contributions publiques en privilégiant l'auto-financement par les concessionnaires

Le contexte

- ⇒ Le contexte financier des aéroports bretons, mis à mal par la crise sanitaire, a conduit à un soutien accru de la Région Bretagne depuis 2020, qui ne peut qu'être temporaire. Cela suppose, pour les concessionnaires, d'accentuer leurs efforts pour restaurer rapidement leurs

- capacités d'auto-financement, et pour la Région, de davantage cibler ses modalités de soutien, notamment sur les investissements.
- ⇒ Les modalités de soutien financier de la part du délégant doivent être optimisées dans les contrats de délégation de service public.
 - ⇒ Le financement de la ligne sous OSP entre Quimper et Paris-Orly, a coûté 1,5M€ de subventions par an au Conseil Régional entre 2019 et 2023, pour un niveau de service et de fréquentation bien loin des attentes initiales et un impact socio-économique très limité.

L'action proposée

- ⇒ Optimisation des contributions publiques en privilégiant l'auto-financement par les concessionnaires, par une sélectivité accrue des possibilités de subventions octroyées par le délégant. Ces nouvelles conditions de sélectivité seront intégrées au futur contrat de concession des aéroports de Rennes et Dinard, et dans les futurs avenants aux contrats de concession des aéroports de Brest et Quimper.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (agents Région) - Subventions d'investissement	Concessionnaires	BES, RNS, DNR, UIP	N°5 et 6
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
À partir de 2024/ nouveaux contrats ou avenants	En cours	<i>Les nouvelles conditions de soutien financier et leur sélectivité ont été intégrées au dossier de consultation des entreprises de la procédure de renouvellement de la concession des aéroports de Rennes et Dinard. Ce travail est en cours concernant l'aéroport de Brest dans le cadre d'un avenant au contrat d'ABO.</i>	

ACTION n°5 : Prioriser les contributions publiques sur les projets visant la décarbonation des infrastructures aéroportuaires et des activités aériennes

Le contexte

- ⇒ La décarbonation des infrastructures aéroportuaires et des activités aériennes nécessitera un niveau d'investissements conséquent en termes d'infrastructures, notamment pour le stockage, la distribution, voire la production de carburants d'aviation durables (biocarburants, Hydrogène liquide ou gazeux, électricité, etc.).
- ⇒ Compte-tenu de l'urgence climatique, ces investissements doivent être priorisés et bénéficier d'un soutien financier public accru comparé à d'autres investissements plus classiques.

L'action proposée

- ⇒ Priorisation des contributions publiques sur les projets visant la décarbonation des infrastructures aéroportuaires et des activités aériennes.
- ⇒ Intégration de mécanismes financiers incitatifs pour la réalisation de projets d'investissement aéronautiques à visée de décarbonation

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (agents Région) - Subventions d'investissement	Concessionnaires	BES, RNS, DNR, UIP	N°4 et 6
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
À partir de 2024/ nouveaux contrats ou avenants	En cours	<i>Les subventions d'investissements prévus au contrat de concession des aéroports de Rennes et Dinard ont été prioritairement fléchées sur le remplacement des appareaux de piste en tout électrique et le déploiement de bornes de recharge électrique sur les parkings, pour un montant cumulé d'1,3M€ en 2023 et 2024.</i>	

ACTION n°6 : Elargir les contributions publiques (Europe, État, EPCI...)

Le contexte

⇒ Le soutien financier public aux aéroports bretons se cantonne actuellement à celui de la Région Bretagne. Afin de maîtriser son niveau de contribution, il convient d'élargir ce soutien aux collectivités locales concernées, ainsi qu'auprès de l'État et des fonds européens.

L'action proposée

⇒ Élargissement des contributions publiques par un accompagnement du Conseil Régional auprès de ses trois concessionnaires pour la recherche et l'instruction de financements publics extérieurs.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (agents Région)	Concessionnaires, Collectivités locales, Etat & assimilés, Union Européenne	BES, RNS, DNR, UIP	N°4 et 5
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
À partir de 2024	En cours	<i>Un recensement des dispositifs d'aides de l'État et de l'Union Européenne accessibles aux concessionnaires a été effectué en 2024.</i>	

Levier 4 : Diversifier les recettes des concessionnaires et générer davantage d'activités économiques et d'emplois

ACTION n°7 : Intégrer un schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA) dans les contrats de concession de chaque aéroport

Le contexte

⇒ La gestion des emprises aéroportuaires s'avère complexe compte-tenu de leur taille, mais devient aussi de plus en plus stratégique en considérant les impératifs économique et écologique. Ces emprises représentent un potentiel foncier et immobilier important, mais aussi un capital écologique certain, indispensable à la préservation de la biodiversité.

⇒ Aucun des concessionnaires des aéroports sous propriété Région ne dispose d'une stratégie claire de gestion du foncier permettant de concilier efficacement sa valorisation à des fins économiques ou de préservation du capital écologique.

L'action proposée

⇒ Définition et intégration d'un schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA) dans les contrats de concession de chaque aéroport sous propriété Région ;
 ⇒ Ce schéma disposera d'un plan de sectorisation de la totalité des emprises dans le périmètre de chaque concession. Chaque secteur disposera d'une vocation précise, qu'elle soit opérationnelle (infrastructures aéroportuaires), économique (foncier pour l'accueil aéro-industrielles, tertiaires, etc.), ou environnementale (foncier sanctuarisé pour la préservation de la biodiversité ou de zones humides, pour l'accueil de compensations environnementales, pour l'accueil d'un plan de renaturation, etc.) ;
 ⇒ Ce schéma sera défini en cohérence avec les actions n°8, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 25 et 28.
 ⇒ Tant que possible, des objectifs économiques et temporels seront fixés en accord avec les concessionnaires, mais aussi les collectivités locales concernées.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région)	Concessionnaires, collectivités locales	BES, RNS, DNR, UIP	N°8, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 25 et 28
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
Définition : 2024-2025 Mise en œuvre opérationnelle : à partir de 2026	En cours	<i>La définition des SVPA des plateformes de Rennes et Dinard a été réalisée en 2024. Ceux de Brest et Quimper seront définis en 2025 et 2026, permettant le lancement de la mise en œuvre opérationnelle des 4 SVPA à partir de 2027.</i>	

ACTION n°8 : Accélérer le développement des activités extra-aéronautiques

Le contexte

- ⇒ Les modèles économiques des aéroports bretons demeurent encore très dépendants des recettes générées par les activités aéronautiques (trafic commercial passagers et fret) et les recettes extra-aéronautiques directes générées par les parkings des véhicules des passagers. Les autres recettes extra-aéronautiques, principalement issues de la domanialité, restent encore limitées, alors qu'elles représentent des recettes stables, très utiles pour amortir les périodes de crises.
- ⇒ Les activités extra-aéronautiques répondent à de nombreux besoins des usagers des aéroports, mais aussi de la population et des entreprises riveraines, comme les commerces dans les aérogares ou leurs abords, certains services aux entreprises comme la location de salles, de borne de recharges électriques, etc.

L'action proposée

- ⇒ Accélération du développement des activités extra-aéronautiques pour générer davantage de recettes et répondre aux besoins des usagers et des territoires à proximité
- ⇒ Dans chaque contrat de concession, intégration d'objectifs chiffrés et temporels en termes de recettes extra-aéronautiques à atteindre par chaque Concessionnaire.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région)	Concessionnaires	BES, RNS, DNR, UIP	N°7
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
À partir de 2026/ nouveaux contrats ou avenants	En cours	<i>Les objectifs de recettes extra-aéronautiques ont été intégrés au dossier de consultation des entreprises de la procédure de renouvellement de la concession des aéroports de Rennes et Dinard. Ce travail est en cours concernant l'aéroport de Brest dans le cadre d'un avenant au contrat d'ABO.</i>	

ACTION n°9 : Consolider l'ancrage des activités aéro-industrielles présentes sur les aéroports et accueil de nouvelles activités sur les marchés émergents

Le contexte

- ⇒ Les aéroports bretons, en particulier ceux de Dinard, Morlaix et Saint-Brieuc, accueillent d'importantes activités aéro-industrielles de maintenance aéronautique (MRO) et de formation, qui génèrent près de 1 000 emplois directs, sans compter les retombées sur l'économie locale et régionale. Ces activités sont en relation directe avec toute la filière de l'industrie aéronautique à l'échelle régionale, nationale et internationale. Elles restent largement méconnues et doivent être davantage accompagnées dans leur développement ;
- ⇒ D'autre part, l'industrie aéronautique régionale dispose de belles opportunités de diversification, en particulier sur les marchés des drones et des applications spatiales, la maintenance des parcs éoliens offshore, ou du rétrofit des avions, qui pour se développer, ont besoin d'infrastructures aéroportuaires. La création du CTDO²¹ sur l'aéroport de Lannion est une première étape, en facilitant les essais en vol des drones. Idem sur le marché des applications spatiales avec la création récente de l'IRISPACE²² à Brest. L'animation de la filière est pour l'instant limité. L'accompagnement du jeune cluster Bretagne Aerospace, créé en 2020, doit être renforcé et stabilisé dans le temps.

L'action proposée

- ⇒ Consolidation de l'ancrage des activités aéro-industrielles présentes sur les aéroports et accueil de nouvelles activités sur les marchés émergents.
- ⇒ Cela passe par un renforcement de l'animation de la filière aéro-industrielle régionale, un effort de marketing territorial pour faire valoir ses compétences dans la maintenance et la formation, et d'un soutien prioritaire au développement d'écosystèmes industriels sur les marchés des drones, des applications spatiales, ou des services aéromaritimes (maintenance des parcs éoliens offshore, sauvetage en mer, recherche scientifique sur les océans, etc.).

²¹ CTDO : Centre Technique Drones Ouest

²² IRISPACE : Institut régional de l'innovation spatiale

⇒ La Région continuera à soutenir le projet de création d'un pôle d'excellence aéronautique sur l'aéroport de Morlaix, projet de reconversion récemment lancé par Morlaix Communauté suite à la fermeture du site de maintenance de Hop ! Air France en 2021.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Aides au développement économique	Concessionnaires, Bretagne Aerospace, CTDO, IRISPACE, BDI, Intercommunalités, etc.	Tous	N° 7, 10 et 22
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
À partir de 2023	En cours	<i>La Région a participé au financement de l'étude de préfiguration du pôle d'excellence aéronautique de Morlaix en 2023. Des échanges sont en cours avec Lannion Trégor Communauté pour préciser les modalités de soutien de la Région au projet du CTDO. De nombreux échanges techniques ont été effectués avec le cluster Bretagne Aerospace pour préciser les modalités de sa participation à la coopération aéroportuaire (cf action n°22)</i>	

Levier 5 : Renforcer l'attractivité de l'offre de formation des métiers de l'aéronautique

ACTION n° 10 : Accompagner les établissements et organismes concernés dans l'adaptation de leur offre de formation

Le contexte

- ⇒ Les aéroports bretons accueillent un certain nombre de formations sur les métiers de l'aéronautique, en lien avec l'écosystème aéro-industriel régional. Elles se concentrent historiquement sur l'aéroport de Morlaix, avec la présence d'une antenne du lycée Corbière spécialisée dans la formation d'ingénieurs et techniciens en maintenance des avions de ligne, et la présence du centre de formation ICARE, spécialisé dans la formation de pilotes sur les aéronefs Bombardier CRJ, et bientôt sur Airbus A320. Ces deux sites bénéficient d'un rayonnement national et international, et forment des ingénieurs et pilotes du monde entier.
- ⇒ Le pôle morlaisien est complété par la présence d'une offre de formation au pilotage d'avions de ligne sur les aéroports de Dinard et Brest, avec les entreprises Sim Aéro et Iroise Aéro Formation. Enfin, la grande majorité des aéroclubs présents sur les aéroports bretons dispense des formations au pilotage d'avions de loisirs.
- ⇒ Le développement de l'aviation décarbonée va mécaniquement nécessiter une adaptation importante de l'offre de formation sur les métiers de l'aéronautique. Les acteurs bretons doivent donc anticiper dès aujourd'hui ce changement majeur, à la fois sur la maintenance des avions électriques ou à hydrogène, comme sur leur pilotage.

L'action proposée

- ⇒ Accompagnement des établissements et organismes concernés dans l'adaptation de leur offre de formation.
- ⇒ La Région soutiendra, sous condition d'éligibilité à ses dispositifs de formation, les organismes de formation s'engageant dans une adaptation de leur offre dédiée aux métiers de l'aéronautique.
- ⇒ La Région accompagnera l'émergence du centre de formation spécialisé sur la maintenance de l'avion décarboné, porté par Morlaix Communauté et lancé en juillet 2023.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Aides à la formation	Bretagne Aerospace, Intercommunalités, Etat, Lycée T. Corbière, ICARE, GRETA etc.	Tous	N° 9 et 22
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		

À partir de 2023	En cours	<i>L'appel à projet relatif à la carte des formations professionnelles dispensées dans les lycées bretons, voté en session de juin 2024, propose, pour les 3 prochaines rentrées scolaires l'ouverture de formations, dont certaines à caractère industriel à même de répondre aux besoins de la filière aéronautique et spatiale (soudage, chaudronnerie, électronique, maintenance, etc.).</i>
------------------	----------	--

Objectif n° 3 : Des aéroports écologiquement exemplaires

L'empreinte écologique et la responsabilité du secteur aérien dans le réchauffement climatique, largement abordées dans le premier chapitre, imposent des réponses à la hauteur des enjeux.

L'objectif n° 3 vise donc à rendre les aéroports bretons exemplaires en matière d'empreinte carbone et de préservation de l'environnement. Cet objectif très ambitieux regroupe logiquement un nombre important de leviers d'actions. Sur les emprises aéroportuaires, il s'agira entre autres d'accueillir les compagnies les plus vertueuses, de se conformer à la réglementation sur l'interdiction de certaines lignes aériennes, de réduire l'empreinte carbone des infrastructures, d'anticiper le développement des carburants d'aviation durable, d'accompagner leur adaptation au changement climatique, et de préserver davantage la biodiversité. Le déploiement de l'avion électrique recueillera une attention particulière, dans la mesure où il représente une opportunité inédite pour la reconstitution d'un réseau de liaisons transversales régionales et inter-régionales de courte distance (desserte des îles du Ponant, liaisons avec l'Aquitaine et l'Occitanie, etc.).

Les aéroports doivent également devenir des hubs énergétiques de premier plan, au service du territoire local et régional, et participer à la décarbonation des déplacements terrestres de leurs passagers.

Levier 6 : Accueillir les compagnies les plus vertueuses et se conformer aux réglementations sur l'interdiction de certaines lignes aériennes

ACTION n° 11 : Intégrer une éco-redevance incitative élargie dans les contrats de concession (éRIe)

Le contexte

- ⇒ Les aéronefs en phase de vol et d'approche sont responsables de 84% des émissions de GES générées par l'ensemble des activités aériennes en Bretagne. La réduction de ces émissions est avant tout de la responsabilité des compagnies aériennes. Mais les aéroports doivent être en mesure de les encourager à réduire autant que possible ces émissions, par des mécanismes coercitifs sur les redevances qui leur sont facturées.
- ⇒ Ce type de mécanisme, qui prend la forme d'éco-redevance, ou éco-modulation, est déjà en vigueur sur certains aéroports, mais demeure perfectible dans les modalités de calcul pour être réellement efficace.

L'action proposée

- ⇒ Intégration dans les contrats de concession d'une éco-redevance incitative élargie (éRIE), au profit des vols les moins émissifs.
- ⇒ Cette éco-redevance sera instaurée sur l'ensemble des vols commerciaux de passagers traités par les aéroports de Brest et Rennes, au-delà d'1 Million de passagers annuels. Son algorithme de calcul intégrera les données de base sur l'efficacité énergétique des moteurs, élargies à celles sur le taux de remplissage du vol, et le taux de d'incorporation de carburants d'aviation durable (biocarburants, Hydrogène, électricité). Les vols les moins émissifs disposeront d'un abattement sur les redevances aéronautiques (bonus), à l'inverse des plus émissifs, qui seront assujettis à un supplément sur ces mêmes redevances (malus).

Soutien Région

Partenariats

Aéroports concernés

Actions liées

- Moyens humains (Agents Région)	Concessionnaires	BES et RNS	N°29
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
À partir des nouveaux contrats ou avenants	À venir	<i>La définition et l'instauration de l'éco-redevance est prévue en 2025 pour Rennes dans le cadre de la procédure de renouvellement de la concession, et en 2026 pour Brest dans le cadre du prochain avenant au contrat d'ABO.</i>	

ACTION n°12 : Se mettre en conformité avec la réglementation sur l'interdiction des lignes aériennes sur les destinations disposant d'une offre TGV plus performante en fréquence et temps de parcours

Le contexte

- ⇒ La loi Climat et résilience, promulguée en 2022 instaure la suppression et l'interdiction des liaisons aériennes sur les trajets disposant de liaisons ferroviaires quotidiennes sans correspondance et d'une durée inférieure à 2h30.
- ⇒ La Bretagne est pour l'instant exemptée par cette interdiction, car les deux liaisons potentiellement concernées, entre Rennes et Paris-CDG, et entre Rennes et Lyon affichent des temps de trajet porte à porte supérieurs au TGV.
- ⇒ Les contrats de concession actuels des aéroports bretons n'intègrent pas les dispositions relatives à cette interdiction, ce qui nécessiterait donc une mise en conformité.
- ⇒ La législation est susceptible d'évoluer dans les années à venir, en même temps que les performances de l'offre TGV interrégionale. Les réflexions porteraient notamment sur un passage du seuil d'interdiction de 2h30 à 3h ou 4h. Dans ce cas, les deux liaisons précitées seraient interdites et donc supprimées.

L'action proposée

- ⇒ Mise en conformité avec la réglementation sur l'Interdiction des lignes aériennes sur les destinations disposant d'une offre TGV plus performante en fréquence et temps de parcours
- ⇒ Cette action permettra une mise en conformité des contrats de concession avec le décret portant sur l'interdiction des lignes aériennes sur les destinations disposant d'une offre TGV plus performante en fréquence et temps de parcours (liaisons quotidiennes sans correspondance et d'une durée inférieure à 2h30).
- ⇒ Un règlement d'adaptation de l'offre aérienne sera intégré dans les contrats de concession des aéroports de Rennes et Brest, reprenant les dispositions législatives en vigueur sur l'interdiction de liaisons aériennes.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région)	Concessionnaires	BES et RNS	N°2 et 3
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
À partir des nouveaux contrats ou avenants	À venir	<i>La législation en vigueur reste inchangée et ne nécessite pas pour l'instant d'avenant aux contrats concernés.</i>	

Levier 7 : Réduire l'empreinte écologique des infrastructures, accompagner leur adaptation au changement climatique et préserver la biodiversité in situ

ACTION n°13 : Accompagner les concessionnaires pour l'obtention de la certification ACA 3 et 5

Le contexte

- ⇒ Les 4 aéroports sous responsabilité régionale sont engagés dans une démarche pluri-annuelle de réduction de l'empreinte écologique de leurs activités, à travers leur participation au

programme international Airport Carbon Accreditation. Ce programme impose un cadre d'action et d'évaluation normé et évolutif, en plusieurs étapes avec six niveaux de certification.

⇒ Actuellement certifiés au 1^{er}, 2^{ème} ou 3^{ème} niveau, les 4 aéroports ont encore beaucoup d'efforts à accomplir pour atteindre la neutralité carbone et compenser leurs émissions localement. Pour y parvenir, les concessionnaires auront besoin d'un accompagnement plus étroit de la part de la Région, notamment pour participer aux investissements nécessaires, ou faciliter les partenariats sur les actions rentrant dans le scope 3 du programme (décarbonation des déplacements terrestres des passagers et des salariés du site, consommation d'énergie des entreprises présentes sur site, etc.).

L'action proposée

- ⇒ Accompagnement des concessionnaires pour l'obtention de la certification ACA 3 et 5.
- ⇒ Plus précisément, les services de la Région seront mobilisés pour accompagner les concessionnaires dans leurs démarches d'obtention des certifications de niveau 3 et 5. Une attention particulière sera portée sur les investissements à consentir, et les partenariats locaux à formaliser.
- ⇒ D'ici à 2040, les aéroports de Brest et Rennes devront être certifiés ACA5, et les aéroports de Dinard et Quimper ACA3.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région), - Subventions d'investissement	Concessionnaires, entreprises sur site, collectivités locales, etc.	BES et RNS, DNR, UIP	N° 14 à 21
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
À partir de 2025	En cours	<i>Les objectifs de certification ACA5 et ACA3 pour les aéroports de Rennes et Dinard ont été intégrés au dossier de consultation des entreprises de la procédure de renouvellement de la concession. Ce travail est en cours concernant l'aéroport de Brest dans le cadre d'un avenant au contrat d'ABO.</i>	

ACTION n° 14 : Elaborer une feuille de route de préservation de la biodiversité et des milieux écologiques sur les aéroports

Le contexte

- ⇒ Sur les emprises aéroportuaires, les grandes étendues de prairies aux abords des pistes, les franges boisées ou les zones humides constituent d'importants puits de carbone et des refuges pour la biodiversité. Ce capital naturel doit être préservé, voire renforcé.
- ⇒ Pour y parvenir, les concessionnaires de plusieurs aéroports bretons collaborent depuis plusieurs années avec des associations environnementales locales et régionales, puis plus récemment avec l'association nationale Aérobiodiversité.
- La Région Bretagne est adhérente de cette association depuis 2022, ainsi que ses trois concessionnaires. Ses activités sur les aéroports n'en sont qu'au début et doivent être poursuivies.

L'action proposée

- ⇒ Élaboration d'une feuille de route de préservation de la biodiversité et des milieux écologiques sur les aéroports ;
- ⇒ Pour chaque aéroport sous propriété Région, cette feuille de route présentera les lignes directrices en matière de préservation et de restauration de la biodiversité, des milieux aquatiques et des corridors écologiques. Elle précisera les moyens techniques et financiers à mobiliser, et les actions prioritaires à mener sur les secteurs sanctuarisés à cet effet dans le schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA - cf. action n°7).

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région), - Aides aux associations	Concessionnaires, Aérobiodiversité, Financements de la Fondation Breizh Biodiv, FNE, etc.	BES, RNS, DNR, UIP	N°7

- -Fonds FEDER Bretagne 2021-2026 (Objectif n°5)	Phasage	État d'avancement - Mi-2025
Définition de la feuille de route :2025-2026 Mise en œuvre opérationnelle :2026-2035	À venir	<i>Le lancement de la définition de la feuille de route est programmé pour fin 2025</i>

ACTION n°15 : Identifier les vulnérabilités des aéroports bretons face aux impacts du changement climatique

Le contexte

- ⇒ Les effets du changement climatique sont déjà présents en Bretagne, et vont continuer de s'accroître dans le futur, en impactant le territoire. La survenue d'aléas climatiques tels que les canicules, les sécheresses, les inondations liées à des précipitations extrêmes, l'élévation du niveau de la mer et les épisodes de submersion marine augmentera, de façon plus ou moins significative en fonction de l'augmentation de la concentration en GES dans l'atmosphère.
- ⇒ Les infrastructures aéroportuaires sont vulnérables face aux aléas climatiques. Les canicules provoquent la déformation des chaussées aéronautiques, les inondations peuvent générer des dégâts sur les bâtiments. Des événements météorologiques extrêmes peuvent également impacter les infrastructures (tempêtes, orages). Il est nécessaire d'anticiper l'évolution du climat pour adapter les infrastructures aéroportuaires au climat futur, dans un objectif de réduction des coûts et de maîtrise des risques.
- ⇒ A l'échelle internationale, on considère que l'inaction face aux impacts du changement climatique pourrait coûter entre 5 et 20% du PIB pour réparer les dégâts, tandis que le coût de l'adaptation au changement climatique est estimé à 1% du PIB.
- ⇒ Le plan national d'adaptation au changement climatique préconise d'identifier les vulnérabilités climatiques et de prévoir les actions d'adaptation à l'horizon 2030, 2050 et 2100. La Région Bretagne lance avec ses partenaires Ambition Climat Bretagne une Stratégie régionale d'adaptation au changement climatique (SRACC), en cohérence avec l'objectif 22 du SRADDET. Cette démarche démarra par la réalisation d'un diagnostic de vulnérabilités, qui pourra intégrer le sujet des aéroports.

L'action proposée

- ⇒ Elaboration d'un diagnostic de vulnérabilités à l'échelle de l'ensemble des aéroports bretons
- ⇒ Identification des leviers d'adaptation au changement climatique et des priorités d'investissement pour accroître la résilience des infrastructures ;

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région), - Financement de la SRACC	Ensemble des concessionnaires des aéroports, DGAC	Tous	N° 13 et 14
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
Élaboration du diagnostic de vulnérabilités de la SRACC : 2025-2026 Identification des leviers : 2026	À venir	<i>Le lancement du diagnostic de vulnérabilités est programmé pour fin 2025/début 2026</i>	

Levier 8 : Développer des hubs énergétiques sur les entreprises aéroportuaires et anticiper le déploiement des carburants d'aviation durable

ACTION n° 16 : Élaborer et déployer un schéma stratégique photovoltaïque aéroportuaire (SSPA)

Le contexte

- ⇒ La Bretagne figure parmi les régions les moins autonomes en production d'énergie, la rendant très dépendante de l'extérieur. Elle ne produit par exemple que 15% de l'électricité qu'elle consomme. Le défi de l'autonomie énergétique est immense, et passe par une accélération de la production d'énergies renouvelables, notamment en électricité verte.
- ⇒ Les aéroports disposent d'entreprises foncières très importantes, idéales pour l'implantation de parcs photovoltaïques au sol, ainsi que de grandes surfaces de parking pour l'installation d'ombrières photovoltaïques.
- ⇒ Au sein du patrimoine de la Région Bretagne, ils concentrent les deux tiers du potentiel de solarisation des équipements, loin devant les surfaces de toit des lycées ou les ports. Au total, les 4 aéroports sous propriété Région cumulent un potentiel aménageable maximal de près de 90ha, avec une production annuelle estimée à 110 GWh, soit l'équivalent de la consommation annuelle d'électricité d'une ville de la taille de Vannes ou Saint-Malo.

L'action proposée

- ⇒ Elaboration et déploiement du schéma stratégique photovoltaïque aéroportuaire (SSPA)
- ⇒ Le SSPA se veut être la déclinaison opérationnelle sur les aéroports de la feuille de route de solarisation du patrimoine régional HEOL BREIZH. Il sera élaboré avec l'appui de la SEMBREIZH à l'échelle des 4 aéroports, puis progressivement déployé sur chacun d'entre eux d'ici à 2030. Les emplacements choisis pour les installations seront également intégrés au schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA, Cf action n°7).
- ⇒ Les installations photovoltaïques permettront l'autoconsommation électrique et l'apport de recettes domaniales pour chaque aéroport, la vente d'électricité, avec le cas échéant, la possibilité d'intégrer des boucles énergétiques locales. Aussi, l'électricité produite pourra également alimenter des bornes de recharges électriques rapides côté ville, en accès libre à tout type de véhicule électrique léger (cf. action n° 20).

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Budget prestation de services (SemBreizh)	Concessionnaires, SemBreizh, collectivités locales	BES, RNS, DNR, UIP	N°7, 21 et 25
Phasage	<i>État d'avancement - Mi-2025</i>		
Définition du SSPA : 2024-2025 Déploiement : 2026-2030	En cours	<i>La définition du SSPA est en cours de finalisation pour un achèvement prévu à l'été 2025. Les premiers projets de déploiement seront mis à l'étude par les concessionnaires en 2026.</i>	

ACTION n° 17 : Engager des réflexions sur l'installation de stations de distribution d'hydrogène renouvelable

Le contexte

- ⇒ D'ici à 2050, l'hydrogène va progressivement s'imposer comme un carburant durable particulièrement adapté aux mobilités lourdes, tels que les avions, les bateaux, et les poids-lourds.
- ⇒ Les aéroports peuvent devenir des hubs privilégiés de distribution, voire de production d'hydrogène renouvelable, au bénéfice des avions côté piste, mais aussi des poids-lourds côté ville.
- ⇒ La Région Bretagne s'est récemment engagée à assurer dans ses ports, gares et aéroports, l'approvisionnement en hydrogène renouvelable, à travers l'adoption d'une feuille de route de déploiement de l'hydrogène à l'horizon 2030.

L'action proposée

- ⇒ Lancement de réflexions sur l'installation de stations de distribution d'hydrogène renouvelable.
- ⇒ Ces hubs devront être intégrés dans un écosystème territorial plus large de production et de distribution d'hydrogène, en cohérence avec les orientations de la feuille de route bretonne de déploiement de l'hydrogène renouvelable à l'horizon 2030. Dans cette logique d'écosystèmes territoriaux, l'intégration des aéroports dans les réflexions actuelles pour le déploiement des infrastructures H2 sur les ports bretons sera encouragée, en premier lieu à Brest, en lien avec le projet européen REDII, récemment lancé sur le port de Brest.
- ⇒ Dans un premier temps, des emplacements dédiés seront identifiés sur 4 emprises aéroportuaires, en cohérence avec chaque plan de composition générale des infrastructures (PCG), et chaque schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA, Cf action n°7). A plus longue échéance, les réflexions sur leur installation seront lancées à l'initiative de la Région et des trois concessionnaires, en collaboration étroite avec les collectivités locales.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Subventions d'investissement - Aides au développement économique	Concessionnaires, Collectivités locales	BES, RNS, DNR, UIP	N°7
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
Identification des sites : 2024-2025 Installation : A partir de 2027	En cours	<i>Des premiers emplacements dédiés à l'installation de station de production/distribution d'H2 ont été identifiés et intégrés dans les PCG des aéroports de Brest et Rennes.</i>	

ACTION n°18 : Accompagner les concessionnaires pour le déploiement des infrastructures de stockage et de distribution des carburants d'aviation durable

Le contexte

- ⇒ La décarbonation du transport aérien va nécessiter des investissements technologiques majeurs, tant sur la conception des avions, que sur la production de carburants durables. Ce profond changement va également nécessiter d'adapter les infrastructures aéroportuaires côté piste pour accueillir les futurs avions, stocker et distribuer les carburants durables.
- ⇒ A l'horizon 2050, et compte-tenu d'un certain nombre de verrous technologiques, les experts prédisent une utilisation préférentielle des carburants en fonction du rayon d'action des aéronefs : kérósène classique et biocarburants pour les moyens et longs courriers, hydrogène et électricité pour les courts courriers et avions régionaux.
- ⇒ Les aéroports vont donc devoir être en mesure de proposer tout type de carburants : le kérósène classique (Jet A1), les biocarburants de type SAF ou e-fuels, de l'hydrogène à l'état liquide ou gazeux, et enfin de l'électricité.

L'action proposée

- ⇒ Accompagnement des concessionnaires pour le déploiement des infrastructures de stockage et de distribution des carburants d'aviation durable.
- ⇒ Les investissements à consentir sont potentiellement importants : réseaux et prises électriques 400Hz, cuves dédiées aux SAF, e-fuels, et hydrogène, engins de pistes spécifiques, etc. Ces infrastructures pourront bénéficier d'un soutien financier régional, dans le respect des conditions prévues par les contrats de concession. De plus, au gré des opportunités, les concessionnaires seront encouragés et accompagnés par la Région pour l'octroi d'aides au niveau national et européen (fonds du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et son programme de déploiement des infrastructures dédiées aux carburants alternatifs, fonds d'aides à l'innovation, etc.).

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région)	Concessionnaires, Etat, Union Européenne	BES, RNS, DNR, UIP	N°7

- Subventions d'investissements Phasage	(Financement CEF-AFIFGEN)	État d'avancement - Mi-2025
À partir de 2026	En cours	<i>Des travaux préparatoires ont été réalisés en 2023 et 2024 pour anticiper l'installation de prises électriques 400Hz sur plusieurs postes avions de l'aire de stationnement principale de l'aéroport de Rennes. Dans le même temps, l'aéroport de Brest a réalisé des travaux d'amélioration de la performance de ses prises 400Hz sur ses 8 postes avions déjà équipés.</i>

Levier 9 : Encourager le passage à l'avion « vert » dans les activités loisirs aéronautiques et de formation au pilotage

ACTION n°19 : Accompagner les aéroclubs dans leurs démarches de déploiement d'aéronefs électriques

Le contexte

- ⇒ L'aviation légère, destinée aux loisirs aéronautiques, la formation au pilotage ou le transport de passagers sur très courte distance, sera le premier segment à bénéficier d'aéronefs à motorisation décarbonée. Cette motorisation sera avant tout électrique, avec des technologies déjà matures et homologuées.
- ⇒ La Bretagne a la chance de disposer d'acteurs précurseurs dans le déploiement des avions électriques.
- ⇒ Les aéroclubs commencent à s'intéresser aux aéronefs électriques, mais ils sont encore onéreux et nécessitent des formations au pilotage spécifiques.
- ⇒ Les aéroports de Morlaix et Rennes sont désormais engagés dans la formation de pilotes d'aéronefs électriques, qu'il convient de promouvoir.

L'action proposée

- ⇒ Accompagnement des aéroclubs dans leurs démarches de déploiement d'aéronefs électriques.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Aides aux associations	Aéroclubs, concessionnaires, etc.	Tous	N°20
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
2026-2035	À venir	<i>Les modalités de mise en œuvre de l'action seront étudiées dans le cadre de la coopération aéroportuaire régionale</i>	

ACTION n°20 : Accompagner l'installation de bornes de recharge pour l'alimentation des aéronefs électriques

Le contexte

- ⇒ Le déploiement progressif des aéronefs électriques sur les aéroports va nécessiter d'adapter les infrastructures électriques et l'installation de bornes de recharge électriques sur les tarmac réservés à l'aviation légère.

L'action proposée

- ⇒ Installation de bornes de recharge pour l'alimentation des aéronefs électriques à l'initiative des concessionnaires des 4 aéroports sous propriété Région, et financées conformément aux modalités prévues dans chaque contrat de concession.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
----------------	--------------	---------------------	---------------

- Moyens humains (Agents Région) - Subventions d'investissements	Concessionnaires	BES, RNS, DNR, UIP	N° 19
Phasage	<i>État d'avancement - Mi-2025</i>		
À partir de 2024	<i>En cours</i>	<i>Une première borne de recharge pour aéronefs électriques a été installée sur l'aéroport de Rennes en 2024.</i>	

Levier 10 : Décarboner l'accessibilité terrestre des aéroports de Brest et Rennes

ACTION n°21 : Déployer une offre de mobilité terrestre décarbonée en lien avec les hubs énergétiques des aéroports

Le contexte

- ⇒ Les déplacements terrestres des passagers génèrent annuellement env. 12% des émissions de GES imputable au trafic aérien des aéroports bretons. Bien que plus limités, les déplacements des salariés travaillant sur site sont également à prendre en compte.
- ⇒ La décarbonation de ces déplacements va nécessiter d'importants investissements, sur le matériel roulant des transports publics, mais aussi en bornes de recharge électrique sur les parkings des aéroports pour alimenter les véhicules des passagers et des sociétés de location. Les concessionnaires ont commencé à déployer des bornes de recharge sur les parkings des passagers et des loueurs.

L'action proposée

- ⇒ Déploiement d'une offre de mobilité terrestre décarbonée en lien avec les hubs énergétiques des aéroports.
- ⇒ La Région accompagnera ses concessionnaires dans le déploiement de bornes de recharge électriques sur les parkings passagers et loueurs des aéroports de Brest et Rennes. Des réflexions seront également lancées pour l'installation de bornes de recharge rapides en accès libre, et pour permettre l'alimentation de l'ensemble du parc de bornes par l'électricité produite sur place (cf. action n°16).
- ⇒ Des réflexions pourraient être menées pour décarboner les réseaux de bus et vélo desservant les deux aéroports, en cohérence avec les réflexions plus globales pour l'amélioration de l'accessibilité terrestre des deux aéroports (Cf actions n°27 et 28 du levier n°14).

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Subventions d'investissement	Concessionnaires, Région Bretagne, Rennes Métropole, Brest Métropole	BES, RNS	N°16, 27 et 28
Phasage	<i>État d'avancement - Mi-2025</i>		
À partir de 2024	<i>En cours</i>	<i>Les parkings passagers des aéroports de Brest et Rennes disposent respectivement de 16 et 17 places équipées de bornes recharge lentes, installées entre 2022 et 2024. De nouvelles places seront équipées prochainement, y compris sur les parkings dédiés aux loueurs de véhicules.</i>	

Objectif n°4 : Une approche aéroportuaire régionale

Le développement des aéroports bretons s'est jusqu'à présent effectué sans vision précise du rôle de chacun et de leurs complémentarités, et sans formalisation d'une stratégie de collaboration. Cette situation « fragmentée » montre actuellement ses limites au regard des fragilités économiques de la majorité d'entre eux, et surtout des défis que représentent l'adaptation aux mutations économiques du secteur aérien, l'urgente décarbonation des activités, ou le renforcement de leur ancrage territorial.

Sans une vision collective et concertée, le risque est de subir encore davantage les effets de l'économie de marché, au profit des aéroports les plus compétitifs ou volontaristes. L'objectif n°4 vise donc à impulser une démarche de collaboration inter-aéroportuaire pérenne et réaliste, tout en veillant à associer autant que possible le voisin nantais, si impactant dans les besoins de mobilités des bretons.

Levier 11 : Mettre en œuvre une stratégie aéroportuaire régionale (Bretagne administrative) intégrant l'ensemble des aéroports bretons

ACTION n°22 : Définir une charte de coopération inter-aéroportuaire à l'échelle des aéroports et aérodromes bretons

Le contexte

- ⇒ Hormis les aéroports liés contractuellement comme Brest et Quimper ou Rennes et Dinard, il n'existe pas d'initiatives de coopération inter-aéroportuaire des aéroports et aérodromes bretons.
- ⇒ La mise en œuvre d'une charte de coopération permettrait de coordonner efficacement les stratégies de développement de chaque aéroport, de générer des économies d'échelle sur certaines missions opérationnelles, et d'éviter certaines concurrences stériles.

L'action proposée

- ⇒ Définition d'une charte de coopération inter-aéroportuaire à l'échelle des aéroports et aérodromes bretons.
- ⇒ Cette charte sera définie collectivement entre l'ensemble des propriétaires et leurs concessionnaires. Elle mettra notamment l'accent sur une identification concertée des vocations conférées à chaque plateforme, et précisera les actions à réaliser sur 3 à 4 thématiques concrètes de coopération.
- ⇒ Les actions visant à la mutualisation des moyens techniques et humains, ou de lobbying collectif seront priorisées, puis hiérarchisées selon leur degré de faisabilité.
- ⇒ L'animation collective et le suivi des actions prévues seront pilotés par les services de la Région.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région)	Propriétaires et concessionnaires des aéroports et aérodromes	Tous	N°9 et 10
Phasage		<i>État d'avancement - Mi-2025</i>	
Élaboration : 2024-2025 Mise en œuvre : 2025-2035	En cours	cf chapitre n°4	

ACTION n°23 : Intégrer la stratégie aéroportuaire régionale dans le SRADDET

Le contexte

- ⇒ Le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire SRADDET, élaboré par la Région, est le document de planification de référence qui, à l'échelle de la Bretagne administrative, précise la stratégie, les objectifs et les règles à suivre dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire, comme l'habitat, l'économie, les mobilités ou l'environnement.
- ⇒ La loi 3DS du 21 février 2022, relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et de simplification de l'action publique locale impose désormais l'intégration d'une stratégie aéroportuaire dans le SRADDET

L'action proposée

- ⇒ Intégration de la stratégie aéroportuaire régionale dans le SRADDET
- ⇒ Les grandes orientations et les principaux leviers d'actions de la stratégie aéroportuaire ont été intégrés dans le document général de révision du SRADDET, soumis au vote de l'assemblée régionale en juin 2023. Cette intégration prend la forme d'un nouveau sous-objectif dans le grand chapitre consacré à l'objectif n°3 « Assurer le meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde »

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région)	/	Tous	Toutes
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
2023	Réalisé	/	

Levier 12 : Favoriser les complémentarités entre les plateformes et coopérer davantage avec Nantes atlantique

ACTION n°24 : Définir des actions de coopération avec l'État et les collectivités ligériennes concernées

Le contexte

- ⇒ Premier aéroport utilisé par les Bretons, l'aéroport de Nantes fait actuellement l'objet d'un projet de réaménagement majeur, décidé en 2019 en réponse à l'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame des Landes.
- ⇒ Ce projet est potentiellement très impactant pour le développement des aéroports bretons, en particulier celui de Rennes. Sa concrétisation devrait s'effectuer d'ici à 2030, dans le cadre de la future concession des aéroports de Nantes et Saint-Nazaire, qui doit démarrer fin 2026.
- ⇒ Le renouvellement concomitant des deux concessions de Nantes/St-Nazaire et Rennes/Dinard constitue une opportunité inédite de formaliser des objectifs réciproques de coopération durable, pour une meilleure articulation des trajectoires de développement des deux aéroports de Nantes et Rennes.
- ⇒ Enfin, l'Etat est également propriétaire de l'aéroport de Lorient (LRT), qu'il souhaite toujours transférer aux collectivités locales, au premier rang desquelles la Région Bretagne.

L'action proposée

- ⇒ Définition d'actions de coopération avec l'État et les collectivités ligériennes concernées
- ⇒ Ces actions visent à faire converger les intérêts réciproques de chaque propriétaire délégant des aéroports de Rennes, Nantes, voire Lorient, au bénéfice de l'accessibilité aérienne des Bretons et des Ligériens, des finances publiques et du climat social.
- ⇒ À cet effet, la Région Bretagne prolongera le dialogue initié en 2024 avec ses partenaires en vue d'articuler les stratégies de développement des aéroports de Rennes, Nantes et Lorient, avec l'objectif d'optimiser l'usage des trois infrastructures. Cette optimisation serait triplement bénéfique : elle favoriserait un report d'une partie du trafic nantais sur l'aéroport de Rennes, voire de Lorient, soulagerait la plateforme nantaise et les 71 000 habitants concernés par son survol, et donc de réorienter le projet de réaménagement dans des conditions économiques et environnementales plus raisonnables.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées

- Moyens humains (Agents Région)	Etat, Région Pays de la Loire, Nantes Métropole	RNS, LRT	N°1 et 2
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
2024-2026	En cours	<i>Des premiers échanges politiques et techniques avec l'Etat et la Région Pays de la Loire ont été effectués en 2024, sans aboutir pour l'instant à des décisions concrètes.</i>	

Objectif n°5 : Des aéroports ancrés dans leur territoire

Les aéroports pâtissent d'une mauvaise image dans l'esprit d'une majorité de citoyens. Ils sont souvent décrits comme de vastes espaces fermés dont l'activité génère beaucoup de nuisances. Dans un contexte climatique où l'avion est critiqué, l'utilité des aéroports pour leur territoire est fortement questionnée.

L'objectif n°5 vise à ancrer davantage les aéroports bretons dans leur territoire d'influence. Cela supposera surtout de développer les interdépendances positives entre les aéroports et leur proche environnement, sans oublier de veiller à réduire les nuisances supportées par les riverains. A terme, à travers cet objectif, les aéroports deviendraient de véritables hubs énergétiques et économiques, en complément de leur fonction première de hub de mobilités.

Levier 13 : Favoriser une meilleure intégration des aéroports dans leur territoire à proximité immédiate

ACTION n°25 : Identifier et mettre en place de synergies territoriales avec les acteurs économiques et institutionnels locaux

Le contexte

- ⇒ Les aéroports bretons disposent d'un potentiel foncier important susceptible d'être valorisé au profit de leur territoire d'influence, à proximité immédiate, ou dans un rayon plus large.
- ⇒ Les récentes lois sur l'accélération des énergies renouvelables et la mise en application de l'objectif Zéro Artificialisation Nette contribuent à repositionner les aéroports au cœur des politiques d'aménagement urbain, notamment des métropoles de Rennes et Brest. Ces deux lois vont en effet un peu plus complexifier l'équation foncière et énergétique des collectivités locales, dans un contexte déjà prégnant de raréfaction du foncier disponible, et d'autonomie énergétique encore trop limitée.

L'action proposée

- ⇒ Identification et mise en place de synergies territoriales avec les acteurs économiques et institutionnels locaux.
- ⇒ Pour chaque aéroport sous propriété Région, les concessionnaires et la Région se rapprocheront des principaux acteurs économiques et institutionnels du territoire pour identifier et concrétiser des synergies territoriales ciblées sur les thématiques du développement économique et de l'énergie.
- ⇒ Sur le développement économique, la Région et ses concessionnaires proposeront une mise en cohérence des 4 schémas de valorisation du patrimoine aéroportuaire avec les politiques d'aménagement économique des intercommunalités concernées (SVPA : cf action n°7). D'autres synergies plus spécifiques seront identifiées sur les 4 territoires, comme à Rennes où Rennes Métropole souhaite intégrer l'offre logistique de fret express de l'aéroport à l'offre de services du pôle d'excellence industriel de la ZAC de la Janais, située à proximité.
- ⇒ Sur l'énergie, le déploiement du schéma stratégique photovoltaïque aéroportuaire (SSPA, cf action n°16) sera l'occasion d'encourager la valorisation locale de l'électricité produite, au profit d'entreprises ou d'équipements publics situés à proximité immédiate, en vente de gré

<p>à gré notamment²³. Des réflexions seront menées pour constituer des sociétés de projet²⁴ pour élargir le financement des installations photovoltaïques prévues sur les 4 aéroports aux collectivités locales. À plus long terme, la création de boucles énergétiques locales intégrant la production électrique des aéroports pourra être étudiée, au gré des initiatives locales.</p>			
Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Budget prestations de services (études)	Concessionnaires, collectivités locales, entreprises, associations, Syndicats départementaux d'énergie, etc.	BES, RNS, DNR, UIP	N°7 et 16
Phasage	<i>État d'avancement - Mi-2025</i>		
2024-2035	En cours	<p><i>De nombreux échanges politiques et techniques ont été menés en 2024 et 2025 pour amorcer les réflexions avec les collectivités locales des 4 aéroports.</i></p>	

ACTION n°26 : Participer aux réflexions d'aménagement urbain menées par Brest Métropole et Rennes Métropole visant l'amélioration de l'interface Ville/aéroport

<p>Le contexte</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Les abords immédiats des aéroports souffrent dans la majorité des cas d'un déficit d'attractivité urbaine, avec des espaces publics dégradés et inadaptés, des zones d'activités anciennes ou en friche, l'absence de commerce et services de proximité, etc. ⇒ Les Métropoles de Brest et Rennes ont récemment lancé des projets d'amélioration de l'accessibilité des sites aéroportuaires en vélo (schéma directeur vélo 2020-2025 à Brest, Réseau express vélo à Rennes), ou en transport en commun (ligne de TramBus n°4 à Rennes). Ces projets seront complétés par un réaménagement des espaces publics traversés. 			
<p>L'action proposée</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Participation aux réflexions d'aménagement urbain menées par Brest Métropole et Rennes Métropole visant l'amélioration de l'interface Ville/aéroport. ⇒ La Région et ses concessionnaires alimenteront les réflexions menées par les deux métropoles, avec la volonté d'améliorer l'attractivité des abords immédiats des deux aéroports, notamment grâce à une pacification des espaces publics (sécurisation des cheminements piétons et vélos, réduction du stationnement sauvage, etc.). ⇒ A plus long terme, des réflexions pourront conjointement être lancées avec les Métropoles sur la densification de l'offre de commerce et de services sur site ou à proximité des aéroports, avec l'objectif de répondre davantage aux besoins des usagers aériens comme à la population riveraine. 			
Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Budget prestation de services (études)	Concessionnaires, Métropoles, communes de Guipavas et St-Jacques de la Lande	BES, RNS	N°25, 27 et 28
Phasage	<i>État d'avancement - Mi-2025</i>		
2024-2035	En cours	<p><i>De nombreux échanges politiques et techniques ont été menés en 2024 et 2025 pour amorcer les réflexions avec les collectivités locales des deux aéroports. Un groupe de travail permanent permettant de traiter les actions n°25 à 28 a été mis en place en 2024 avec Rennes Métropole et la commune de St-Jacques de la Lande,</i></p>	

²³Vente de gré à gré, ou PPA (Power Purchase Agreement) : Contrat de droit privé liant un producteur d'électricité à un ou plusieurs consommateurs.

²⁴ Société de projet ou SPV (Special Purpose Vehicle) : entité légale détenant les actifs au sens comptable d'un projet : accès au foncier, installations et équipements, contrat de vente d'électricité, contrats de maintenance, assurances, fonds propres.

		<i>notamment pour définir conjointement le tracé idéal de la future ligne de TramBus T4.</i>
--	--	--

Levier 14 : Améliorer l'accessibilité terrestre des aéroports de Brest et Rennes

ACTION n°27 : Renforcer les dessertes en transports collectifs des aéroports de Brest et Rennes

Le contexte

- ⇒ L'accessibilité terrestre en transports collectifs des aéroports de Brest et Rennes est primordiale pour donner la possibilité au plus grand nombre de Bretons et de visiteurs aériens de se déplacer. Dans une logique d'équité territoriale, les territoires bretons les plus éloignés des deux aéroports, en particulier ceux du Centre-Bretagne, la côte morbihannaise et le pourtour de la baie de Saint-brieuc, devraient pouvoir disposer d'une offre de mobilité complémentaire à la voiture, notamment en liaisons directes en car.
- ⇒ Sur l'accessibilité de courte distance, les deux aéroports sont desservis par les bus des réseaux urbains de/vers les deux centres-villes, avec des niveaux de fréquence et des temps de parcours de/vers les centres-villes toutefois encore perfectibles. Aussi, dans les deux cas, il n'existe pas de desserte directe entre les aérogares et les gares centrales, rendant les trajets intermodaux plus complexes.
- ⇒ Sur l'accessibilité de moyenne et longue distance, les deux aéroports ne sont pour l'instant pas desservis par les réseaux de car interurbains, que ce soit par le réseau public BreizhGo comme par les réseaux des autocaristes privés (Flixbus et BlaBlaCar Bus). Etant relativement éloignés des infrastructures ferroviaires, ils ne sont pas non plus connectés au réseau ferroviaire régional.

L'action proposée

- ⇒ Renforcement des dessertes en transports collectifs des aéroports de Brest et Rennes
- ⇒ La Région et ses deux concessionnaires poursuivront les réflexions engagées avec Rennes Métropole et Brest Métropole pour l'amélioration du niveau de service des bus urbains.
- ⇒ Sur les liaisons interurbaines, la Région étudiera la possibilité de relier certains aéroports au réseau public BreizhGo et de configurer, en collaboration avec les concessionnaires, de nouvelles lignes de car (lancement d'appels d'offre afin de retenir des opérateurs privés), dans des conditions économiques acceptables.
- ⇒ Enfin, la Région et ses deux concessionnaires créeront les conditions d'accueil des autocaristes de longue distance, au gré de leurs sollicitations.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Budget d'investissement réseau BreizhGo	Concessionnaires, Brest Métropole, Rennes Métropole	BES, RNS	N° 21, 26 et N°28
Phasage	<i>Etat d'avancement - Mi-2025</i>		
À partir de 2024	En cours	<i>Idem action n°26</i>	

ACTION n°28 : Crée des pôles intermodaux sur les aéroports de Brest et Rennes

Le contexte

- ⇒ L'amélioration de l'accessibilité terrestre des aéroports de Brest et Rennes nécessite le développement de pôles intermodaux dédiés en accès direct aux aérogares. Ce développement reste pour l'instant embryonnaires dans les deux cas.

- ⇒ L'aéroport de Brest dispose déjà d'un emplacement dédié au droit de l'aérogare, mais est pour l'instant sous-utilisé et sa configuration doit être réinterrogée. Celui de Rennes ne dispose pas d'emplacement dédié, mais des réflexions sont en cours avec Rennes Métropole pour déterminer sa localisation idéale, dans le cadre du projet de la ligne n°4 du réseau de TramBus.
- ⇒ La réactualisation des plans de composition générale des deux aéroports (PCG), échelonnée sur 2023 et 2024 est l'occasion d'intégrer des principes d'aménagement de ses pôles intermodaux (localisation, configuration, etc.).

L'action proposée

- ⇒ Création de pôles intermodaux sur les aéroports de Brest et Rennes ;
- ⇒ Dans un premier temps, les emplacements de ces pôles seront définis dans les deux PCG réactualisés.
- ⇒ Puis dans un second temps, ces pôles seront aménagés et calibrés en fonction de l'offre de transport à accueillir.
- ⇒ Cette action devra être menée en cohérence avec les actions connexes n°7, n°21 et n°27.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région) - Budget prestations de services (PCG) - Subventions d'investissements	Concessionnaires	BES, RNS	N°7, 21 et 27
Phasage	Etat d'avancement - Mi-2025		
Emplacement : 2023 et 2024 Aménagement : À définir	En cours	<i>La réactualisation des deux plans de composition générale des deux aéroports (PCG), a intégré des principes d'aménagement des deux pôles intermodaux (localisation, configuration, etc.).</i>	

Levier 15 : Contribuer à la réduction des nuisances aériennes subies par les riverains des aéroports

ACTION n°29 : Poursuivre et renforcer les partenariats actuels au sein des commissions consultatives environnementales

Le contexte

- ⇒ Le trafic aérien, commercial ou non-commercial génère du bruit. En la matière, chaque aéroport dispose d'un plan d'exposition au bruit (PEB), intégré dans les documents d'urbanisme locaux, et qui délimite 3 à 4 zones de bruit selon des seuils acoustiques prédéfinis (A, B, C et D). En Bretagne, seuls les PEB des aéroports de Brest, Rennes et Lorient impactent un nombre important d'habitants, respectivement 7 000, 8 000 et 5 700 habitants.
- ⇒ Aussi, la majorité des aéroports dispose d'une commission consultative environnementale (CCE), qui permet le dialogue entre les riverains, les autorités de l'aéroport, les services de la navigation aérienne de la DGAC, et les élus des communes.
- ⇒ Leur fonctionnement est primordial pour régler les conflits liés au bruit des avions. Cela passe le plus souvent par la modification des couloirs aériens et des procédures de navigation en approche des aéroports, ou la modification des plans d'exposition au bruit pour l'éligibilité des logements aux aides à l'insonorisation.

L'action proposée

- Sous réserve d'un avis favorable de l'État compétent :
- ⇒ Poursuite et renforcement des partenariats actuels au sein des commissions consultatives environnementales.
- ⇒ Les CCE de Brest et Rennes pourraient servir d'instance d'évaluation ex-post de l'efficacité des éco-redevances incitatives élargies appliquées sur les lignes commerciales (cf. action n°11). En effet, les nouvelles générations d'avions comme l'A320Néo ou le Boeing 737Max consomment moins de kérosène, et génèrent aussi respectivement 50 et 40% de bruit en moins en approche des pistes, au décollage comme à l'atterrissement.

Soutien Région	Partenariats	Aéroports concernés	Actions liées
- Moyens humains (Agents Région)	Concessionnaires, Collectivités locales, DGAC/DSACO, ACNUSA, associations locales, etc.	BES, RNS, DNR, UIP	N° 11
Phasage	État d'avancement - Mi-2025		
Chaque année	<i>En cours</i>	<i>Le travail de médiation s'est poursuivi en 2023 et 2024 au sein des deux CCE de Brest et Rennes. Suite à de nombreuses contestations locales, la modification des couloirs aériens d'approche de l'aéroport de Rennes, initiée par la DGAC en 2022, a fait l'objet de réajustements, qui ont été validés par l'ensemble des communes concernées en CCE de juin 2024.</i>	

Chapitre 3 : Vocations et ambitions conférées aux 4 aéroports sous propriété Région

Sous propriété de la Région depuis le 1^{er} mars 2007, les aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper sont directement concernés par la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie aéroportuaire régionale.

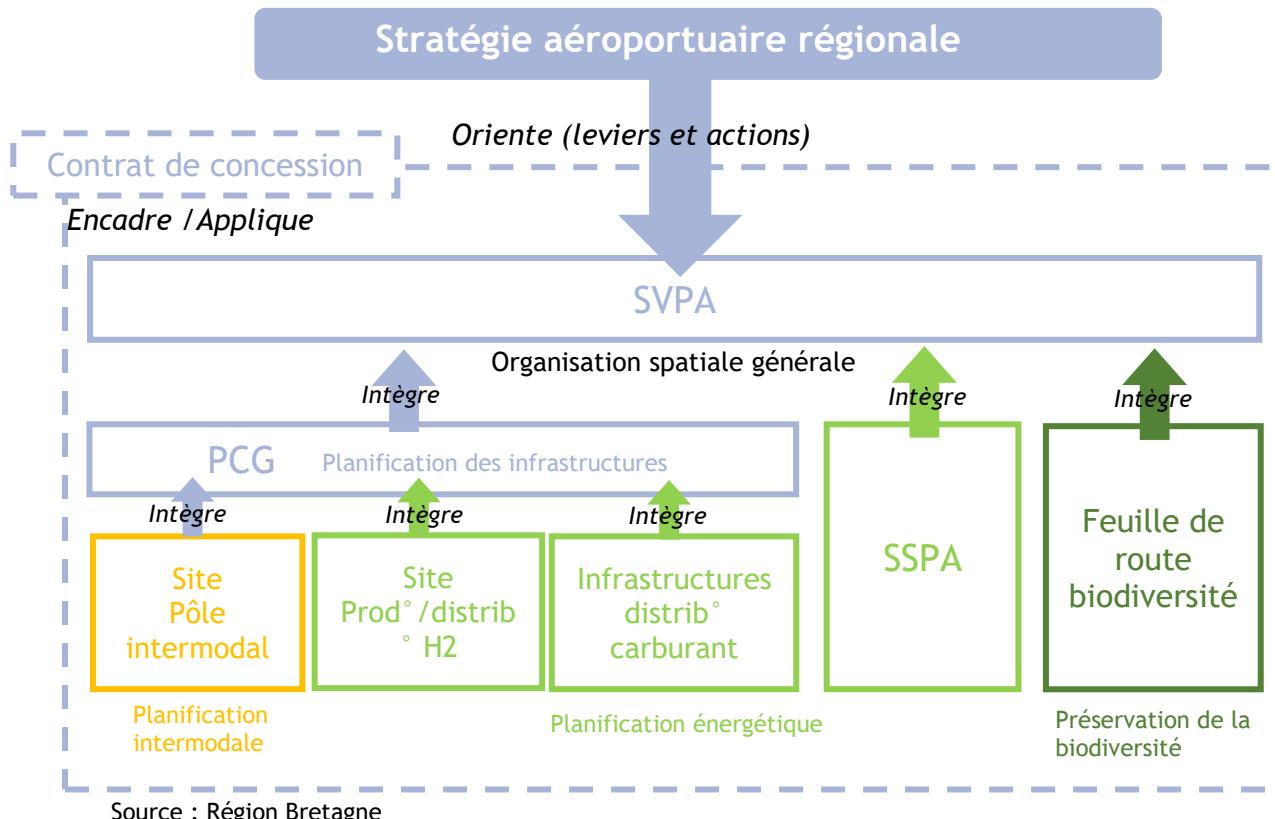
Les vocations et ambitions conférées à chaque plateforme, exposées dans ce chapitre, ont été définies en partenariat avec les principaux acteurs socio-économiques et institutionnels sur les 4 territoires, et en totale cohérence avec les actions les concernant sur les 5 grands objectifs de la stratégie aéroportuaire régionale. Elles seront naturellement intégrées dans les futurs avenants des contrats de concession des concessionnaires des aéroports de Brest et Quimper (ABO et SOGEAQC), et constitueront une pièce maîtresse du dossier de consultation des entreprises pour le renouvellement de la concession des aéroports de Rennes et Dinard.

D'ici à 2040, sous le contrôle de la Région, les concessionnaires actuels ou futurs seront garants de la réalisation d'une majorité des actions les concernant, au travers de chaque contrat de concession. Sur chaque plateforme, la traduction spatiale de la stratégie aéroportuaire bénéficiera d'une attention particulière, à travers la mise en œuvre du schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA, levier n°4 / action n°7) et de ses actions connexes :

- Le schéma stratégique photovoltaïque aéroportuaire (SSPA, levier n°8 / action n°16) ;
- L'identification des sites pour l'installation de stations de production/distribution d'hydrogène renouvelable, et le déploiement des infrastructures de stockage et de distribution des carburants d'aviation durable (levier n°8, actions n°17 et 18) ;
- La feuille de route de préservation de la biodiversité (levier n°7 / action n°14) ;
- Les plans de composition générale (PCG).

Ce cadre opérationnel (figure n°19), qui faisait jusqu'à présent défaut, sera mis à disposition par la Région à ses concessionnaires à partir de 2025.

Figure 19 : Cadre opérationnel de traduction spatiale de la stratégie aéroportuaire régionale sur les aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper



Source : Région Bretagne

Les aéroports de Brest et Rennes sont en première ligne pour atteindre et concilier les cinq grands objectifs de la stratégie régionale. En 2040, ils ne devront plus être de simples portes d'entrées aériennes, mais de véritables aéroports « éco-régionaux », mieux intégrés dans les écosystèmes économique et naturel de leur territoire d'influence. La terminologie « éco-régional » symbolise parfaitement l'ambition affichée par la Région pour ces deux aéroports. Le préfixe « éco » donne le cap en matière de responsabilité environnementale, de développement économique, et de connectivité. Le terme régional martèle l'importance de renforcer l'ancrage territorial de l'aéroport.

D'ici à 2040, l'aéroport de Dinard sera quant à lui conforté dans sa vocation de principal pôle aéro-industriel de Bretagne. L'attractivité de ce pôle aéro-industriel se verra renforcée par le développement d'un hub énergétique sur site, en capacité de répondre aux besoins en électricité ou en hydrogène vert des entreprises actuelles et futures. Le maintien en conditions opérationnelles de la plateforme permettra de maintenir les activités de l'aviation d'affaires et de loisirs, d'assurer les vols générés par les entreprises industrielles du site et le cas échéant, d'accueillir des liaisons aériennes saisonnières, sous réserve qu'elles soient responsables et économiquement intéressantes pour le territoire.

Enfin, l'avenir de l'aéroport de Quimper passe par un changement profond de son modèle économique et donc de ses principales vocations. Ces dernières restent pour la plupart à définir, en partenariat étroit avec les acteurs socio-économiques et institutionnels du territoire, et en totale cohérence avec les cinq grands objectifs de la stratégie aéroportuaire régionale et leurs déclinaisons opérationnelles.

Pour l'aéroport de Dinard, et surtout pour celui de Quimper, la valorisation du patrimoine foncier et immobilier sera déterminante en vue d'assurer l'équilibre financier des concessions. La définition des deux schémas de valorisation du patrimoine aéroportuaire se révèle donc prioritaire dans les deux cas (cf. SVPA, levier 4 / action n°7).

3.1 Aéroport de Brest

Rappel du cadre contractuel

La gestion de l'aéroport de Brest a été confiée à la société Aéroports Bretagne Ouest par l'intermédiaire d'un contrat de délégation de service public d'une durée de 20 ans (2017-2036). La formalisation d'un avenant au contrat est prévue en 2025. Il intégrera entre autres les orientations de développement conférées à l'aéroport par la stratégie aéroportuaire régionale.

3.1.1 Vocations actuelles et futures

L'aéroport de Brest sera conforté dans ses activités de trafic passagers et fret, au service des habitants et entreprises de toute la partie ouest de la Bretagne (figure n° 20).

Le maintien des activités d'administration déconcentrées de la direction générale de l'aviation civile recueillera une attention particulière, notamment sur les fonctions de navigation aérienne, récemment menacées.

Le pôle d'aviation d'affaires et de loisirs, localisé à proximité de l'ancienne aérogare, sera conforté dans son développement.

Deux nouvelles fonctions seront développées, conformément aux orientations et actions définies par la stratégie aéroportuaire régionale :

- Hub énergétique. Cette fonction sera déployée en plusieurs étapes, à commencer par celle de production d'électricité avec les futures installations photovoltaïques ;
- Pôle tertiaire. Plusieurs emprises foncières situées à proximité des installations aéroportuaires seront valorisées pour l'accueil d'activités tertiaires (hôtelierie-restauration, services aux entreprises, etc). Ce nouveau pôle sera développé en étroite collaboration avec les collectivités et acteurs économiques locaux concernés, en premier lieu avec Brest Métropole.

Figure 20 : Tableau de synthèse des vocations actuelles et futures de l'aéroport de Brest

Vocation/Fonction	Stratégie	Degré de priorité	Stratégie aéroportuaire régionale : Actions à réaliser
Activité régulière de passagers	À conforter	Forte	N° 1, 2, 3, 12, 27, 28, 29
Activité de fret	À conforter	Moyenne	/
Administration de l'aviation civile	À préserver/conforter	Forte	/
Aviation d'affaires / loisirs	À conforter	Moyenne	N° 19 et 20
Hub énergétique	À développer	Forte	N° 16, 17, 18, 21 et 25
Pôle tertiaire	À développer	Forte	N° 7, 8 et 25

Source : Région Bretagne

3.1.2 L'ambition de la Région : « Brest, l'aéroport éco-régional de l'ouest breton »

L'aéroport de Brest occupe une place centrale dans la mise en œuvre de la stratégie aéroportuaire régionale. Il est en effet concerné par 14 leviers d'actions sur 15, et 28 actions sur 29.

L'aéroport de Brest doit devenir, d'ici à 2040, l'aéroport éco-régional de l'ouest breton. Sur l'activité de passagers, il devra avant tout s'être davantage ouvert à l'international, notamment avec de nouvelles connexions aux grands hubs européens, en complément de celle, stratégique, au

hub de Paris-CDG. La relance d'une liaison directe Brest/Paris-Orly sera recherchée pour répondre aux besoins de la clientèle affaires.

Brest, l'aéroport « éco-régional de l'ouest breton »	
❖ Efficacement COnnecté aux grands hubs européens et aux principaux pays d'Europe et du bassin méditerranéen	
Approche globale : Développement progressif et raisonné du réseau de lignes, favorisant les liaisons utiles économiquement, socialement et écologiquement	
Stratégie aéroportuaire - Leviers et actions à concrétiser	Objectif n°1 : Mieux connecter la Bretagne au reste du monde <i>Levier 1 : Encourager le déploiement d'une offre aérienne responsable et qualitative</i> ACTION n°1: Concentration de l'offre aérienne commerciale régulière sur les aéroports de Brest et Rennes ACTION n°2 : Intégration d'objectifs de déploiement qualitatif de l'offre aérienne dans les contrats de concession <i>Levier 2 : Améliorer la complémentarité entre l'aérien et le ferroviaire</i> ACTION n°3 : augmentation de l'offre et des services TGV entre la Bretagne et le hub de Paris-CDG
À l'horizon 2040, l'aéroport devra avoir prioritairement atteint les objectifs suivants :	
<ul style="list-style-type: none"> Maintien d'un niveau de service aérien optimal avec les aéroports parisiens, dont au minimum 5 AR/J sur Paris CDG et la relance d'une liaison avec Paris-Orly sera recherchée pour répondre aux besoins de la clientèle affaires ; A minima, disposer d'une connexion à un autre hub européen en complément de Paris-CDG ; 30% du trafic à l'international, contre 13% en 2019 et 23% en 2024, avec en priorité la couverture des principaux pays de l'Europe de l'Ouest (Royaume-Uni, Irlande, Allemagne, Espagne, Portugal, Italie, BeNeLux, Suisse), et du pourtour méditerranéen (Maroc, Tunisie, Grèce, Turquie, etc.) ; L'embasement d'avions d'au moins une compagnie aérienne pour stabiliser davantage le réseau de lignes 	
❖ ÉCOnomiquement performant : un modèle économique robuste et autofinance	
Approche globale : renforcer à court et moyen terme le modèle économique pour dégager des capacités d'auto-financement suffisantes pour porter les investissements sur les infrastructures, services et réseau de lignes commerciales.	
Stratégie aéroportuaire - Leviers et actions à concrétiser	Objectif n°2 : Des aéroports économiquement performants <i>Levier 3 : Rationaliser les deniers publics</i> ACTION n°4 : Optimisation des contributions publiques en privilégiant l'auto-financement par les concessionnaires ACTION n°5 : Priorisation des contributions publiques sur les projets visant la décarbonation des infrastructures aéroportuaires et des activités aériennes <i>Levier 4 : Diversifier les recettes des concessionnaires et générer davantage d'activités économiques et d'emplois</i> ACTION n°7 : Intégration d'un schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA) dans les contrats de concession de chaque aéroport <i>Levier 5 : Renforcer l'attractivité de l'offre de formation des métiers de l'aéronautique</i> ACTION n°10 : Accompagnement des établissements et organismes concernés dans l'adaptation de leur offre de formation
À l'horizon 2040, l'aéroport devra avoir prioritairement atteint les objectifs suivants :	
<ul style="list-style-type: none"> Repasser le cap d'1 million de passagers annuels, de préférence avant 2030, pour générer des économies d'échelle suffisantes sur les charges liées aux activités aéronautiques ; A minima, un doublement des recettes extra-aéronautiques ; Maximiser l'autofinancement des investissements (si possible viser Zéro subventions d'investissement Région) ; Concrétiser l'accueil de nouvelles entreprises et plusieurs centaines d'emplois 	
❖ ÉCOresponsable : un aéroport neutre en carbone et respectueux de la biodiversité	
Approche globale : Être un aéroport à l'avant-garde de la décarbonation du transport aérien, avec une empreinte écologique sur site sensiblement réduite.	
Stratégie aéroportuaire - Leviers et actions à concrétiser	Objectif n°3 : Des aéroports écologiquement exemplaires <i>Levier 6 : Accueillir les compagnies les plus vertueuses et interdire certaines lignes aériennes</i> ACTION n°11 : Intégration dans les contrats de concession d'une éco-redevance incitative élargie (éRIe) ACTION n°12 : Interdiction des lignes aériennes sur les destinations disposant d'une offre TGV plus performante en fréquence et temps de parcours <i>Levier 7 : Réduire l'empreinte écologique des infrastructures aéroportuaires et préserver la biodiversité présente sur les plateformes</i> ACTION n°13 : Accompagnement des concessionnaires pour l'obtention de la certification ACA 3 et 5

	<p>ACTION n°14 : Elaboration d'une feuille de route de préservation de la biodiversité et des milieux écologiques sur les aéroports</p> <p>ACTION n°15 : Identifier les vulnérabilités des aéroports bretons face aux impacts du changement climatique</p> <p>Levier 8 : Développer des hubs énergétiques sur les entreprises aéroportuaires et anticiper le déploiement des carburants d'aviation durable</p> <p>ACTION n°16 : Elaboration et déploiement du schéma stratégique photovoltaïque aéroportuaire (SSPA)</p> <p>ACTION n°17 : Lancement de réflexions sur l'installation de stations de distribution d'hydrogène renouvelable</p> <p>ACTION n°18 : Accompagnement des concessionnaires pour le déploiement des infrastructures de stockage et de distribution des carburants d'aviation durable</p> <p>Levier 9 : Encourager le passage à l'avion « vert » dans les activités loisirs aéronautiques et de formation au pilotage</p> <p>ACTION n°19 : Accompagnement financier des aéroclubs pour le renouvellement des flottes par la mise à disposition d'aéronefs électriques</p> <p>ACTION n°20 : Accompagnement financier à l'installation de bornes de recharge pour l'alimentation des aéronefs électriques</p> <p>Levier 10 : Décarboner l'accessibilité terrestre des aéroports de Brest et Rennes</p> <p>ACTION n°21 : Déploiement d'une offre de mobilité terrestre décarbonée en lien avec les hubs énergétiques des aéroports</p>
	<p>À l'horizon 2040, l'aéroport devra avoir prioritairement atteint les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> Neutralité carbone des infrastructures aéroportuaires par l'obtention de la certification ACA 5 ; En intégrant les émissions en vol des avions, réduction des émissions de GES de 25%, conformément aux objectifs internationaux de l'OACI, soit une réduction de 14 000t d'EqCO2 comparé à 2019 ; Des besoins en électricité couverts en autoconsommation, grâce à la production photovoltaïque sur site ; Mise en place d'une politique de préservation de la biodiversité ; Mise en service d'une station d'avitaillement en hydrogène pour les aéronefs ;
	<p>❖ Régional : un aéroport ayant renforcé son ancrage territorial, répondant mieux aux besoins des citoyens et des entreprises bretonnes</p>
	<p>Approche globale : Être un aéroport plus présent dans l'espace vécu des citoyens et entreprises de l'ouest breton, plus facile d'accès en transports collectifs,</p>
Stratégie aéroportuaire - Leviers et actions à concrétiser	<p>Objectif n°4 : Une approche aéroportuaire régionale</p> <p>Levier 11 : Disposer d'une stratégie aéroportuaire régionale intégrant l'ensemble des aéroports bretons</p> <p>ACTION n°21 : Définition d'une charte de coopération inter-aéroportuaire à l'échelle des 9 aéroports bretons</p> <p>ACTION n°22 : Intégration de la stratégie aéroportuaire régionale dans le SRADDET</p> <p>Objectif n°5 : Des aéroports ancrés dans leur territoire</p> <p>Levier 13: Favoriser une meilleure intégration des aéroports dans leur territoire à proximité immédiate</p> <p>ACTION n°25 : Identification et mise en place de synergies territoriales avec les acteurs économiques et institutionnels locaux</p> <p>ACTION n°26 : Participation aux réflexions d'aménagement urbain menées par Brest Métropole et Rennes Métropole visant l'amélioration de l'interface Ville/aéroport</p> <p>Levier 14 : Améliorer l'accessibilité terrestre des aéroports de Brest et Rennes</p> <p>ACTION n°27 : Renforcement des dessertes en transports collectifs des aéroports de Brest et Rennes</p> <p>ACTION n°28 : Création de pôles intermodaux sur les aéroports de Brest et Rennes</p> <p>Levier 15 : Contribuer à la réduction des nuisances aériennes subies par les riverains des aéroports</p> <p>ACTION n°29 : Poursuite et renforcement des partenariats actuels au sein des commissions consultatives environnementales</p>
	<p>À l'horizon 2040, l'aéroport devra avoir prioritairement atteint les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> Renforcement de la desserte en transports collectifs urbains (Réseau BiBus de Brest Métropole), et inter-urbains (lignes des autocaristes privés et études pour relier la plateforme au réseau BreizhGo) ; Intégration dans une communauté de projets de territoire dans les domaines du développement économique et de la transition énergétique (partenariats avec les collectivités locales et entreprises à proximité) ; Mise en place de coopérations durables avec les aéroports à proximité (Quimper, Morlaix, Lannion).

3.2 Aéroport de Rennes

Rappel du cadre contractuel

La gestion de l'aéroport de Rennes a été confiée à la société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard par l'intermédiaire d'un contrat de délégation de service public d'une durée de 15 ans (2010-2024).

Le contrat de la SEARD a été prolongé de deux ans supplémentaires, soit jusqu'au 31 décembre 2026 au lieu de 31 décembre 2024 prévu initialement.

Un nouveau contrat de délégation de service public est prévu à compter de fin 2026/début 2027, en lien avec l'aéroport de Dinard. Il intégrera entre autres les orientations de développement conférées aux deux aéroports par la stratégie aéroportuaire régionale.

3.2.1 Vocations actuelles et futures

L'aéroport de Rennes sera conforté dans ses activités de trafic passagers et fret, au service des habitants et entreprises de toute la partie est de la Bretagne (figure n° 21).

Le pôle d'aviation d'affaires et de loisirs, sera conforté dans son développement, notamment dans la zone au sud de l'emprise aéroportuaire.

Les activités de défense nationale (base ALAT), de la gendarmerie héliportée, et de déplacements sanitaires (SAMU35 et Oyonnair) continueront à être accompagnées, au gré des besoins exprimés auprès des concessionnaires actuel et futur.

Figure 21 : Tableau de synthèse des vocations actuelles et futures de l'aéroport de Rennes

Vocation/Fonction	Stratégie	Degré de priorité	Stratégie aéroportuaire régionale : Actions à réaliser
Activité régulière de Passagers	À conforter	Forte	N°1, 2, 3, 12, 24, 27, 28, 29
Activités de fret	À conforter	Moyenne	/
Aviation d'affaires / loisirs	À conforter	Moyenne	N°19 et 20
Administration de l'aviation civile	À préserver/conforter	Moyenne	/
Défense nationale	À accompagner	Faible	/
Sécurité civile/gendarmerie héliportée	À accompagner	Faible	/
Déplacements sanitaires	À accompagner	Faible	/
Hub énergétique	A développer	Forte	N°16, 17, 18, 21 et 25
Pôle industrie-logistique	A développer	Moyenne	N°7, 8 et 25
Pôle tertiaire	A développer	Moyenne	N°7, 8 et 25

Source : Région Bretagne

Trois nouvelles fonctions seront développées, conformément aux orientations et actions définies par la stratégie aéroportuaire régionale :

- **Hub énergétique.** Cette fonction sera déployée en plusieurs étapes, à commencer par celle de production d'électricité avec les futures installations photovoltaïques ;
- **Pôle industrie-Logistique.** Les emprises foncières situées au nord de l'aéroport, en prolongement de l'aérogare de fret, seront valorisées pour l'accueil d'activités aéro-industrielles ou logistique, sur une surface restant à définir ;

- Pôle tertiaire.** Les emprises foncières bientôt rétrocédées par l'Etat, situées à l'entrée principale de l'aéroport seront en partie valorisées pour l'accueil d'activités tertiaires (hôtellerie-restauration, services aux entreprises, etc).

3.2.2 L'ambition de la Région : « Rennes, l'aéroport éco-régional de l'est breton »

Autant que celui de Brest, l'aéroport de Rennes occupe une place centrale dans la mise en œuvre de la stratégie aéroportuaire régionale. Il est en effet concerné par l'ensemble des leviers d'actions, et l'ensemble de leurs actions.

L'aéroport de Rennes doit devenir, d'ici à 2040, l'aéroport éco-régional de l'est breton. Sur l'activité de passagers, il est fortement concurrencé par l'aéroport de Nantes dans son aire d'attraction. Il devra renforcer son influence en Bretagne, en redevenant notamment le premier aéroport utilisé en Ille et Vilaine, et adapter son offre domestique à l'offre TGV sur les liaisons vers Paris-CDG et certaines grandes métropoles régionales.

Rennes, l'aéroport « éco-régional de l'est breton »

❖ **Efficacement COnecté aux grands hubs européens et aux principaux pays d'Europe et du bassin méditerranéen**

Approche globale : Développement progressif et raisonnable du réseau de lignes, favorisant les liaisons utiles économiquement, socialement et écologiquement

Stratégie aéroportuaire - Leviers et actions à concrétiser	Objectif n°1 : Mieux connecter la Bretagne au reste du monde <i>Levier 1 : Encourager le déploiement d'une offre aérienne responsable et qualitative</i> ACTION n°1: Concentration de l'offre aérienne commerciale régulière sur les aéroports de Brest et Rennes ACTION n°2 : Intégration d'objectifs de déploiement qualitatif de l'offre aérienne dans les contrats de concession <i>Levier 2 : Améliorer la complémentarité entre l'aérien et le ferroviaire</i> ACTION n°3 : augmentation de l'offre et des services TGV entre la Bretagne et le hub de Paris-CDG Objectif n°4 : Une approche aéroportuaire régionale <i>Levier 12 : Favoriser les complémentarités entre les plateformes et coopérer davantage avec Nantes atlantique</i> ACTION n°24 : Définition d'un accord de coopération gagnant/gagnant avec l'Etat et les collectivités ligériennes concernées
--	---

À l'horizon 2040, l'aéroport devra avoir prioritairement atteint les objectifs suivants :

- Redevenir le premier aéroport utilisé par les Bretons, devant l'aéroport de Nantes et les aéroports parisiens, en passant de 18% de part de marché actuellement, à plus de 35% en 2040 ;
- A minima, disposer de connexions à deux autres hubs européens, en complément de Paris-CDG et Amsterdam ;
- Au minimum 50% du trafic à l'international, contre 28% en 2019 et 29% en 2024, avec notamment la couverture des principaux pays de l'Europe de l'Ouest (Royaume-Uni, Irlande, Allemagne, Espagne, Portugal, Italie, BeNeLux, Suisse), et du pourtour méditerranéen (Maroc, Tunisie, Grèce, Turquie, etc.) ;
- Un niveau de dessertes entre l'agglomération rennaise et l'aéroport de Paris-CDG d'un minimum de 5 AR/J, quel que soit le mode de transport utilisé (mix avion/TGV, voire exclusivement TGV) ;
- L'embasement d'avions d'au moins une compagnie aérienne pour stabiliser davantage le réseau de lignes.

❖ **ÉCONomiquement performant : un modèle économique robuste et autofinancé**

Approche globale : renforcer à court et moyen terme le modèle économique pour dégager des capacités d'auto-financement suffisantes pour porter les investissements sur les infrastructures, services et réseau de lignes commerciales.

Stratégie aéroportuaire - Leviers et actions à concrétiser	Objectif n°2 : Des aéroports économiquement performants <i>Levier 3 : Rationaliser les deniers publics</i> ACTION n°4 : Optimisation des contributions publiques en privilégiant l'auto-financement par les concessionnaires ACTION n°5 : Priorisation des contributions publiques sur les projets visant la décarbonation des infrastructures aéroportuaires et des activités aériennes ACTION n°6 : Elargissement des contributions publiques <i>Levier 4 : Diversifier les recettes des concessionnaires et générer davantage d'activités économiques et d'emplois</i>
--	---

	<p>ACTION n°7 : Intégration d'un schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA) dans les contrats de concession de chaque aéroport</p> <p>ACTION n°8 : Accélérer le développement des activités extra-aéronautiques</p> <p>ACTION n°9 : Consolidation de l'ancrage des activités aéro-industrielles présentes sur les aéroports et accueil de nouvelles activités sur les marchés émergents</p> <p>Levier 5 : Renforcer l'attractivité de l'offre de formation des métiers de l'aéronautique</p> <p>ACTION n°10 : Accompagnement des établissements et organismes concernés dans l'adaptation de leur offre de formation</p>
À l'horizon 2040, l'aéroport devra avoir prioritairement atteint les conditions suivantes :	<ul style="list-style-type: none"> Passer rapidement le cap d'1 million de passagers annuels, idéalement à compter de 2031, pour générer des économies d'échelle suffisantes sur les charges liées aux activités aéronautiques ; A minima, un doublement des recettes extra-aéronautiques ; Maximiser l'autofinancement des investissements (si possible viser 0 subvention d'investissements Région) ; Concrétiser l'accueil de nouvelles entreprises et plusieurs centaines d'emplois.
❖ <u>ÉCO</u>responsable : un aéroport neutre en carbone et respectueux de la biodiversité	
Approche globale : Être un aéroport à l'avant-garde de la décarbonation du transport aérien, avec une empreinte écologique sur site sensiblement réduite.	
Stratégie aéroportuaire - Leviers et actions à concrétiser	<p>Objectif n°3 : Des aéroports écologiquement exemplaires</p> <p>Levier 6 : Accueillir les compagnies les plus vertueuses et interdire certaines lignes aériennes</p> <p>ACTION n°11 : Intégration dans les contrats de concession d'une éco-redevance incitative élargie (éRle)</p> <p>ACTION n°12 : Interdiction des lignes aériennes sur les destinations disposant d'une offre TGV plus performante en fréquence et temps de parcours</p> <p>Levier 7 : Réduire l'empreinte écologique des infrastructures aéroportuaires et préserver la biodiversité présente sur les plateformes</p> <p>ACTION n°13 : Accompagnement des concessionnaires pour l'obtention de la certification ACA 3 et 5</p> <p>ACTION n°14 : Elaboration d'une feuille de route de préservation de la biodiversité et des milieux écologiques sur les aéroports</p> <p>ACTION n°15 : Identifier les vulnérabilités des aéroports bretons face aux impacts du changement climatique</p> <p>Levier 8 : Développer des hubs énergétiques sur les entreprises aéroportuaires et anticiper le déploiement des carburants d'aviation durable</p> <p>ACTION n°16 : Elaboration et déploiement du schéma stratégique photovoltaïque aéroportuaire (SSPA)</p> <p>ACTION n°17 : Lancement de réflexions sur l'installation de stations de distribution d'hydrogène renouvelable</p> <p>ACTION n°18 : Accompagnement des concessionnaires pour le déploiement des infrastructures de stockage et de distribution des carburants d'aviation durable</p> <p>Levier 9 : Encourager le passage à l'avion « vert » dans les activités loisirs aéronautiques et de formation au pilotage</p> <p>ACTION n°19 : Accompagnement financier des aéroclubs pour le renouvellement des flottes par la mise à disposition d'aéronefs électriques</p> <p>ACTION n°20 : Accompagnement financier à l'installation de bornes de recharge pour l'alimentation des aéronefs électriques</p> <p>Levier 10 : Décarboner l'accessibilité terrestre des aéroports de Brest et Rennes</p> <p>ACTION n°21 : Déploiement d'une offre de mobilité terrestre décarbonée en lien avec les hubs énergétiques des aéroports</p>
À l'horizon 2040, l'aéroport devra avoir prioritairement atteint les conditions suivantes :	<ul style="list-style-type: none"> Neutralité carbone des infrastructures aéroportuaires par l'obtention de la certification ACA 5 ; En intégrant les émissions en vol des avions, réduction des émissions de GES de 25%, conformément aux objectifs internationaux de l'OACI, soit une réduction d'environ 10 000t d'EqCO2 comparé à 2019 ; Des besoins en électricité entièrement couverts en autoconsommation, grâce à la production photovoltaïque sur site ; Mise en place d'une politique de préservation de la biodiversité ; Mise en service d'une station d'avitaillement en hydrogène pour les aéronefs.
❖ <u>Régional</u> : un aéroport ayant renforcé son ancrage territorial, répondant mieux aux besoins des citoyens et des entreprises bretonnes	
Approche globale : Être un aéroport plus présent dans l'espace vécu des citoyens et entreprises de l'est breton, plus facile d'accès en transports collectifs,	
Stratégie aéroportuaire - Leviers et actions à concrétiser	<p>Objectif n°4 : Une approche aéroportuaire régionale</p> <p>Levier 11 : Disposer d'une stratégie aéroportuaire régionale intégrant l'ensemble des aéroports bretons</p> <p>ACTION n°22 : Définition d'une charte de coopération inter-aéroportuaire à l'échelle des 9 aéroports bretons</p> <p>ACTION n°23 : Intégration de la stratégie aéroportuaire régionale dans le SRADDET</p> <p>Objectif n°5 : Des aéroports ancrés dans leur territoire</p> <p>Levier 13 : Favoriser une meilleure intégration des aéroports dans leur territoire à proximité immédiate</p> <p>ACTION n°25 : Identification et mise en place de synergies territoriales avec les acteurs économiques et institutionnels locaux</p> <p>ACTION n°26 : Participation aux réflexions d'aménagement urbain menées par Brest Métropole et Rennes Métropole visant l'amélioration de l'interface Ville/aéroport</p> <p>Levier 14 : Améliorer l'accessibilité terrestre des aéroports de Brest et Rennes</p> <p>ACTION n°27 : Renforcement des dessertes en transports collectifs des aéroports de Brest et Rennes</p> <p>ACTION n°28 : Création de pôles intermodaux sur les aéroports de Brest et Rennes</p>

	<p>Levier 15 : Contribuer à la réduction des nuisances aériennes subies par les riverains des aéroports ACTION n°29 : Poursuite et renforcement des partenariats actuels au sein des commissions consultatives environnementales</p>
<p>À l'horizon 2040, l'aéroport devra avoir prioritairement atteint les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">• Renforcement de la desserte en transports collectifs urbains (Réseau STAR de Rennes Métropole), et inter-urbains (lignes des autocaristes privés et études pour relier la plateforme au réseau BreizhGo)• Intégration dans une communauté de projets de territoire dans les domaines du développement économique et de la transition énergétique (partenariats avec Rennes Métropole et les entreprises à proximité).• Mise en place de coopérations durables avec les aéroports à proximité (Dinard, Saint-Brieuc, etc.).	

3.3 Aéroport de Dinard

Rappel du cadre contractuel

La gestion de l'aéroport de Dinard a été confiée à la société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard par l'intermédiaire d'un contrat de délégation de service public d'une durée de 15 ans (2010-2024).

Le contrat de la SEARD a été prolongé de deux ans supplémentaires, soit jusqu'au 31 décembre 2026 au lieu de 31 décembre 2024 prévu initialement.

Un nouveau contrat de délégation de service public est prévu à compter de fin 2026/début 2027, en lien avec l'aéroport de Dinard. Il intégrera entre autres les orientations de développement conférées aux deux aéroports par la stratégie aéroportuaire régionale.

3.3.1 Vocations actuelles et futures

L'aéroport de Dinard dispose d'importantes réserves foncières pour l'accueil de nouvelles activités aéro-industrielles, ou pour la production photovoltaïque. La vocation aéro-industrielle de l'aéroport sera donc confortée (figure n°22), en articulation avec les autres pôles aéro-industriels de Bretagne que sont Morlaix et Saint-Brieuc (cf. Levier 4 « Diversifier les recettes des concessionnaires et générer davantage d'activités économiques et d'emplois » / ACTION n°9 « Consolidation de l'ancre des activités aéro-industrielles présentes sur les aéroports et accueil de nouvelles activités sur les marchés émergents »).

Le potentiel foncier aménageable devra être rapidement précisé, à travers la définition du schéma de valorisation du patrimoine (cf. SVPA, Levier 4 « Diversifier les recettes des concessionnaires et générer davantage d'activités économiques et d'emplois / ACTION n°7 « Intégration d'un schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA) dans les contrats de concession de chaque aéroport »).

L'activité régulière de passagers, arrêtée depuis le départ de Ryanair en 2020, ne sera pas relancée. Maintenu en conditions opérationnelles pour le traitement de passagers, l'aéroport pourra éventuellement accueillir des vols saisonniers, mais cette activité n'est pas jugée prioritaire, et doit s'opérer dans des conditions techniques et financières acceptables pour le concessionnaire.

Le pôle d'aviation d'affaires et de loisirs, situé autour de l'aérogare de passagers à l'est de la plateforme, sera conforté, en lien avec les besoins des entreprises locales et le secteur touristique.

Le pôle de formation, qui se cantonne pour l'instant aux activités de Sim Aéro (pilotage d'avions de ligne) et aux deux aéroclubs, doit être conforté, en articulation avec le principal pôle breton, situé à Morlaix (cf. Levier 4 « Diversifier les recettes des concessionnaires et générer davantage d'activités économiques et d'emplois / ACTION n°10 « Accompagnement des établissements et organismes concernés dans l'adaptation de leur offre de formation »).

Une nouvelle fonction de hub énergétique sera développée, conformément aux orientations et actions définies par la stratégie aéroportuaire régionale.

Comme sur les trois autres aéroports, cette fonction sera déployée en plusieurs étapes, à commencer par celle de production d'électricité avec les futures installations photovoltaïques.

Figure 22 : Tableau de synthèse des vocations actuelles et futures de l'aéroport de Dinard

Vocation/Fonction	Stratégie	Degré de priorité	Stratégie aéroportuaire régionale : Actions à réaliser
Activités aéro-industrielles	À conforter	Forte	N°7, 8, 9 et 22
Aviation d'affaires / loisirs	À conforter	Forte	N°19 et 20
Activités de formation	À conforter	Moyenne	N°10 et 22
Hub énergétique	À développer	Forte	N°16, 17, 18, et 25

Source : Région Bretagne

3.3.2 L'ambition de la Région : « Le pôle aéro-industriel de Dinard »

L'aéroport de Dinard génère des retombées économiques importantes sur la côte d'Emeraude et son arrière-pays grâce aux activités des entreprises de maintenance aéronautique Sabena Technics et Safran LS. Le renforcement de ces activités est donc prioritaire pour l'avenir de l'aéroport et de tout son territoire environnant.

A l'horizon 2040, l'ambition régionale est de créer les conditions d'un développement pérenne du pôle aéro-industriel de Dinard, notamment dans son domaine d'excellence, la maintenance aéronautique (MRO). Pour y parvenir, les entreprises du site devront rapidement s'adapter à l'arrivée des futurs aéronefs à motorisation décarbonée (hydrogène, électrique, hybride, etc.), afin d'éviter toute relégation dans l'écosystème MRO national et international. En la matière, la proximité au futur pôle de formation sur l'avion décarboné sur l'aéroport de Morlaix est un atout pour préserver à long terme l'ancre de ces activités sur Dinard.

La Région encouragera dans ce sens la mise en relation des activités de formation du pôle morlaisien avec les acteurs industriels de la plateforme dinardaise (cf. Levier 5 « Renforcer l'attractivité de l'offre de formation des métiers de l'aéronautique » / ACTION n°10 « Accompagnement des établissements et organismes concernés dans l'adaptation de leur offre de formation » et levier 11 « Disposer d'une stratégie aéroportuaire régionale intégrant l'ensemble des aéroports bretons »/ACTION n°22 : Définition d'une charte de coopération inter-aéroportuaire à l'échelle des 9 aéroports bretons »).

Le développement du hub énergétique doit concourir à l'autonomie énergétique du site et de ses occupants. Plus que sur les autres aéroports, il conviendra toutefois de définir son modèle de financement et de valorisation de l'énergie produite en partenariat étroit avec les entreprises Sabena Technics et Safran LS. Aussi, ce modèle devra être suffisamment attractif pour être un avantage comparatif vis-à-vis d'autres aéroports français pour l'accueil de nouvelles activités aéro-industrielles.

Le renforcement du pôle aéro-industriel, mais aussi le futur hub énergétique, généreront des besoins fonciers que le concessionnaire devra anticiper rapidement, dans le cadre du SVPA (cf. Levier 4 « Diversifier les recettes des concessionnaires et générer davantage d'activités économiques et d'emplois » / ACTION n°7 « Intégration d'un schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA) dans les contrats de concession de chaque aéroport », en cohérence avec la certification ACA 3 et la feuille de route de préservation de la biodiversité (cf. Levier 7 « Réduire l'empreinte écologique des infrastructures aéroportuaires et préserver la biodiversité présente sur les plateformes » / ACTION n°13 « Accompagnement des concessionnaires pour l'obtention de la certification ACA 3 et 5 » et ACTION n°14 « Elaboration d'une feuille de route de préservation de la biodiversité et des milieux écologiques sur les aéroports »).

Sur l'aspect contractuel et financier, la Région fixera au futur concessionnaire un objectif ambitieux mais réaliste de triplement des recettes extra-aéronautiques d'ici à 2040 pour favoriser un retour pérenne à l'équilibre financier du site.

3.4 Aéroport de Quimper

Rappel du cadre contractuel

La gestion de l'aéroport de Quimper a été initialement confiée à la société ADC (Aéroport de Cornouaille)²⁵ par l'intermédiaire d'un contrat de délégation de service public d'une durée de 20 ans (2017-2036). Compte-tenu des difficultés financières d'ADC, un avenant au contrat a été signé en 2024, permettant sa liquidation, l'apurement de ses dettes, et le transfert de l'exploitation à une nouvelle société, la SOGEAQC. Ce même avenant impose des objectifs de relance de l'activité de l'aéroport et de retour à l'équilibre économique durant une période probatoire courant jusqu'à fin 2026.

3.4.1 Vocations actuelles et futures

Les activités de l'aéroport de Quimper sont actuellement peu diversifiées. Son modèle économique a été pendant longtemps très dépendant de l'activité de passagers régulière ou saisonnière, jusqu'à l'échec commercial de la ligne sous OSP Quimper->Orly, qui n'a pas été reconduite au-delà de novembre 2023. Cet échec a été lourd de conséquences pour la santé financière de l'ancien concessionnaire ADC, mais aussi pour les collectivités participant au financement de la ligne.

Les conditions économiques, politiques et techniques, y compris avec le nouveau concessionnaire, ne sont désormais plus réunies pour le maintien durable d'une activité de passagers sur la plateforme. De plus, le départ annoncé d'ici à 2028 du contrôle aérien assuré par la DGAC, qui devra être remplacé par un service AFIS²⁶, ne sera pas de nature à faciliter les relations avec les compagnies aériennes. La relance d'une activité commerciale régulière de passagers ne sera par conséquent plus prioritaire (Figure 23).

Le pôle d'aviation d'affaires et de loisirs, situé autour de l'aérogare de passagers à l'est de la plateforme, sera conforté, moyennant quelques investissements pour améliorer les conditions d'accueil (hangars, etc.).

L'activité de sécurité civile doit être confortée, en lien avec les autres aéroports concernés (Lorient et Vannes).

Figure 23 : Tableau de synthèse des vocations actuelles et futures de l'aéroport de Quimper

Vocation/Fonction	Stratégie	Degré de priorité	Stratégie aéroportuaire régionale : Actions à réaliser
Activité commerciale de passagers	À abandonner	/	N°1
Aviation d'affaires / loisirs	À conforter	Forte	N°19 et 20
Activités de sécurité civile	À conforter	Forte	N°10 et 22
Hub énergétique	À développer	Forte	N°16, 17, 18, et 25
Pôle industrie-Logistique	À développer	Forte	N°7, 8 et 25
Autres	À identifier/concrétiser	Forte	N°9 et 25

²⁵ ADC était une filiale d'ABO (aéroport de Brest), qui en détenait 96% des parts.

²⁶ AFIS : Aerodrome Flight Information Service. Contrairement à un service de contrôle aérien, l'AFIS se cantonne à la fourniture d'informations sur l'état de la navigation aérienne aux abords de l'aéroport, mais ne peut imposer ou interdire un pilote dans ses décisions. Ce service est le plus souvent assuré et financé par le gestionnaire de l'aéroport.

Deux nouvelles fonctions seront développées en priorité, conformément aux orientations et actions définies par la stratégie aéroportuaire régionale :

- **Hub énergétique.** Comme sur les trois autres aéroports, cette fonction sera déployée en plusieurs étapes, à commencer par celle de production d'électricité avec les futures installations photovoltaïques ;
- **Pôle industrie-logistique.** Comme celui de Dinard, l'aéroport dispose d'importantes réserves foncières, situées de part et d'autre de la piste secondaire désaffectée Ces réserves pourront être valorisées pour l'accueil des installations photovoltaïques, mais aussi et surtout pour l'accueil d'activités industrielles et logistique, qu'elles soient dépendantes ou non des infrastructures aéronautiques. L'enveloppe des surfaces valorisables est à définir rapidement grâce à l'élaboration du SVPA (cf. Levier 4 « Diversifier les recettes des concessionnaires et générer davantage d'activités économiques et d'emplois » / action n°7 « Intégration d'un schéma de valorisation du patrimoine aéroportuaire (SVPA) dans les contrats de concession de chaque aéroport »).

D'autres nouvelles vocations doivent être identifiées à moyen terme, en partenariat avec les collectivités et milieux économiques locaux et les acteurs de la filière aéro-industrielle bretonne. Pour exemple, la Cornouaille a la chance d'accueillir de nombreuses entreprises spécialisées dans le développement et le déploiement des énergies renouvelables, comme EHM (Conversion à l'hydrogène de véhicules lourds), Blue Solutions (conception et fabrication de batteries électriques), ou encore Entech (pilotage intelligent d'EnR). Cet écosystème aurait toute sa place sur l'aéroport de Quimper en vue de concourir au développement des avions décarbonés.

3.4.2 L'ambition de la Région : « L'aéropôle de Quimper »

Le modèle économique actuel de l'aéroport de Quimper n'est plus en mesure d'assurer sa pérennité à long terme, et ne semble plus répondre aux besoins de son territoire. Il doit sensiblement évoluer, et pour retrouver des perspectives positives, les efforts doivent se concentrer sur le développement des recettes extra-aéronautiques, actuellement très limitées.

Pour y parvenir, l'aéroport doit s'inscrire dans un véritable projet de territoire, à co-construire avec les collectivités locales et les acteurs socio-économiques cornouaillais (cf. levier 13 « Favoriser une meilleure intégration des aéroports dans leur territoire à proximité immédiate » / Action n°25 « Identification et mise en place de synergies territoriales avec les acteurs économiques et institutionnels locaux »)

Ce projet vise à créer progressivement un nouveau pôle d'activités sur le site, l'aéropôle de Quimper.

Le déploiement du hub énergétique constituera la première étape de développement de cet aéropôle. Comme sur les trois autres plateformes, le modèle de financement et de valorisation de l'énergie produite doit être défini en partenariat avec les acteurs du territoire, et pourra constituer un avantage comparatif vis-à-vis de parcs d'activités conventionnels.

La seconde étape de développement concernera l'aménagement du pôle d'activités dédié à l'industrie et la logistique, sur les réserves foncières identifiées à cet effet par le SVPA. Cette étape requerra la formalisation d'un partenariat étroit avec Quimper Bretagne Occidentale.

Enfin, le développement de l'aéropôle devra logiquement être en cohérence avec les objectifs fixés par la stratégie aéroportuaire régionale en matière de préservation de la biodiversité et de réduction de l'empreinte écologique des activités sur site (cf. levier 7 « Réduire l'empreinte écologique des infrastructures aéroportuaires et préserver la biodiversité présente sur les plateformes » / actions n°13 « Accompagnement des concessionnaires pour l'obtention de la certification ACA 3 et 5 « et 14 « Elaboration d'une feuille de route de préservation de la biodiversité et des milieux écologiques sur les aéroports»)

Chapitre 4 : Les modalités de coopération aéroportuaire

Comme exposé dans le 2^{ème} chapitre, au levier n°11 /action n°22, la Région Bretagne ambitionne de renforcer les coopérations entre les aéroports présents sur son territoire, avec comme objectif principal de générer des économies d'échelle et d'éviter les concurrences stériles.

Pour y parvenir, une phase préalable de consultation de l'ensemble des aéroports et aérodromes n'appartenant pas à la Région a été effectuée entre octobre 2023 et mai 2024 (cf. Annexes p.69). Cette phase s'est achevée en juin 2024 par l'organisation d'un séminaire de travail collectif avec les représentants des 10 plateformes ayant manifesté un réel intérêt pour la démarche de coopération (plateformes de Brest, Rennes, Dinard, Quimper, Lorient, Vannes, Morlaix, Lannion, Saint-Brieuc et Guiscriff).

Ce séminaire a permis d'enrichir les éléments de diagnostic sur l'écosystème aéroportuaire et aéronautique breton (cf. p.8 à 24), et surtout de dégager des propositions d'organisation et de contenu de la coopération. Ces mêmes éléments ont été validés en janvier 2025 lors de la première réunion politique des propriétaires délégants des 10 plateformes engagées dans la coopération.

4.1 Expression des besoins en matière de coopération

Trois grandes thématiques de coopération ont été identifiées dans les échanges collectifs entre propriétaires délégants et gestionnaires des 10 plateformes.

La première, la plus importante, concerne la mutualisation des moyens opérationnels, avec pour objectif principal de générer des économies réciproques. Dans un premier temps, la mise en place d'une plateforme collaborative dématérialisée permettrait de favoriser le partage régulier d'informations sur les besoins de chaque exploitant en termes de matériels, de ressources humaines, de locaux et de hangars disponibles, d'événements, etc. Dans un second temps, la plateforme viserait à faciliter les mises à disposition de personnel entre aéroport par refacturation, et à réaliser des groupements d'achats pour des marchés de travaux, fournitures ou prestations de services, de formations en commun, etc. Enfin, cette plateforme pourrait idéalement faire partie intégrante d'un site web collectif aux 10 aéroports, présentant la démarche de coopération, les atouts, l'offre de services et d'infrastructures, etc.

La seconde thématique de coopération concerne l'exemplarité environnementale des aéroports. En la matière, un premier niveau d'échanges identifie un besoin de croiser les bonnes pratiques sur différents sujets tels que la préservation de la biodiversité et des ressources en eau, la mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, ou la valorisation des biodéchets. Un second niveau d'échanges, plus intégré, concerne la définition et la mise en œuvre de projets communs, à commencer par :

- La mise en place des prescriptions environnementales dans les AOT avec un règlement commun aux 10 plateformes ;
- La mise en place d'un groupement de commandes pour les besoins d'études de faisabilité sur le déploiement photovoltaïque, la distribution des futurs carburants d'aviation durable (SAF, H2...), le déploiement de bornes de recharge électrique d'aéronefs, etc. ;
- Dans une logique de compensation environnementale, l'identification de secteurs aéroportuaires, voire de sites ailleurs sur le territoire régional, dont la reforestation ou la renaturation seraient financées par les passagers et occupants des aéroports ;
- La création d'un évènementiel régional pour faire connaître la biodiversité présente sur les aéroports, en partenariat avec l'association nationale Aérobiodiversité.

La dernière thématique identifiée concerne l'industrie aéronautique et spatiale, avec deux objectifs. Le premier est de positionner davantage les aéroports au service du développement de cette filière, animée par le cluster Bretagne Aerospace, par une collaboration plus étroite entre ce

dernier et les aéroports. Partant du constat que la filière bretonne reste trop méconnue à l'échelle nationale et internationale, le second objectif vise à accompagner la structuration d'un pôle aéro-industriel multi-sites, offrant un panel d'équipements aéronautiques et de services dédiés au développement des entreprises de la filière. Les fondements de sa structuration pourraient être les suivants :

- Mettre en place une gouvernance opérationnelle plurielle, composée a minima de la Région, Bretagne Aerospace, Bretagne Développement Innovation, Irispace ;
- Positionner/spécialiser le pôle sur les aéronefs de petite et moyenne taille (aviation générale et aviation commerciale régionale), à travers cinq segments d'activités que sont la MRO, le rétrofit, les drones, la déconstruction/démantèlement et la protection cybersécurité ;
- Créer des plateformes technologiques, localisées sur un ou plusieurs aéroports, et spécialisées sur les cinq segments d'activités précités. Pour exemple, l'aéroport de Morlaix pourrait accueillir une plateforme dédiée à la MRO, en lien avec son pôle de formation (Lycée Tristan Corbière, etc.), et celui de Lannion, une plateforme technologique sur le développement des drones, adossée au CTDO ;
- Créer un « campus régional » des formations aéronautiques, notamment avec des formations dédiées au pilotage et la maintenance d'aéronefs décarbonés. Ce campus, aurait légitimement pour epicentre Morlaix, en lien étroit avec d'autres organismes du territoire régional (UIMM Morbihan, Iroise Aéro Formation à Brest, etc.) ;
- Structurer une politique collective de promotion-communication sur l'écosystème aéro-industriel breton, pour faire davantage connaître les métiers et compétences de l'aéronautique bretonne (civile et militaire), susciter l'intérêt des constructeurs aéronautiques, et redorer l'image de l'aérien auprès des citoyens ;
- Ce pôle aéro-industriel aurait également l'ambition de devenir une référence en matière d'innovation, par les usages et la formation aux aéronefs électriques, par les nouveaux usages de drones, ou encore sur la logistique notamment aéromaritime (maintenance des champs éoliens offshore).

4.2 Modalités de fonctionnement de la coopération

L'organisation et l'animation de la coopération souhaitée par la Région et ses partenaires se veut souple, sans création de structure dédiée pour le portage des collaborations, mais avec des règles prédéfinies, par l'intermédiaire d'une charte de coopération, qui sera rédigée d'ici l'automne 2025, selon les principes suivants :

- Le pilotage politique s'effectuera lors de la conférence annuelle des aéroports de Bretagne, sous la présidence de la Région. Son organisation et son animation sera assurée par la Région, assumant ainsi son rôle d'entité fédératrice prônée par la stratégie aéroportuaire régionale (Figure n°24) ;
- Le pilotage technique général sera assuré par la Direction Déléguée aux Aéroports, à travers la mise à disposition de 0,2 ETP annuel. Plusieurs groupes de travail thématiques seront mis en place pour définir et mettre en œuvre les actions de coopérations (Figure n°25) ;
- Le financement de l'animation et des actions de coopération s'appuiera dans un premier temps sur les moyens humains et dispositifs d'aides existants de la Région (figure n°26-ingénierie des services, dispositifs de soutien au développement économique, formations, sport, environnement, etc.), et l'investissement humain des acteurs concernés (temps h/j).

Figure 24 : Gouvernance politique de la coopération

La Conférence des aéroports de Bretagne	
Rôle(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Instruire et valider les actions de coopération issues des groupes de travail thématiques ; • Veiller au respect des règles, engagements et objectifs définis par la charte de coopération ; • Proposer des actions de lobbying politique auprès des grands donneurs d'ordre publics et privés (État, UE, compagnies aériennes, fédérations de l'aéro-industrie, etc.) ; • Communiquer auprès du grand public sur les résultats issus des actions de coopération.
Composition	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités délégantes des 8 aéroports (sauf Lorient) : Région, CD22, GMVA, Morlaix Communauté, LTA, SBAA ; • Autorités délégantes des aérodromes intéressés : Syndicat intercommunal Bretagne Atlantique dans un 1^{er} temps ; • Collectivités indirectement impliquées dans l'exploitation aéroportuaire : QBO, en tant que nouvel actionnaire de la société d'exploitation de l'aéroport de Quimper ; • Acteurs de l'écosystème : Bretagne Aerospace, Irispace, Aérobiodiversité
Coordination	Région Bretagne
Périodicité	Annuelle

Figure 25 : Organisation technique de la coopération

Les groupes de travail thématiques			
Rôle(s)	Définir et mettre en œuvre les actions de coopérations		
Thématisques	3 GT pour commencer en 2025 : GT 1- Mutualisation des moyens opérationnels GT 2- Exemplarité environnementale GT 3- Industrie aéronautique et spatiale		
Composition	GT 1	GT 2	GT 3
	Représentants des exploitants des aéroports et aérodromes + autorités délégantes	Représentants des exploitants des aéroports et aérodromes + autorités délégantes si besoin + Aerobiodiversité,	Représentants des exploitants des aéroports et aérodromes + autorités délégantes si besoin, Bretagne Aerospace (BA), Irispace
Coordination et animation	Région Bretagne	Région Bretagne	Région Bretagne avec l'appui de Bretagne Aerospace (BA) et Irispace
Périodicité	Au besoin	Au besoin	Au besoin, à articuler avec le fonctionnement de BA et Irispace

Figure 26 : Moyens Région dédiés à la coopération

Moyens humains et financiers Région			
DGA/Direction	ETP/an	Crédits de fonctionnement/investissement	Intégration dans les politiques régionales
DGAMCM/DDA (coordination générale)	DGA : 0,01 (env. 2J) DDA : 0,20 (env. 40J)	Programme 703	Stratégie aéroportuaire régionale
Autres (DGAEODE, DIRECO, DE, DIRAM, etc.)	Total : 0,05	Dispositifs de soutien des programmes 503 à 506, Programmes 201 et 207, Programme 803, FEDER/FSE+	SRDEII, SRTES, SRESR, CPRDFOP, SRADDET, HEOL BREIZH (...)

Table des figures

Figure 1 : Maillage actuel : 9 aéroports, 9 aérodromes, 3 bases aéronavales	7
Figure 2 : Propriété et exploitation des aéroports de Rennes, Dinard, Brest et Quimper .	8
Figure 3 : Propriété et exploitation des aéroports de Lorient, Saint-Brieuc, Lannion, Morlaix, Vannes, et de l'aérodrome de Guiscriff.....	8
Figure 4 : Positionnement des aéroports bretons dans le maillage aéroportuaire national en 2017	9
Figure 5 : Les principales activités présentes sur les aéroports et aérodromes bretons ..	10
Figure 6 : Les 14 pôles d'activités d'importance régionale des aéroports bretons	10
Figure 7 : Intensité des déplacements aériens générés dans les régions françaises en 2024 (cumul des trafics des aéroports de la Région/Nb habitants)	11
Figure 8 : Parts de marché des aéroports en Bretagne en 2024	12
Figure 9 : Part des voyageurs sur les lignes internationales par région en 2024.....	13
Figure 10 : Comparaison de la compétitivité du TGV et de l'avion en Finistère et en Ille-et-Vilaine.....	13
Figure 11 : Retombées économiques des aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper en 2022	17
Figure 12 : Nombre d'emplois générés par l'activité économique des aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper en 2022 (NB en ETP)	17
Figure 13 : Lieu de résidence des 671 salariés travaillant sur le site aéroportuaire de Dinard en 2022 - Répartition par intercommunalité	18
Figure 14: Émissions de GES des aéroports Bretons en 2024 - Répartition par type d'activité (en kilo tonnes eq.CO ₂)	19
Figure 15 : Emissions de GES des déplacements aériens des Bretons par aéroport de départ/arrivée en 2024 - Répartition par type d'activité (en kilo tonnes eq.CO ₂).....	20
Figure 16 : Évolution des émissions de GES des déplacements aériens des Bretons par aéroport de départ/arrivée entre 2019 et 2024 - Répartition par type d'activité (en kilo tonnes eq.CO ₂).....	21
Figure 17 : les trois scopes d'analyse des émissions de GES à l'échelle d'un aéroport....	22
Figure 18 : Les sept niveaux d'accréditation du programme Airport Carbon Accreditation	22
Figure 19 : Cadre opérationnel de traduction spatiale de la stratégie aéroportuaire régionale sur les aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper	52
Figure 20 : Tableau de synthèse des vocations actuelles et futures de l'aéroport de Brest	54
Figure 21 : Tableau de synthèse des vocations actuelles et futures de l'aéroport de Rennes.....	57
Figure 22 : Tableau de synthèse des vocations actuelles et futures de l'aéroport de Dinard.....	61
Figure 23 : Tableau de synthèse des vocations actuelles et futures de l'aéroport de Quimper	62
Figure 24 : Gouvernance politique de la coopération	66
Figure 25 : Organisation technique de la coopération.....	66
Figure 26 : Moyens Région dédiés à la coopération	66

Annexes

1. Liste des réunions d'échanges de consultation des acteurs institutionnels et socio-économiques

1^{ère} phase - Juillet 2022 à septembre 2023

Aéroport de Rennes - Réunions d'échanges politiques du 10 novembre 2022 et 27 juin 2023

Participants :

- Intercommunalités de Rennes Métropole, des Vallons de Haute Bretagne, du Val d'Ille-Aubigné, du pays de Châteaugiron, et du Pays de la Roche aux Fées,
- Ville de Saint-Jacques de la Lande,
- SPL Destination Rennes,
- Actionnaires de la SEARD.

Aéroport de Brest - Réunions d'échanges politiques du 5 octobre 2022 et 8 septembre 2023

Participants :

- Intercommunalités de Brest Métropole, Landerneau agglomération, du Pays d'Iroise, de Lesneven-Côte des légendes, de la presqu'île de Crozon,
- Actionnaires d'ABO.

Aéroport de Dinard - Réunions d'échanges politiques du 3 novembre 2022, 10 février et 28 septembre 2023

Participants :

- Intercommunalités de Saint-Malo Agglomération, Côte d'Emeraude, Pays de Dol,
- Communes de Pleurtuit, Saint-Lunaire et Dinard,
- SPL Destination Saint-Malo Baie du Mont-Saint-Michel,
- Actionnaires de la SEARD.

Aéroport de Quimper- Réunions d'échanges politiques du 19 juillet 2022 et 4 mai 2023

Participants :

- Intercommunalités de Quimper Bretagne Occidentale, Pays de Fouesnant, Pays Bigouden sud, Haut Pays Bigouden et Douarnenez
- Département du Finistère,
- Commune de Pluguffan,
- Quimper Cornouaille Développement
- Actionnaires d'ADC

Représentants du monde économique - Réunion d'échange du 21 avril 2023

Participants :

- MEDEF Bretagne
- CRCI Bretagne

Échanges techniques réalisés avec les acteurs de la filière aéro-industrielle bretonne

Acteurs auditionnés :

- Cluster Bretagne Aerospace,
- ICARE et le lycée Tristan Corbière,
- Sabena Technics
- Green Aerolease,
- Pôle Irispace
- Centre Technique Drones Ouest (Lannion)

2^{ème} phase -Septembre 2023 à janvier 2025

Aéroport de Nantes

Plusieurs échanges politiques avec la Région Pays de la Loire et l'État (propriétaire de l'aéroport) ont eu lieu en 2024 et début 2025

Plusieurs échanges techniques ont eu lieu avec, l'État, la Région Pays de la Loire et Nantes Métropole entre septembre 2023 et juillet 2024

Aéroport de Vannes - Réunions d'échanges du 27 octobre 2023 et 1^{er} mars 2024

Echanges politiques avec les représentants de Vannes Agglomération (Propriétaire) et la direction de l'aéroport (gestionnaire SEALAR)

Aéroport de Morlaix - Réunion d'échange du 15 septembre 2023

Echanges politiques avec les représentants de Morlaix Communauté (Propriétaire)

Aéroport de Saint-Brieuc - Réunions d'échanges du 8 décembre 2023 et 4 avril 2024

Echanges politiques avec les représentants du Département des Côtes d'Armor et Saint-Brieuc Armor Agglomération (Co-propriétaires/co-gestionnaires) et la direction de l'aéroport

Aéroport de Lannion - Réunions d'échanges du 2 octobre 2023 et 5 mai 2024

Echanges politiques et techniques avec les représentants de Lannion Trégor Communauté (Co-Propriétaire/co-gestionnaire) et la direction de l'aéroport

Aéroport de Lorient - Réunions d'échanges du 26 octobre 2023

Echanges techniques avec les représentants de l'Etat (Propriétaire) et la direction de l'aéroport (gestionnaire EDEIS)

Aérodrome de Belle-Île - Réunion d'échanges du 21 février 2024

Echange technique avec les représentants de la Communauté de communes de Belle-Île (Propriétaire/gestionnaire)

Aérodrome de Dinan - Réunions d'échanges des 16 et 29 janvier 2024

Echange technique avec les représentants de la Ville de Dinan (Propriétaire/gestionnaire)

Aérodrome de Ouessant - Réunion d'échanges du 22 février 2024

Echange technique avec les représentants de la Commune de Ouessant (Propriétaire/gestionnaire)

Aérodrome de Ploërmel-Loyat - Réunion d'échanges du 5 décembre 2023

Echange technique avec les représentants de Ploërmel Communauté (Propriétaire/gestionnaire)

Aérodrome de Pontivy - Réunion d'échanges du 12 février 2024

Echange technique avec les représentants de Pontivy Communauté (Propriétaire/gestionnaire)

Aérodrome de Quiberon - Réunion d'échanges du 10 janvier 2024

Echange technique avec les représentants de la Ville de Quiberon (Propriétaire/gestionnaire)

Aérodrome de Redon - Réunion d'échanges du 27 novembre 2023

Echange technique avec les représentants de Redon Agglomération (Propriétaire/gestionnaire)

Aérodrome de Bretagne-Atlantique (Guiscriff) - Réunion d'échanges du 15 décembre 2023

Echange technique avec les représentants du Syndicat intercommunal de l'aérodrome de Bretagne-Atlantique (Propriétaire/gestionnaire) et la direction de l'aéroport

2. Fiches de synthèse de présentation des 10 principales plateformes bretonnes ouvertes à la circulation aérienne publique

Aéroport de Brest						
Propriété et exploitation						
Propriétaire (actionnariat)	Région Bretagne (100%)					
Gestionnaire (actionnariat)	ABO (CCI Finistère 66%, Aéroport de Lyon MS 10%, EGIS 5%, Transdev 5%, CA29 5%, Arkéa 5% Brest Aim' 4%)					
Mode de gestion (Date fin de contrat)	Délégation de Service Public (31/12/2036)					
Principales caractéristiques techniques / Services						
Localisation	10km au nord-est de Brest					
Superficie	272 ha					
Catégorie DGAC	B					
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 3100m / N°2 : 700m					
Système d'approche atterrissage	ILS cat.3					
Capacité de l'aérogare	1 500 000 Passagers					
NB Postes stationnement Avions	17					
Contrôle aérien	DGAC (État)					
Point de passage Frontalier	OUI					
Activités présentes sur site						
NB total d'emplois directs sur site : env. 475 salariés						
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux				
Activités économiques		Aviation commerciale régulière ou ponctuelle de passagers 937 000 passagers et 9 200 mouvements en 2024				
		Aviation d'affaires 1500 passagers/533 mouvements en 2024				
		Fret express aérien 72t de fret avionné en 2024				
		Formation Aviation commerciale et/ou industrie aéronautique Iroise Aéro Formation et Finist'Air (formations pour pilotes professionnels)				
		Services opérationnels Green Aérolease (location d'aéronefs) Finist'air (base opérationnelle)				
Services publics		Vols sanitaires Env. 100 évacuations sanitaires/an				
		Administration de l'aviation civile Siège de la Direction de Sécurité de l'Aviation Civile Ouest (DSACO)				
Loisirs		Aéroclubs et activités de loisirs diverses Aéroclub de Brest Finistère APH29 (pilotes d'hélicoptères)				
Environnement						
Plan d'exposition au bruit	7 000 Habitants concernés	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	OUI			
Certification Airport Carbon Accreditation	Niveau 2	Certification ISO 14001	OUI			



Aéroport de Rennes								
Propriété et exploitation								
Propriétaire (actionnariat)		Région Bretagne (100%)						
Gestionnaire (actionnariat)		SEARD (CCI35 51%, VINCI 49%)						
Mode de gestion (Date fin de contrat)		Délégation de Service Public (31/12/2026)						
Principales caractéristiques techniques / Services								
Localisation	6km au sud-ouest de Rennes							
Superficie	266 ha							
Catégorie DGAC	B							
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 2100m / N°2 : 850m							
Système d'approche atterrissage	ILS cat.1							
Capacité de l'aérogare	1 000 000 Passagers							
NB Postes stationnement Avions	14							
Contrôle aérien	DGAC (État)							
Point de passage Frontalier	OUI							
Activités présentes sur site								
NB total d'emplois directs sur site : env. 420 salariés								
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux						
Activités économiques		Aviation commerciale régulière ou ponctuelle de passagers 7 compagnies régulières présentes 503 000 passagers et 5 800 mouvements en 2024						
		Aviation d'affaires 8 000 passagers/1 200 mouvements en 2024 - 4 avions basés appartenant à des entreprises locales						
		Fret express aérien 10 500t de fret avionné en 2024 2 opérateurs réguliers : UPS et Chronopost						
		Maintenance aéronautique Aviation légère Rennes Maintenance aéronautique						
		Services opérationnels Oyonnair (transport express de dons d'organes)						
Services publics		Vols sanitaires Env. 200 évacuations sanitaires/an						
		Défense nationale et gendarmerie héliportée Base ALAT (8 aéronefs basés) Peloton de gendarmerie héliporté (2 hélicoptères basés)						
		Administration de l'aviation civile Antenne de Rennes (DSACO) - Centre d'examen						
Loisirs		Aéroclubs et activités de loisirs diverses 3 aéroclubs (ACRIV, Rennes Air Club, RUOA) 1 école de pilotage privée (Aer Skol)						
Environnement								
Plan d'exposition au bruit	8 000 Habitants concernés	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	OUI					
Certification Airport Carbon Accreditation	Niveau 3	Certification ISO 14001	OUI					

Aéroport de Dinard						
Propriété et exploitation						
Propriétaire (actionnariat)	Région Bretagne (100%)					
Gestionnaire (actionnariat)	SEARD (CCI35 51%, VINCI 49%)					
Mode de gestion (Date fin de contrat)	Délégation de Service Public (31/12/2026)					
Principales caractéristiques techniques / Services						
Localisation	5km au sud-ouest de Dinard					
Superficie	290 ha					
Catégorie DGAC	C					
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 2200m / N°2 : 1500m					
Système d'approche atterrissage	GNSS					
Capacité de l'aérogare	250 000 Passagers					
NB Postes stationnement Avions	4					
Contrôle aérien	DGAC (État)					
Point de passage Frontalier	OUI					
Activités présentes sur site						
NB total d'emplois directs sur site : env. 700 salariés						
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux				
Activités économiques	 Maintenance aéronautique Aviation Commerciale	Sabena Technics DNR Safran Landing Systems				
	 Aviation commerciale ponctuelle de passagers	Env. 10 vols commerciaux/an				
	 Aviation d'affaires	Env. 1 000 passagers et 750 mouvements/an				
	 Formation Aviation commerciale et/ou industrie aéronautique	SIM Aéro (Formation de pilotes sur simulateurs de vols)				
Services publics	 Vols sanitaires	10 vols héliportés des SAMU35 et SAMU22 en 2024				
Loisirs	 Aéroclubs et activités de loisirs diverses	2 aéroclubs (ACCE, Emeraude ULM), Héliberté (Vols touristiques)				
Environnement						
Plan d'exposition au bruit	800 Habitants concernés	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	OUI			
Certification Airport Carbon Accreditation	Niveau 1	Certification ISO 14001	OUI			



Aéroport de Quimper						
Propriété et exploitation						
Propriétaire (actionnariat)	Région Bretagne (100%)					
Gestionnaire (actionnariat)	SOGEAQC (CCI Finistère 58,40%, acteurs privés 41,6%)					
Mode de gestion (Date fin de contrat)	Délégation de Service Public (31/12/2036)					
Principales caractéristiques techniques / Services						
Localisation	6km au sud-ouest de Quimper					
Superficie	150 ha					
Catégorie DGAC	C					
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 2150m					
Système d'approche atterrissage	GNSS					
Capacité de l'aérogare	250 000 Passagers					
NB Postes stationnement Avions	3					
Contrôle aérien	DGAC (État)					
Point de passage Frontalier	OUI					
Activités présentes sur site						
NB total d'emplois directs sur site : 16 salariés						
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux				
Activités économiques		Aviation commerciale ponctuelle de passagers				
		Aviation d'affaires				
Services publics		Sécurité civile/Sauvetage				
		Sécurité civile/Lutte incendie				
		Vols sanitaires				
Loisirs		Aéroclubs et activités de loisirs diverses				
Environnement						
Plan d'exposition au bruit	2000 Habitants concernés	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	OUI			
Certification Airport Carbon Accreditation (ACA)	Aucune	Certification ISO 14001	NON			



Aéroport de Lorient						
Propriété et exploitation						
Propriétaire (actionnariat)	État (100%)					
Gestionnaire (actionnariat)	Partie civile : SEA Lorient-Lann Bihoué (EDEIS 100%)					
Mode de gestion (Date fin de contrat)	Partie civile : Délégation de Service Public (31/12/2026)					
Principales caractéristiques techniques / Services						
Localisation	5km à l'ouest de Lorient					
Superficie	820 ha					
Catégorie DGAC	C					
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 2400m N°2 : 1670m					
Système d'approche atterrissage	N°1 : ILS Cat.2 N°2 : ILS Cat.1					
Capacité de l'aérogare	500 000 Passagers					
NB Postes stationnement Avions	4					
Contrôle aérien	État (Ministère des armées)					
Point de passage Frontalier	OUI					
						
Activités présentes sur site						
NB total d'emplois directs sur site : 2116 salariés						
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux				
Activités économiques		Défense nationale et gendarmerie héliportée				
		Maintenance aéronautique Aviation militaire				
		Aviation commerciale régulière ou ponctuelle de passagers				
		Aviation d'affaires				
Services publics		Sécurité civile/Sauvetage				
		Vols sanitaires				
Loisirs		Aéroclubs et activités de loisirs diverses				
Environnement						
Plan d'exposition au bruit	5700 Habitants concernés	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	NON			
Certification Airport Carbon Accreditation	Niveau 2	Certification ISO 14001	OUI			

Aéroport de Saint-Brieuc					
Propriété et exploitation					
Propriétaire (actionnariat)	Syndicat Mixte de l'aéroport de Saint-Brieuc (CD22 69% ; Saint-Brieuc Armor Agglomération 31%)				
Gestionnaire (actionnariat)	Syndicat Mixte de l'aéroport de Saint-Brieuc (CD22 69% ; Saint-Brieuc Armor Agglomération 31%)				
Mode de gestion (Date fin de contrat)	Régie directe (Reconduction tacite)				
Principales caractéristiques techniques / Services					
Localisation	7km au nord-ouest de Saint-Brieuc				
Superficie	120 ha				
Catégorie DGAC	C				
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 2200m				
Système d'approche atterrissage	GNSS				
Capacité de l'aérogare	100 000 Passagers				
NB Postes stationnement Avions	6				
Contrôle aérien	AFIS (Gestionnaire)				
Point de passage Frontalier	OUI				
Activités présentes sur site					
NB total d'emplois directs sur site : 50 salariés					
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux			
Activités économiques	 Maintenance aéronautique Aviation Commerciale	Amelia Tech (centre de maintenance du groupe Amelia Aviation)			
	 Aviation commerciale ponctuelle de passagers	Env. 2250 passagers/an Env. 70 vols commerciaux/an (équipes sportives, etc.)			
	 Aviation d'affaires	Env. 800 passagers et 300 mouvements/an			
Services publics	 Vols sanitaires	Env. 30 évacuations sanitaires/an			
Loisirs	 Aéroclubs et activités de loisirs diverses	1 aéroclub (Aéroclub de Saint-brieuc Armor)			
Environnement					
Plan d'exposition au bruit	150 Habitants concernés	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	NON		
Certification Airport Carbon Accreditation	Aucune	Certification ISO 14001	NON		

Aéroport de Lannion						
Propriété et exploitation						
Propriétaire (actionnariat)	Syndicat Mixte de l'aéroport de Lannion (Lannion Trégor Communauté 59,81%, CD22, 40,19% - 100% Lannion Trégor Communauté au 01/01/2027)					
Gestionnaire (actionnariat)	Syndicat Mixte de l'aéroport de Lannion (Lannion Trégor Communauté 59,81%, CD22, 40,19%)					
Mode de gestion (Date fin de contrat)	Régie directe (Reconduction tacite)					
Principales caractéristiques techniques / Services						
Localisation	3Km au nord de Lannion					
Superficie	98 ha					
Catégorie DGAC	C					
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 1602m					
Système d'approche atterrissage	RNP (GNSS) RWY29 (SBAS CAT I)					
Capacité de l'aérogare	100 000 Passagers					
NB Postes stationnement Avions	4 postes en aviation commerciale, 6 en aviation générale					
Contrôle aérien	AFIS (Gestionnaire)					
Point de passage Frontalier	Non					
Activités présentes sur site						
NB total d'emplois directs sur site : 16 salariés						
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux				
Activités économiques		Drones Centre Technique Drones Ouest (CTDO) avec centre d'essai en vol (CEV - zone réglementée de 13ha) Hébergement d'entreprises : TOMPAERO - conception de drones logistiques ANZAR - drone avec solution d'interprétation d'images par IA REFERENCE DRONE - école privée de formation de télépilotes de drones				
		Aviation commerciale ponctuelle de passagers Env. 10 vols commerciaux/an (équipes sportives, etc.)				
		Aviation d'affaires Env. 200 passagers et 100 mouvements/an				
Services publics		Vols sanitaires 6 évacuations sanitaires/an				
Loisirs		Aéroclubs et activités de loisirs diverses 2 aéroclubs (Aéroclub Côte de Granit rose, Aéroclub de Lannion) 1 aéroclub ULM (L'autre côté du vent ULM) 10 avions privés basés				
		Parachutisme Septième ciel Parachutisme				
Environnement						
Plan d'exposition au bruit	Habitants de Lannion et Pleumeur-Bodou	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	OUI			
Certification Airport Carbon Accreditation	Niveau 2	Certification ISO 14001	NON			

Aéroport de Morlaix							
Propriété et exploitation							
Propriétaire (actionnariat)	Morlaix Communauté (100%)						
Gestionnaire (actionnariat)	Groupement CCI Finistère/SEALAR						
Mode de gestion (Date fin de contrat)	Marché public de service (30/04/2027)						
Principales caractéristiques techniques / Services							
Localisation	2km au nord-est de Morlaix						
Superficie	110 ha						
Catégorie DGAC	3C						
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 1617m, N°2 : 844m (Herbe), N°3 : 470m (Herbe)						
Système d'approche atterrissage	GNSS						
Capacité de l'aérogare	10 000 Passagers						
NB Postes stationnement Avions	3						
Contrôle aérien	AFIS (Gestionnaire)						
Point de passage Frontalier	Non						
Activités présentes sur site							
NB total d'emplois directs sur site : 90 salariés							
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux					
Activités économiques		Formation Aviation commerciale et/ou industrie aéronautique	ICARE : formation sur simulateurs de pilotes sur CRJ et A320 Air Training Academy : formation PNT et PNC (hôtesse de l'air et steward) Antenne du Lycée Tristan Corbière (Formation en maintenance/ingénierie aéronautique) : Bac Pro, BTS, Licence pro Aéronautique CCI Finistère : formation technique aéroportuaire et logistique				
		Maintenance aéronautique Aviation Commerciale	Chalair Aviation				
		Aviation d'affaires	645 passagers et 291 mouvements/an 3 avions basés appartenant à des entreprises locales				
Services publics		Vols sanitaires	4 évacuations sanitaires/an				
Loisirs		Aéroclubs et activités de loisirs diverses	Aéroclub de Morlaix, Morlaix ULM Club, West ULM, Club d'aéromodélisme, Armor Aéro Passion				
Environnement							
Plan d'exposition au bruit	Pas d'habitants concernés	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	OUI				
Certification Airport Carbon Accreditation	En cours	Certification ISO 14001	NON				

Aéroport de Vannes						
Propriété et exploitation						
Propriétaire (actionnariat)	Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (100%)					
Gestionnaire (actionnariat)	SEALAV (SEALAR 100%)					
Mode de gestion (Date fin de contrat)	Délégation de Service Public (30/06/2031)					
Principales caractéristiques techniques / Services						
Localisation	8km au nord-est de Vannes					
Superficie	108 ha					
Catégorie DGAC	C					
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 1530m, N°2 : 995m (Herbe)					
Système d'approche atterrissage	GNSS					
Capacité de l'aérogare	80 Passagers					
NB Postes stationnement Avions	6					
Contrôle aérien	AFIS (Gestionnaire)					
Point de passage Frontalier	Non					
Activités présentes sur site						
NB total d'emplois directs sur site : 42 salariés						
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux				
Activités économiques		Aviation commerciale ponctuelle de passagers Env. 250 passagers Env. 110 vols commerciaux/an (équipes sportives, etc.)				
		Aviation d'affaires Env. 650 passagers et 250 mouvements/an				
		Maintenance aéronautique Aviation légère Xenon Aviation (Fly West), Bretagne Services Aéro, Splash In Aviation				
		Travaux aériens ATC Aviation, Héliberté, Mont Blanc Hélicoptère				
Services publics		Sécurité civile/Lutte incendie Pélicandrome (Sécurité civile/SDIS56)				
		Vols sanitaires En complément de l'hélistation de l'hôpital de Vannes				
Loisirs		Aéroclubs et activités de loisirs diverses 1 Aéroclub (Aéroclub du Pays de Vannes), ULM Club du Golfe, Héliberté, Mont Blanc Hélicoptère				
		Parachutisme Ecole de Parachutisme de Vannes, Aéro Tandem Celtic				
Environnement						
Plan d'exposition au bruit	Env. 500 Habitants concernés	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	OUI			
Certification Airport Carbon Accreditation	Niveau 2	Certification ISO 14001	NON			

Aérodrome de Bretagne-Atlantique (Guisriff)						
Propriété et exploitation						
Propriétaire (actionnariat)	Syndicat Intercommunal de l'aérodrome Bretagne-Atlantique (Communes de Guisriff, Scaër, Gourin, Berné, Le Saint et Saint-Thurien)					
Gestionnaire (actionnariat)	Syndicat Intercommunal de l'aérodrome Bretagne-Atlantique					
Mode de gestion (Date fin de contrat)	Régie directe (Reconduction tacite)					
Principales caractéristiques techniques / Services						
Localisation	1km à l'ouest de Guisriff					
Superficie	60 ha					
Catégorie DGAC	C					
Piste(s) (longueurs)	N°1 : 1500m					
Système d'approche atterrissage	Balisage lumineux					
Capacité de l'aérogare	/					
NB Postes stationnement Avions	2 parkings avions permettant d'accueillir plusieurs Jets de type PC12					
Contrôle aérien	Auto-information					
Point de passage Frontalier	Non					
Activités présentes sur site						
NB total d'emplois directs sur site : 1 salarié						
Catégorie	Type d'activités	Informations-clés / Acteurs principaux				
Activités économiques	 Travaux aériens	Armor Aéro Vision				
Loisirs	 Aéroclubs et activités de loisirs diverses	1 Aéroclub (Ailes armoricaines), ULM Bretagne-Atlantique				
	 Parachutisme	Ecole de Parachutisme Bretagne-Atlantique				
Environnement						
Plan d'exposition au bruit	Aucun	Adhésion à l'association Aérobiodiversité	NON			
Certification Airport Carbon Accreditation	Aucune	Certification ISO 14001	NON			



Région Bretagne

Pôle Mer, Canaux, Mobilités

Direction déléguée aux aéroports (DDA)

283 avenue du général Patton

CS 21101

35711 RENNES Cedex 7

Tél : 02.99.27.97.38

