



CONTRIBUTION SRADDET LOGISTIQUE TRANSPORT + STRATÉGIE AÉROPORTUAIRE RÉGIONALE

PRÉAMBULE

L'association LIEN (www.lien-association.bzh) salue la démarche de la Région Bretagne qui organise une consultation citoyenne à l'occasion de la révision du SRADDET. Pour rappel, le SRADDET n'a pas de directives réglementaires (il ne peut émettre que des recommandations).

Néanmoins, ce document complexe est très difficile d'accès pour un non-spécialiste :

- nombreux acronymes,
- accumulation de schémas stratégiques et de documents d'aménagement,
- empilement des strates administratives etc.

Pour que cette consultation ne débouche pas sur des déceptions, l'association LIEN suggère de privilégier l'émergence de quelques projets concrets qui « ouvrent le chemin », plutôt que de recourir à la méthode classique - mais technocratique - « Orientations / Mesures / objectifs chiffrés ».

Les choses seraient sans doute différentes si la Bretagne bénéficiait d'un budget comparable à la moyenne des régions d'Europe. Mais son budget actuel est 10 fois moins important.

Malgré ce contexte regrettable, l'association LIEN a tenté de proposer, sur trois des thématiques ouvertes, quelques projets réalistes et réalisables.

1 LA LOGISTIQUE ET STRATÉGIE AÉROPORTUAIRE RÉGIONALE

1 - TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Les questions de transport et de logistique amènent à prendre en compte de façon centrale les grands enjeux du XXI^e siècle tout en se penchant sur les réalités bretonnes.

Un objectif central : EN FINIR AVEC LE TOUT VOITURE-CAMION

Le Plan routier breton a répondu aux enjeux de la deuxième moitié du XX^e siècle, mais il a débouché sur la fermeture des petites lignes de chemin de fer, une dépendance quasiment totale à la voiture individuelle, la quasi-disparition du fret ferroviaire, le développement incontrôlé du transport des marchandises par route.

Il en résulte

- o Un coût énergétique majeur
- o Des dépenses de déplacements qui pèsent sur les ménages les plus modestes
- o Une contribution au réchauffement climatique et un coût environnemental importants, liés à la combustion des énergies fossiles
- o Une dépense publique importante : entretien des infrastructures, routes, ponts, parkings, ...
- o Une tendance à la fuite en avant pour étendre le réseau routier en raison de l'importance toujours plus forte et exigeante du couple voiture-camion.

Quelle réalité bretonne au regard des problématiques de transport et logistique ?

La Bretagne, et ceci est particulièrement sensible au niveau de sa partie occidentale, est une région périphérique au sein de l'hexagone. Le caractère très centralisé de la France, toute entière concentrée sur sa capitale parisienne située au centre d'un système de transport en étoile, et la configuration géographique particulière de la Bretagne, région « en longueur » dont une partie est proche de Paris et l'autre fortement éloignée, expliquent en grande partie le déséquilibre Est-Ouest qui se creuse dans cette région. En effet, l'ouest breton, dont la ville principale, Brest, se situe à 600 kms de Paris, est victime d'un certain déclin, tant au niveau de sa démographie, de son économie ou de ses connexions extérieures, alors que l'Est breton, mené par une capitale régionale dynamique et florissante, Rennes, naturellement tournée vers Paris, dont elle n'est séparée que par 350 kms par la route et une heure 30 par le TGV, est en progression tant au niveau de sa population que de son économie, de ses infrastructures de transport et de logistique, de ses fonctions métropolitaines, de son attractivité.

Ce déséquilibre croissant, accentué par l'interaction stimulante qui unit les deux métropoles majeures que sont Rennes et Nantes, porte atteinte à la cohésion de la Bretagne, qu'on la considère dans sa réalité administrative ou dans sa réalité historique, les intérêts de la partie orientale se distinguant de plus en plus de ceux de la partie occidentale.

A titre d'exemple, il est évident que la Bretagne occidentale, véritable proue enfoncée dans l'océan, aurait tout à gagner à ce qu'une politique maritime forte soit mise en œuvre en Bretagne, alors que ce sont d'autres priorités qui prévalent au niveau de la capitale régionale, proche de Paris et éloignée de la mer.

Quelle réalité bretonne pour le transport des personnes et des marchandises ?

Le transport du quotidien

Il est incontestable que la Bretagne présente un important déficit au niveau de son offre de transports en commun de proximité :

- Offre ferroviaire particulièrement réduite ou déficiente (exemple de Brest-Quimper qui ne représente qu'un trafic extrêmement réduit au regard des 25 000 voitures qui empruntent la voie exprès au quotidien, fermeture de Morlaix-Roscoff, ...). Seuls les deux axes reliant Rennes à la pointe bretonne présentent quelques possibilités pour les mobilités du quotidien (Brest-Landerneau ou Vannes-Lorient par exemple).
- Offre routière (cars, bus, ...) particulièrement faible et irrégulière en dehors des villes principales et dans les campagnes.

En ce qui concerne le transport des personnes, la Bretagne est une des régions les plus dépendantes à la voiture individuelle, que ce soit pour les trajets domicile-travail, domicile-école, domicile-université, domicile-médecin, domicile-commerces,

Le transport des personnes au départ de ou vers la Bretagne.

En dehors du pôle rennais, notre région est tout autant sous-équipée pour le transport des personnes au départ de ou vers la Bretagne. Ainsi, pour le tourisme, activité économique essentielle en Bretagne, l'immense majorité des entrées et sorties de Bretagne se fait en voiture individuelle.

C'est la même situation problématique pour les bretons eux-mêmes, notamment les habitants, entrepreneurs, de l'ouest breton qui, s'ils ne prennent pas leur voiture, seront obligés de passer par Paris pour quasiment tous leurs déplacements en dehors de la Bretagne

Ainsi, au départ de ou vers Brest et Quimper, l'offre ferroviaire vers Paris reste peu attractive, du fait de son coût et de la durée importante de la liaison entre Rennes et Brest ou Quimper. De plus, si les trains de nuit apparaissent comme une solution pour lutter contre l'enclavement breton, on ne peut que déplorer l'absence actuelle d'offre et le manque de projets de trains de nuit reliant la Bretagne aux autres métropoles françaises, espagnoles, italiennes, ... à la différence de ce qui se met en place dans le reste de l'Europe, de Paris à la Pologne, en passant par l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche,

Quant à l'offre de transport aérien, elle peine à se redévelopper depuis le coût d'arrêt du COVID et son prix reste trop souvent dissuasif.

Au plan aérien, les bretons occidentaux, qu'ils voyagent pour raison professionnelle, familiale, touristique, ... sont pénalisés par la quasi obligation du passage par Paris quand on veut se rendre à

l'étranger ou dans le sud ou le nord de la France, ce qui augmente coût et temps de trajet. De plus ils subissent, pour ces déplacements, la dépendance aux seules compagnies Air France-KLM ou Chailair, en l'absence de compagnies Low et Middle Cost, tout comme ils sont les victimes de la mauvaise qualité des connexions entre les deux hubs parisiens

Cette dépendance de la Bretagne aux hubs aéroportuaires de la capitale nationale éloignés de 350 à 600 kms, coûteuse en argent et en temps, n'est pas le lot de toutes les régions d'Europe. Elle va à l'encontre d'une présence active de la Bretagne administrative, et particulièrement de sa partie occidentale, dans la démarche européenne de développement du bassin maritime de l'Atlantique, alors que de nombreux aéroports de la façade atlantique de l'Europe bénéficient d'une forte connectivité tels Porto, Lisbonne, Dublin, Faro, Bilbao, mais aussi Santiago de Compostela, Asturies, Santander, La Corogne,.... Et bien sûr, Nantes et Bordeaux.

Ainsi, à l'heure où la capacité à se rendre rapidement à Bruxelles est devenue indispensable pour les dirigeants bretons, on ne peut que déplorer la difficulté que cela soulève pour les quimpérois, carhaisiens ou brestoïis, difficulté que l'on ne rencontre pas dans d'autres régions françaises ou européennes. Il en est de même pour le train.

Le transport des marchandises

Quant au transport des marchandises, en interne ou depuis et vers l'extérieur, la Bretagne est une des régions les plus dépendantes du seul transport routier (camions). On constate

- Une quasi absence des possibilités de fret ferroviaire à l'ouest de Rennes, ce qui est. Cette lacune majeure pourrait remettre en cause l'intégration du port de Brest au Réseau transeuropéen de Transport (RTE-T). Cette faiblesse est à relier à la lenteur des trains de passagers sur ce tronçon
- Une grande faiblesse du trafic portuaire breton : Brest, St Malo et Lorient regroupés ne représentent guère qu'environ 2% du trafic portuaire national, un trafic français qui est lui-même peu développé quand on le compare avec celui d'autres pays européens : Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Italie, Espagne, Grèce, Grande-Bretagne,
- Une quasi inexistence du cabotage maritime en Bretagne alors que la position centrale de notre région au centre de l'Espace Atlantique européen et à l'entrée de la Manche, ...

Un des effets de cette politique du « tout camion » breton est la prolifération d'entrepôts liés au transport routier dans l'est de la Bretagne. Il manque une vision pour un transport moins polluant, moins coûteux et véritablement intermodal des marchandises entre la Bretagne et les autres régions et en interne à la Bretagne elle-même.

Quel enjeu ?

L'enjeu est donc, toujours et plus que jamais, de travailler sur les trois dimensions du transport

- Personnes pour les mobilités du quotidien
- Personnes pour les longues distances
- Marchandises

De nombreux organismes réfléchissent actuellement sur ces problématiques : Bretagne Supply Chain, CEEI Creativ, ADEME, Mobibreizh, AUTIV, SNCF, Investir En Finistère, Conseils de développement bretons, Chambres consulaires, Collectivités départementales et locales, Région Bretagne, Le moment est venu de donner une forte impulsion à ces réflexions et de construire un ambitieux projet régional pour le transport et la logistique.

Une stratégie transport pour la Bretagne visant un changement de paradigme sur 10 ans

La dimension transport est plus que jamais essentielle, tant pour la qualité de vie des bretons, la vitalité et la transition de l'économie, la transition climatique et la préservation de l'environnement.

À l'heure où l'Etat prévoit d'employer 100 milliards d'euros sur le développement ferroviaire, la Bretagne doit se doter d'une véritable ambition, qui se traduira dans un Plan régional du transport et de la logistique, associant le maximum d'acteurs régionaux. C'est toute la région bretonne qui doit se mobiliser et agir d'urgence pour les transitions en matière de transport :

- Le développement réel des mobilités du quotidien, notamment par les transports en commun des personnes, aux plans ferroviaire, routier, maritime, organisées à l'échelon des bassins de vie et des départements. D'ici 10 ans, l'ensemble du territoire breton devra être maillé par un réseau dense de transport propre
- Le désenclavement de la Bretagne, notamment dans sa partie occidentale, pour ce qui concerne la capacité des personnes à sortir de et à entrer en Bretagne, aux plans ferroviaire, maritime, aérien,
- Le développement du transport maritime de marchandises en agissant sur les capacités des ports bretons et leur connectivité, notamment ferroviaire
- La création de véritables capacités bretonnes de fret ferroviaire reliant les ports, notamment Brest, Lorient et St Malo au réseau européen
- le développement du cabotage maritime, avec l'objectif de s'insérer dans un réseau européen et atlantique de transport maritime sur courtes distances
- Et de façon prioritaire, le développement de l'intermodalité dans les trois dimensions du transport
- Avec une priorité assumée pour la partie occidentale de la Bretagne, dont l'isolement croissant constitue une menace pour la cohésion de notre région.

Plus précisément, notre région doit

- Mettre en place un moratoire en matière de construction de nouvelles routes, comme l'arrêt du projet de passage à deux fois deux voies de l'axe Pontivy-Auray prévu dans les dix prochaines années (et alors qu'une ligne de chemin de fer est toujours ouverte pour le fret)
- Mettre en place un moratoire sur les suppressions de lignes de chemin de fer, un arrêt de la transformation des anciennes lignes de chemin de fer en voies vertes qui empêche tout retour au ferroviaire sur ces tronçons
- Rénover et développer fortement l'offre ferroviaire actuelle : ouvrir de nouvelles possibilités de transport par le rail, mettre en place une tarification attractive, cadencer les horaires, développer l'accueil des cyclistes dans les trains, ...
- Améliorer fortement l'offre ferroviaire sur Brest-Quimper et, dans l'attente des travaux, doter cet axe d'un dispositif cadencé et performant de bus propres
- Rouvrir ou refaire vivre certaines lignes de chemin de fer pour le transport des voyageurs, voire pour le fret (Roscoff-Morlaix, Auray-Pontivy...),
- Soutenir activement la modernisation des tronçons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper, avec un double objectif passagers et fret, de façon à lutter contre la marginalisation de l'ouest breton
- Développer les transport fluvial ou maritime des passagers : liaisons Camaret-Brest (exemple vertueux de Lorient), tout en agissant pour le développement du cabotage.
- Accélérer la mise en œuvre du plan vélo dans les petites, moyennes, grandes villes et dans les zones rurales, réaliser un schéma directeur des voies cyclables sur l'ensemble de la Bretagne, mettre en place des liaisons en site propre cyclable dans les villes.
- Bâtir une stratégie du transport aérien qui affecte une mission claire à chaque aéroport breton en recentrant et développant la fonction des vols commerciaux vers les villes d'Europe sur deux des neuf aéroports de la Bretagne administrative. Organiser l'intermodalité pour l'accès à ces aéroports (voir fiche spécifique)
- Encourager la recherche et ouvrir de nouvelles formations pour les secteurs en développement : intermodalités, secteurs du portuaire, du cabotage maritime, de la logistique par fret ferroviaire...
- Généraliser majoritairement à l'échéance 2035 des pratiques de multimodalités des transports des biens et des personnes reposant sur la combinaison : cabotage-rail-vélo
- Associer les territoires, et leurs acteurs publics, sociaux, environnementaux, économiques et tout particulièrement les entreprises qui seront impliquées dans ces transformations : transport, logistique, BTP, portuaire, Lancer des réflexions citoyennes décentralisées pour faire de la question du transport une grande cause régionale. Mettre en place un dispositif de financement régional associant le maximum d'acteurs.

- Engager des campagnes de communication dans ce but, inciter les citoyens à s'engager pour des transports plus propres et plus collectifs, encourager les expériences privées vertueuses.

2 – STRATÉGIE AÉROPORTUAIRE

Contexte

La loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS) a ajouté aux objectifs du SRADDET la définition d'une « stratégie régionale en matière aéroportuaire ».

En Bretagne, où le réseau aéroportuaire est particulièrement dense (pour un trafic concentré) et en pleine mutation, cela concerne 9 aéroports. La stratégie régionale intégrera la définition des objectifs stratégiques et de leurs leviers d'actions, ainsi que des vocations des 4 aéroports sous propriété régionale.

Elle déterminera les modalités de coordination du réseau aéroportuaire à l'échelle régionale avec les acteurs des territoires concernés pour les 5 autres aéroports.

Partie du SRADDET concernée par la modification

L'objectif 3 du SRADDET exécutoire vise à *Assurer le meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde* et inclut le sous objectif 3.1 visant à *Répondre aux besoins de mobilité en Bretagne, entre la Bretagne et le reste du monde, en développant les services de transport les plus adaptés.*

Le sous-objectif incite de manière générale et indicative de renforcer l'attractivité aéroportuaire de la Bretagne. Il convient donc de modifier le schéma pour intégrer la modification.

La fonction transport aérien répond à plusieurs besoins en Bretagne:

- Les bretons qui doivent, dans le cadre professionnel, accéder rapidement aux métropoles françaises, européennes ou internationales et pour qui l'aérien est la seule solution (de ce point de vue, il existe sans doute une différence entre le public de la région rennaise, qui peut accéder rapidement à Paris en train, et celui de la Bretagne occidentale).
- Les bretons qui veulent se déplacer dans d'autres régions françaises, européennes ou internationales, pour des motifs familiaux, de loisir,... et pour qui le transport aérien est la seule solution
- Les personnes qui résident hors de Bretagne ou à l'étranger et qui doivent se rendre rapidement en Bretagne pour raison professionnelle et pour qui l'aérien est la seule solution
- Les touristes qui résident hors de Bretagne ou à l'étranger et qui disposent de peu de temps pour la partie déplacement de leur projet de vacances (séjours courts,...)

La situation

- 9 aéroports, ce qui est considérable pour une seule région (en comparaison de ce qu'on trouve dans les autres pays européens), dont 4 sont propriété de la Région depuis 2010 : Rennes, Brest, Lorient et Dinard. La cohérence des DSP est problématique
- Une activité globalement faible au regard de la taille de la Région (2,6% du trafic national pour 5% de la population française)
- Une activité disséminée mais qui se concentre de plus en plus sur Rennes et Brest, qui sont, de très loin, les deux principaux aéroports
- Les 9 aéroports :
 - Rennes
 - Dinard
 - Saint-Brieuc
 - Lannion

- Morlaix
- Brest
- Quimper
- Lorient
- Vannes
- Les aéroports bretons peinent à retrouver leur niveau d'activité suite au COVID (-37% pour le trafic passagers), mais certains aéroports ont perdu beaucoup plus de passagers que d'autres : Dinard (-98,7%), Quimper (- 67,5%), Lorient (-94%).
- 2 aéroports (Rennes et Brest) sont très largement au-dessus du lot : ils représentaient 89% du trafic en 2019, ils représentent à présent 97,7% du trafic breton avec respectivement 643 000 et 802 000 passagers! Les 2,3% des 1 479 264 passagers (34 179 passagers) sont répartis entre les 7 autres aéroports
- Une dépendance à l'égard de Roissy et Orly, passages obligés, et un manque de connectivité directe avec les métropoles françaises et européennes (Francfort, Londres, Milan, Bruxelles, Madrid, Lisbonne, Porto, Bordeaux, Lyon, Dublin,...etc.), à la différence des aéroports de ces villes qui portent de nombreuses liaisons « transversales ». Avec la fréquente obligation de passer d'un hub parisien à l'autre, ce qui pose souvent problème.
- Une dépendance à l'égard d'Air France, Transavia et Hop, à rapprocher du coût souvent élevé des vols, alors que les compagnies Low et Middle Cost sont peu présentes.
- Cette faiblesse de l'aéroportuaire breton est un frein développement régional pour cette région périphérique.
-

Préconisations

- Elaborer collectivement, en associant les différents acteurs économiques, associatifs de la région, une stratégie bretonne de développement aéroportuaire pour ouvrir la Bretagne sur l'extérieur, développer l'économie et le tourisme, faire de la Bretagne un acteur majeur de l'aéroportuaire durable
- Concentrer l'activité commerciale sur Rennes (RNS) et Brest (BES), en complémentarité avec Nantes Atlantique (NTE)
 - Faire de RNS et BES les 2 « hubs bretons » connectés à l'Europe et à son espace atlantique
 - Orienter les trafics de Quimper et Dinard vers Brest et Rennes
 - Y développer les vols Low et Middle Cost vers d'autres métropoles européennes
 - Y favoriser l'installation de bases permanentes pour ces compagnies
 - Développer la connectivité de RNS avec l'est breton, de BES avec l'ouest (solutions ferroviaires, bus, ...) et décarboner l'accès à ces aéroports (navettes fréquentes,...)
- Proposer des vocations spécifiques différentes pour les autres aéroports
 - Les 7 autres aéroports constituent un atout à condition de leur trouver de nouvelles vocations
 - Constituer un pôle breton de maintenance et de déconstruction aéronautique
 - Constituer un pôle breton de R&D sur l'avion propre
 - Constituer un pôle breton dans le domaine des formations
- Mettre en cohérence les différentes gestions des aéroports bretons

Fig 1 : Trafic voyageurs des aéroports bretons

	2019	2020	2021	2022	2022/2019
Rennes	851 976	256 532	394 564	643 231	-24,50%
Dinard	95 814	18 572	724	1 237	-98,70%
St Brieuc	3 896	2 170	4 791	6 237	
Lannion	-	364	737	684	
Morlaix	126	54	68	181	
Brest	1 236 121	461 936	654 925	801 854	-35,10%
Quimper	57 707	7 284	6 763	18 764	-67,50%
Lorient	102 586	25 604	8 449	6 244	-94%
Vannes	883	1 065	1 218	832	
Total	2 349 109	773 581	1 072 239	1 479 264	-37%

Trafic passagers métropolitains par régions en 2021

