



17ème législature

Question N° : 2824	De M. Didier Le Gac (Ensemble pour la République - Finistère)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Liaison aérienne entre Brest et Paris	Analyse > Liaison aérienne entre Brest et Paris.
Question publiée au JO le : 10/12/2024 Date de changement d'attribution : 24/12/2024		

Texte de la question

M. Didier Le Gac attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur la liaison aérienne entre Brest et Paris. Obtenir davantage d'accessibilité est un combat de longue date pour la pointe finistérienne ; la position géographique excentrée de Brest a souvent été un handicap. Depuis plus de 20 ans, les élus de tous bords et de toutes les collectivités locales (région, départements, communes et métropole de Brest) se mobilisent pour rendre la péninsule finistérienne plus accessible. Pour les entreprises notamment, c'est en effet un vrai problème du point de vue du recrutement pour attirer certains profils. L'arrivée de la ligne à grande vitesse en 2017 n'a pas tenu toutes ses promesses avec des trajets toujours largement supérieurs à trois heures entre Paris et Brest. En train, Bordeaux qui est à la même distance kilométrique de Paris que Brest est à 2 h 06 de la capitale contre 3 h 50 pour Brest. Aujourd'hui, après l'abandon d'Air France, la liaison aérienne Brest-Orly est, quant à elle, à l'arrêt depuis que la compagnie Chailair a cessé d'assurer cette liaison le 11 novembre 2023, après seulement 9 mois d'activité et que la compagnie régionale Céleste a été placée en liquidation judiciaire le 25 juin 2024. Toujours, concernant Air France, le groupe a annoncé brutalement le 18 octobre 2023, sans aucune consultation auprès des élus nationaux et locaux ou des acteurs économiques, vouloir regrouper à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle l'ensemble de ses opérations. Si la période « covid » a bouleversé certaines habitudes (réduction des déplacements professionnels du fait du développement du télétravail), si les attentes sociétales et environnementales concourent au report modal sur l'offre ferroviaire (recommandations de sobriété et politiques RSE des entreprises et interdiction des vols intérieurs quand existe une alternative ferroviaire inférieure à 2 h 30 de trajet), il n'en demeure pas moins que, depuis cette décision, la fréquence quotidienne de liaisons aériennes entre Brest et Paris est passé, en quelques années, d'une dizaine de vols quotidiens à 3 ou 4 vols par jour. Face à la quasi-fermeture des aéroports de Morlaix, Quimper et Lorient, l'aéroport de Brest reste désormais le premier de Bretagne en nombre de passagers devant celui de Rennes et désormais le seul pour la desserte de tout l'ouest armoricain. Soucieux du désenclavement de la péninsule finistérienne et au nom d'une certaine idée de l'aménagement du territoire, il lui demande si un bilan - comme il était prévu - a été tiré de la décision du 18 octobre 2023 et, surtout, si des liaisons aériennes supplémentaires seront ouvertes entre Brest et Roissy ; ceci notamment dans la perspective de la mise en place en 2027 du « Grand Paris » et de la liaison ferroviaire directe vers la gare de l'Est.