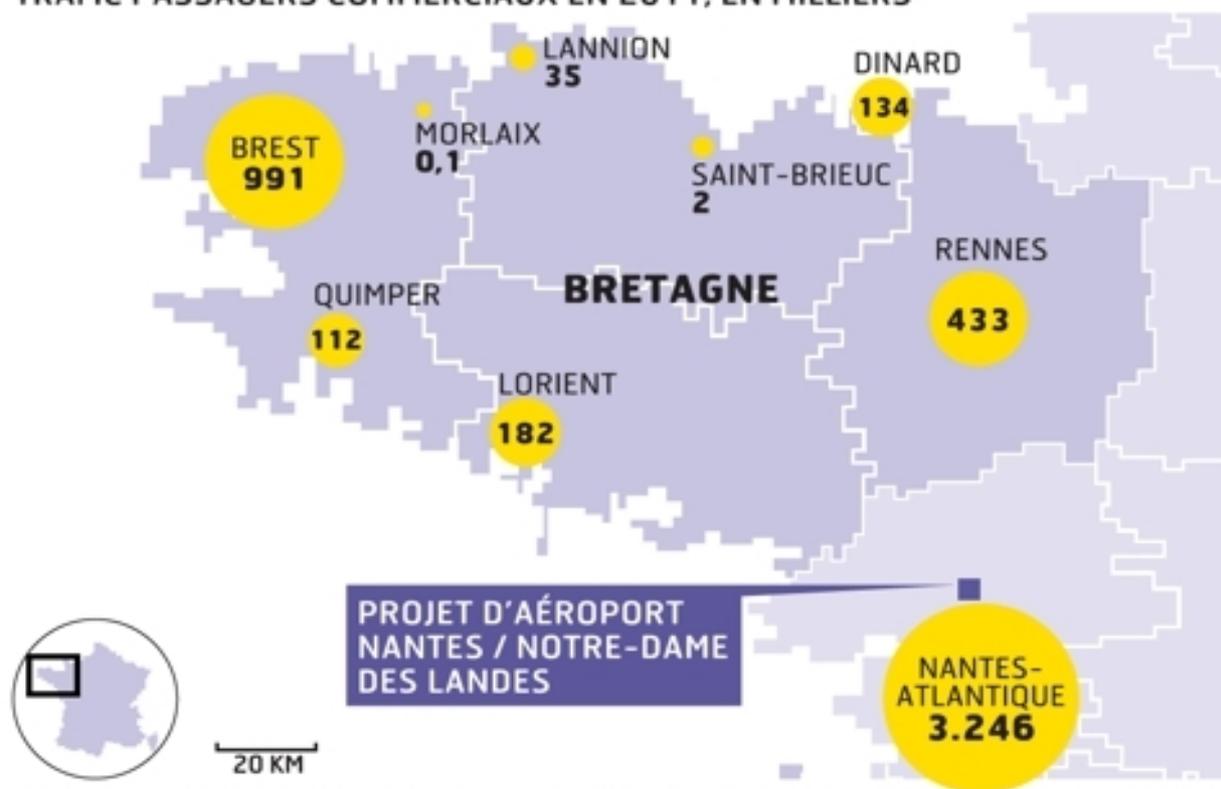


Plusieurs aéroports bretons menacés de fermeture

La mise en service, à l'horizon 2016-2017, de la ligne ferroviaire à grande vitesse jusqu'à Rennes, ainsi que de l'ouverture du nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes risquent d'accélérer la fermeture de plusieurs petits aéroports tels Lannion et Saint-Brieuc, sous perfusion de crédits publics.

LES AÉROPORTS BRETONS

TRAFIC PASSAGERS COMMERCIAUX EN 2011, EN MILLIERS



IDÉ / SOURCE : UAF

La Bretagne inaugure-t-elle un mouvement de reflux du nombre des petits aéroports régionaux ? Entre le prolongement jusqu'à Rennes de la ligne TGV (horizon 2016) et la création annoncée de la plate-forme de Notre-Dame-des-Landes (commune à Nantes et Rennes), plusieurs aéroports bretons risquent en effet de bientôt disparaître.

Distants d'à peine 100 kilomètres, les deux principaux aéroports les plus concernés sont ceux de Saint-Brieuc Armor et de Lannion dans le département des Côtes d'Armor. En déficit structurel, le premier n'a plus de ligne régulière et est soutenu par le conseil général, la CCI et Saint-Brieuc Agglomération. Ils y engagent ensemble plus de 600.000 euros par an pour 2.174 passagers en 2011 ! Le second bénéficie cette année d'une aide de l'Etat de près de 900.000 euros pour maintenir à flot sa seule ligne quotidienne vers Paris-Orly exploitée par Airlinair via une délégation de service public qui prendra fin en 2013.

« Nos recettes propres sont de 1,1 million d'euros. Pour arriver à équilibrer notre budget 2012 de 3,8 millions d'euros, nous recevons des subventions des collectivités territoriales et de la CCI qui se partagent près de 1,7 million d'euros », explique Laurent Le Mercier, directeur du syndicat mixte de gestion de cet aéroport. Le conseil régional a d'ores et déjà fait savoir qu'il stoppera son aide (252.000 euros par an) à partir de 2017 quand sera mise en service la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Rennes, qui placera Saint-Brieuc à un peu plus de deux heures de Montparnasse et Lannion à moins de trois heures.« Ce sera très difficile de les maintenir en activité », admet Claudy Lebreton, président du Conseil général des Côtes d'Armor.

Eviter une concurrence frontale

La situation rennaise est très différente mais va réclamer une adaptation compte tenu du fait que la ligne TGV mettra Rennes à 1 h 30 de Paris et que l'ouverture de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes interviendra à peu près à la même date. Vinci Airports, qui gère la plate-forme et l'aéroport nantais, sera amené à revoir les stratégies des deux équipements pour éviter une inutile concurrence frontale.

Pour ce qui concerne l'aéroport de Dinard, également géré par Vinci Airports, ses lignes régulières sont uniquement vers la Grande-Bretagne. Mais la région, son propriétaire, ne fermera pas le site car il est aussi l'une des principales implantations industrielles du groupe Sabena qui y emploie plus de 700 collaborateurs.

Restent les cas de Quimper et de Lorient, qui peinent à faire progresser leur trafic car les lignes et fréquences sont limitées. Exploitée par Régional, du groupe Air France, celle entre Lorient et Lyon - 55.000 passagers par an -est déficitaire et accompagnée par plus d'un million d'euros annuels d'aides de l'Etat et des collectivités. Mais l'aéroport de Lorient est aussi utilisé par les militaires et sera pérennisé. Quant à l'aéroport de Morlaix, il présente une activité commerciale quasiment nulle (110 passagers en 2011 !), mais la plate-forme jouxte le siège social de la compagnie aérienne Brit Air, filiale d'Air France...

Au premier rang dans la région, Brest n'a, lui, guère à craindre de la concurrence d'autres aéroports ou de celle du TGV qui reliera la capitale du Finistère à Paris en près de 3 h 30.

Les Echos-Mai 2012