



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Liaison aérienne entre Brest et Paris

Question écrite n° 2824

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.

Texte de la réponse

Les évolutions structurelles de la demande sur le marché aérien domestique sont majeures depuis la crise sanitaire. Durant et depuis cette crise, les organisations et les habitudes de travail ont profondément évolué et entraîné une baisse du trafic aérien lié au voyage d'affaires, en particulier sur les liaisons radiales du réseau domestique. Alors que, depuis novembre 2023, le trafic aérien général en France a rejoint son niveau de 2019, la fréquentation sur le réseau domestique ne revient pas à son niveau d'avant crise. En novembre 2024, le trafic intérieur métropolitain est 28 % en dessous de son niveau 2019, et 32 % en dessous pour les liaisons radiales. Le nombre de passagers faisant des allers-retours dans la journée sur les lignes radiales en métropole a baissé

d'environ 60 %, et ceux faisant l'aller-retour en deux jours, de 50 %. Cette chute de la demande de transport résulte de l'effet conjugué de la politique gouvernementale qui vise à privilégier le transport ferroviaire, lorsque l'offre est adaptée, et du développement des nouveaux moyens de communication – et notamment de la visioconférence – qui réduisent les déplacements professionnels sur les liaisons domestiques. La desserte aérienne de Paris depuis Brest s'est inscrite dans ce contexte avec la baisse du trafic, de 287 000 passagers en 2019 à 45 000 passagers en 2023, conséquence d'un rétrécissement de la demande sur cette ligne. Le groupe Air France puis la compagnie Chalcair ont successivement enregistré de lourdes pertes les conduisant à prendre la décision d'arrêter la desserte. L'aéroport de Brest n'en reste pas moins dynamique ; le groupe Air France dessert Paris-Charles de Gaulle quatre fois par jour, soit une fois de plus qu'en 2019, permettant l'accès à la plateforme de correspondances nationales, européennes et internationales. En outre, la compagnie Volotea a ouvert sa neuvième base française à Brest en avril 2024 avec un Airbus A320, l'ouverture de plus de 10 nouvelles liaisons et la création de 30 emplois directs. Conscient de la puissance des évolutions en cours mais aussi de l'importance du maintien de la connectivité de la région de Brest et du Finistère, le Gouvernement restera attentif à favoriser les conditions d'une offre de transport diversifiée et adaptée.

Données clés

Auteur : [M. Didier Le Gac](#)

Circonscription : Finistère (3^e circonscription) - Ensemble pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2824

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 décembre 2024](#), page 6577

Réponse publiée au JO le : [15 avril 2025](#), page 2796