

© Kepa Etchandy



© KE

# Aéroport Biarritz-Pays Basque embarquement pour l'avenir

On ne devient pas le 16<sup>e</sup> aéroport de France métropolitaine sans un fort volontarisme. Il faut une gestion dynamique pour permettre l'ouverture de nouvelles lignes ou pour conforter les liaisons déjà existantes. Il faut également un bon esprit d'équipe pour maintenir une qualité d'accueil unanimement saluée et maintenir un cadre d'aéroport « à taille humaine » dans une structure qui a une envergure nationale. Les 400 personnes qui collaborent quotidiennement à la bonne marche du site, s'imposent fortement pour maintenir ce niveau d'excellence qui se traduit par la satisfaction des voyageurs qui transitent par l'aéroport. Mais un aéroport se doit toujours d'être en mouvement et de s'adapter aux attentes des passagers. Au regard des grandes tendances qui se dessinent, l'aéroport de Biarritz-Pays Basque possède de nombreux atouts que les travaux en cours permettront de mettre en valeur.

## L'aéroport en ville : un avantage pour l'avenir

Un aéroport au cœur de la ville, c'est l'idée utopique de beaucoup d'architectes et d'urbanistes actuels. Des projets sont en cours en Chine et des architectes britanniques ont proposé cette solution pour la création d'un nouvel aéroport à Stockholm. Parmi les avantages présentés, c'est bien sûr l'accessibilité d'un moyen de transport qui s'est démocratisé et qui fait désormais partie de la réalité de nombreux voyageurs, qui est avancée. A Biarritz, l'aéroport est déjà implanté en milieu urbain, quasiment aux abords du centre-ville, une situation presque unique en

France où les infrastructures aéroportuaires sont au mieux situées en grande banlieue si ce n'est, plus généralement, à plusieurs kilomètres de la ville. Cette spécificité de l'aéroport biarritz (partagée avec Nice, autre destination privilégiée dans le secteur touristique de luxe) est le fruit d'une histoire déjà ancienne, héritée de la première piste de Parme. C'est ce qui a permis à l'urbanisation de s'adapter à la présence de l'aéroport et aux contraintes qui y sont immanquablement inhérentes, en tout premier lieu les inévitables nuisances sonores. Celle-ci ont été largement prises en compte lors de l'établissement du plan d'exposition au bruit (PEB) : document consultable en mairie. Les zones les plus concernées par ces nuisances sont essentiellement occupées par les zones artisanales du rond-point du Mousse et de Maïgnon. Contrairement aux bruits induits par le trafic routier et autoroutier ou même à ceux engendrés par la voie ferrée, les nuisances sonores liées aux rotations des avions ne touchent que peu d'habitations et qui plus est sont absentes la nuit (un atlas cartographique du bruit est disponible sur le site de l'ancienne agglomération Côte Basque-Adour <http://www.agglo-cote-basque.fr/les-politiques-publiques/281-developpement-durable.html> ou sur le site de l'IGN [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr)).

Un aéroport au cœur de la ville, c'est également avoir un coup d'avance sur la question de l'intermodalité. L'intermodalité est aujourd'hui le maître-mot des politiques de transport actuelles. Derrière cette idée se trouve la possibilité d'offrir des alternatives à la voiture pour accéder aux grandes infrastructures urbaines et de mettre en réseau les différents modes de

transport pour une meilleure desserte. Un aéroport est un lieu majeur du transport dans une ville. Peut-être même davantage qu'une gare, il est la première porte d'entrée internationale dans une ville pour les voyageurs. C'est la raison pour laquelle des liaisons entre aéroports et centres-villes sont aménagées à grand frais, avec des coûts se répercutant sur les tarifs des transports en commun. L'exemple du très coûteux billet de tramway qui permet de relier Lyon à l'aéroport de Saint-Exupéry est là pour le rappeler. Les travaux nécessaires s'avèrent également bien souvent pharaoniques à l'image de Bâle-Mulhouse qui construit un raccordement à la voie ferrée ou bien en Île-de-France où le Grand-Paris-express doit relier les deux aéroports de Roissy et d'Orly au métro.

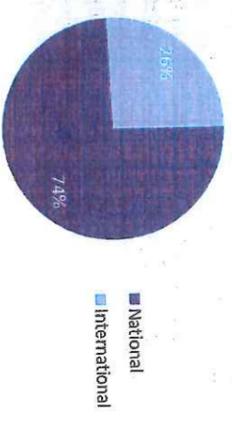
A l'aéroport de Biarritz aussi, l'heure est à l'intermodalité. C'est l'objet-même des travaux en cours sur le site qui va permettre une meilleure desserte par les bus urbains, en articulation avec le futur réseau de tram-bus, mais également offrir des possibilités d'accès piétons et cyclistes. La mise en place sur le site d'une gare routière procède également de cet objectif. Toute la palette des moyens de transports seront ainsi rendus possibles sans pour autant chasser l'automobile. Les parkings figurent d'ailleurs parmi les premiers aménagements concernés par ces travaux afin d'en augmenter la capacité et l'accessibilité. Non seulement tous ces projets d'intermodalité sont facilités par l'implantation de l'aéroport mais ils sont également nettement moins onéreux.

Grâce à ces atouts, l'aéroport se positionne comme un acteur de poids dans le paysage aéronautique à venir. Avec la démocratisation

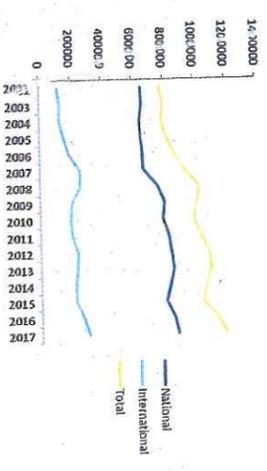
de l'aviation grand public que l'on constate depuis une quinzaine d'années, on peut compter sur lui pour devenir l'outil principal du développement non seulement touristique mais également économique de tout le Pays Basque.

■ STÉPHANE MICLOUD

## Répartition du trafic passagers



© DR



Evolution du trafic passagers depuis 2002. © DR

# Didier Riché, directeur

## « L'aérien n'est subventionné d'aucune manière »

Didier Riché est depuis treize ans directeur de l'aéroport de Biarritz-Pays Basque. Grâce à son action énergique, la structure a pu traverser la crise de 2008 et continuer son développement. Depuis 2011, la barre du million de voyageurs est franchie et la croissance maintient son dynamisme et poursuit sa progression.

**J**e voudrais parler de quelque chose qui est passé inaperçu pour le grand public mais qui est très important pour son confort et sa sécurité, c'est la certification européenne que l'aéroport Biarritz-Pays Basque a obtenu il y a quelques mois ?

Nous l'avons obtenu fin décembre exactement. Cette certification n'est pas spécifique à l'aéroport de Biarritz-Pays Basque, c'est une démarche qui a été engagée au niveau de l'Union européenne il y a un certain nombre d'années lorsqu'elle a créé l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne. L'objectif de l'Union européenne était d'amener l'ensemble des aéroports des états membres à un niveau de sécurité homogène sur le territoire européen et rassurant pour les compagnies aériennes. Avant la certification, les aéroports fonctionnaient et fonctionnaient bien. Ce n'est pas parce que l'on est certifié que l'on est meilleur ou moins bon qu'avant. Le principe est de laisser chaque aéroport proposer sa base de certification, dans un cadre minimum fixé par l'Agence Européenne. Ainsi chaque aéroport pourra être exploité dans les conditions et limites fixées par sa propre configuration. Par exemple, la longueur de piste et d'autres paramètres déterminent le type d'appareil maximum autorisé de manière courante. Toute utilisation au-delà des limites de la certification impliquera une étude spécifique pour confirmer la faisabilité et les dispositions à prendre. C'est une démarche qui responsabilise davantage les dirigeants d'aéroport en imposant un bilan exhaustif au plan de la sécurité. Par cette certification, nous nous engageons aussi à mettre en conformité un certain nombre de domaines pour lesquelles les normes ont évolué. Cela ne met absolument pas en question la sécurité. Au contraire, c'est une démarche d'amélioration permanente qui accompagne le développement du transport aérien. C'est passé inaperçu parce que ces éléments techniques sont des éléments qui intéressent en général peu le grand public. C'est pourtant quelque chose de très important pour l'avenir de notre aéroport.

**Une des choses sur lesquelles vous travaillez depuis que vous**



Didier Riché. © Kepa Etchandy

**dirigez cet aéroport, c'est de pouvoir augmenter les capacités d'accueil. On veut de nouvelles liaisons, on veut qu'il y ait plus de liaisons régulières, le président nous parlait de rouvrir la liaison avec Roissy. Les anciens ont connu la première aéro-gare qui était toute petite, puis cette nouvelle qui nous paraissait très moderne et largement suffisante. Aujourd'hui, vous vous retrouvez confronté au problème de comment gérer les flux et de comment continuer à accueillir dans des conditions satisfaisantes nos passagers. Quels sont les grandes solutions que vous avez apportées jusqu'à présent et celles que vous allez mettre en œuvre ?**

Quand on parle de la capacité d'un aéroport, il faut distinguer trois domaines qui sont à la fois interdépendants et très liés d'une certaine manière : la piste et les infrastructures aéronautiques, les installations terminales (parking avions et aéro-gare) et le système de voirie et de parkings automobiles. On me pose souvent la question : faudra-t-il un jour agran-

dir la piste, l'allonger ? En fait, il n'y a pas de seconde ? Je rassure les non-initiés : avec une piste on peut aller très loin. On pourrait accueillir sept à huit fois le trafic d'aujourd'hui, compte tenu de la vocation de l'aéroport de Biarritz-Pays Basque, à savoir accueillir des vols de liaison court-moyen courrier. La question ne se pose donc pas du côté piste.

Le deuxième domaine sur lequel nous travaillons actuellement est la capacité d'accueil des véhicules en général, que ce soient les véhicules particuliers, les véhicules de location et également les véhicules de transport en commun. Nous y travaillons avec la mise en service de la gare routière, l'augmentation des capacités de parking ainsi que la reconfiguration des voiries pour une meilleure compréhension de cet ensemble.

Le troisième domaine, c'est l'aérogare par elle-même (et ses parkings avions) qui doit être capable d'accueillir des flux passagers en progression régulière depuis plusieurs années. La particularité de l'aéroport de Biarritz-Pays Basque

**HOP AIRFRANC**  
**15**  
**À LA BARRE D'EMBARQUEMENT**  
**SE TERMINE 15 MINUTES AVANT LE DÉPART ENSEMBLE SC**

- nous ne sommes pas le seul - est que notre trafic est très saisonnier. Nous sommes surdimensionnés l'hiver et - il faut le dire - nous sommes sous-dimensionnés l'été. Nous recherchons des solutions qui vont nous permettre à coûts modérés de trouver le compromis entre ces deux niveaux de trafic pour arriver à une capacité optimum et éviter les investissements disproportionnés. Pour ce faire, nous procédons à l'examen exhaustif de toutes les surfaces occupées dans l'aérogare et nous nous posons la question de savoir si les services ou fonctions qui y sont assurés ont une raison impérative de s'y trouver, ou est-ce que l'on ne peut pas éventuellement les en sortir. C'est ce que nous allons faire avec les loueurs de voitures dont les comptoirs seront installés, après les travaux de parking, à l'extérieur de l'aérogare ce qui libérera instantanément plusieurs centaines de mètres carrés. Il se trouve aussi que nous avons des commerces à réorganiser, des surfaces de bureaux qui peuvent se libérer... qui permettront ainsi

d'augmenter les surfaces mises à disposition des services aux voyageurs.

**On va en venir à ce que l'on appelle les questions qui fâchent parce que rien n'est parfait dans le monde, ni dans les aéroports. Vous parlez de l'été, la première chose ce sont les files d'attente importantes que l'on ne connaît pas autrefois. Les gens disent que ce serait si simple de mettre un peu plus de personnel. On rentre dans un monde compliqué, très logique pour vous mais un peu moins pour les usagers. Est-ce que vous pouvez expliquer pourquoi ces files d'attente sont quelque chose qui ne sont pas si faciles que cela à résoudre ?**

Commençons par tenter de donner quelques explications sur l'évolution défavorable et les files d'attente que l'on ne connaissait pas avant. La première partie d'explication est le renforcement périodique des mesures de contrôle. Le contexte sécuritaire international conduit à de très fréquentes modifications qui ont rarement pour effet l'amélioration de la fluidité aux postes de contrôle.

La seconde est liée à la situation privilégiée de l'aéroport au cœur de l'agglomération. La clientèle locale prévoit peu de marge de manœuvre et se présente assez tardivement à l'aéroport, souvent quelques minutes avant les « heures limites ». C'est une pratique courante.

### L'AÉROPORT EN CHIFFRES

- 1 190 991 mouvements de voyageurs (+4,88%) en 2017
- 885 185 voyageurs nationaux (+2,65%)
- 305 715 voyageurs internationaux (+12,19%)
- 11 314 mouvements commerciaux (+3,02)
- 16<sup>e</sup> aéroport français métropolitain
- 23 liaisons en 2018
- 12 compagnies aériennes

Enfin, l'aéroport de Biarritz-Pays Basque est relié à de grandes plateformes dont les horaires sont souvent coordonnés ; par conséquent, il ne nous est pas possible d'obtenir des changements d'horaire de programme de manière à éviter les engorgements. Il arrive donc que nous constations des files d'attente importantes.

La deuxième partie de la question, celle qui relève de notre responsabilité, est de savoir si on peut renforcer les effectifs. Certes, nous pourrions le faire, mais à quel prix. Lorsqu'on observe ces files d'attentes, elles ont en fait une durée de vie relativement courte de quelques minutes – rarement plus d'un quart d'heure, ce qui peut cependant paraître long quand on attend. S'il fallait renforcer les équipes, il faudrait les renforcer sur des durées de vacation qui sont beaucoup plus longues. Le personnel de sûreté qui est en charge de ces contrôles ne peut pas être sollicité pour des durées de moins de quatre heures ou six heures dans certains cas. Pour traiter quelques minutes d'attente, il nous faudrait rémunérer une équipe constituée de quatre ou cinq personnes pendant six heures. Les coûts de ce confort supplémentaire seraient disproportionnés par rapport à la qualité de service.

**Et ils seraient répercutés sur le prix du billet ?**

J'allais y venir. Effectivement, ils seraient répercutés directement sur le prix du billet parce que la particularité du transport aérien – à la différence du ferroviaire – c'est que le passager paie sa sécurité, sa sûreté et tout le reste. C'est un choix politique national qui ne place pas le transport aérien dans les meilleures conditions concurrentielles. Je m'autorise cette petite parenthèse : à la différence du ferroviaire l'aérien n'est subventionné d'aucune manière, il est même surtaxé. Pour minimiser les effets de cette politique, les aéroports s'efforcent de trouver le bon compromis entre le coût et la qualité.

**Il y a une astuce alors à laquelle vous pensez, c'est de permettre aux gens de rester moins longtemps dans le hall ou ils trouvent des boutiques et des points de restauration, en essayant au niveau des salles d'embarquement – une fois le contrôle passé – de trouver des choses aussi attirantes...**

C'est effectivement une piste. Outre le fait qu'il y a une vraie demande de commerces en salle d'embarquement, nous pensons qu'une offre commerciale plus fournie, avec bar et petite restauration, pourrait encourager les voyageurs à se précipiter plus tôt au contrôle de sûreté de manière à accéder plus vite dans la salle d'embarquement. Cela peut avoir un effet de modulation sur ces files d'attente, sur un certain type de clientèle en tout cas.



© DR

**Sur les réseaux sociaux qui permettent aux gens de s'exprimer sous le coup de la colère, on peut parfois lire des choses extrêmement désagréables du type : « Comment cette piste n'est-elle pas adaptée pour l'atterrissage tout temps ? Cela ne devrait pas coûter grand-chose. Pourquoi ne pas avoir l'assurance pour les vols de pouvoir atterrir à Biarritz toute l'année ? » Quand on se penche sur la technique, on se rend compte que c'est un autre problème qui n'a peut-être pas forcément de solution à des coûts raisonnables...**

« L'atterrissage tout temps » est une expression couramment et abusivement utilisée. Elle est tout à fait impropre parce l'atterrissage tout temps, ça n'existe pas. La neige, le vent de travers, la piste inondée ou glissante, sont des conditions particulières auxquelles ce que l'on appelle familièrement « l'atterrissage tout temps » n'apporterait pas forcément de solution. L'outil dont on parle est un système d'atterrissage « de précision par faible visibilité ».

Voilà l'expression technique consacrée. Il permet à l'avion de se poser dans des conditions de visibilité réduite. Plus l'outil est performant et plus cette visibilité peut être réduite. Nous sommes équipés de ce type d'outil – un ILS (Instrument Landing System) – mais dont le niveau de précision est relativement faible du fait de l'environnement très contraignant dans lequel il est installé. A noter que bien qu'étant équipés de cet « ATIS », les aéroports de Pau et de Bordeaux détiennent également des vols pour divers motifs vers Biarritz ou d'autres aéroports. Sur la question du règlement technique de cette affaire, il est toujours possible d'installer un système « d'atterrissage tout temps » à Biarritz. C'est, comme vous l'avez dit, une question d'argent. Techniquement pour installer cet équipement, il faut disposer d'un plan de sol en amount de la piste qui devrait être d'une longueur de 900 mètres au-delà du seuil de piste et donc largement au-delà des limites de la propriété de l'aéroport.

Pour vous donner une idée et pour ceux qui connaissent un peu le site, à partir du bout de piste il faudrait aller jusqu'au rond-point Melville-Lynch pour pouvoir disposer du plan de sol et du système de ballage qui lui est associé. D'une part, nous n'avons pas la propriété foncière de ces terrains et d'autre part, il y aurait des travaux à réaliser, des installations techniques... C'est une affaire que nous avons chiffrée il y a quelques années à un montant entre 12 et 15 millions d'euros. Je pense que la réponse est donnée. A ce prix-là, pour quelques dizaines de vols – en général pas plus de 20 vols par an – le rapport coût/qualité est disproportionné. Même si cette réponse semble fermer la porte, nous sommes aussi en attente d'évolutions technologiques dans un futur proche : les systèmes de positionnement satellitaire de l'avion associés à un dispositif au sol devrait permettre de rapprocher des performances de l'ancien système et cela à des coûts incomparables.

C'est un aspect qui intéresse le plus grand nombre et qui a été mis très à l'honneur lors des vœux de l'aéroport au début de l'année : c'est le développement de nouvelles lignes. Quand on voit le nombre de destinations desservies aujourd'hui par rapport à dix ou vingt ans en arrière, cela paraît assez colossal. On se demande si c'est terminé. Vous dites que non, vous allez encore trouver de nouvelles destinations... Quels sont les paramètres nécessaires pour ouvrir une nouvelle ligne ? Et quelles sont les dernières destinations et vos rêves sur les liaisons à venir avec Biarritz ?

Pour envisager l'ouverture d'une ligne aérienne, il faut d'abord qu'entre le Pays Basque et la région vers laquelle nous avons des intentions, il y ait a priori des échanges ou un intérêt. L'intérêt peut être économique au sens industriel ou commercial du terme, il peut être touristique, il peut être affirmatoire, historique etc. Mais il faut que l'on

puisse détecter un marché potentiel entre ces deux régions. Comment cela se passe-t-il techniquement ?

La première phase repose souvent sur une intuition, une alerte, qui oriente nos études vers des régions d'Europe. Les offices et agences du tourisme locaux et régionaux nous apportent des éléments techniques de la fréquentation et d'origine (trop souvent imprécise d'ailleurs) des visiteurs. Les outils d'étude de marché dont nous disposons nous permettent de pousser l'analyse au-delà et déboucher sur des estimations de marché à un prix moyen du billet d'avion. Vient ensuite la recherche de compagnies aériennes opérant de et vers les aéroports desservant les régions

ciblées. Cela se fait souvent à l'occasion de salons qui ont lieu deux fois par an. Nous procédons par rendez-vous au format proche du « speed dating » pendant lesquels nous présentons nos études. Les compagnies, étant elles-mêmes en recherche de nouveaux marchés, disposent parfois d'éléments en rapport avec nos propres études. Vient ensuite le temps des échanges, des discussions, des négociations. Ce qui est certain c'est qu'en général, cela prend du temps. Il va falloir patienter une année, deux années voire dix ans ! Dix ans, c'est ce qu'il nous a fallu attendre pour conclure avec Iberia Air Nostrium. Depuis 2005 nous étions en contact pour conclure en définitive il y a deux ans. Le dernier point très important, c'est qu'il est rare que les compagnies assument seules les risques de la mise en exploitation d'une nouvelle liaison. C'est maintenant la pratique courante. L'ouverture d'une liaison, ou même son développement, s'accompagne du partage du risque financier pendant la période de lancement. C'est un rôle que l'aéroport s'est assigné, évidemment en accord avec le politique. Nous fonctionnons sur le principe de l'opérateur en économie de marché, conformément aux lignes directrices de la Commission européenne en matière d'aides publiques.

Propos recueillis par  
**JEAN-PHILIPPE SÉGOT**

## LES NOUVEAUTÉS 2018

- **Nice** avec EasyJet, du 25 juin au 31 août, 2 fois par semaine (lundi, vendredi). La compagnie fête ses 10 ans de présence à Biarritz cette année, il s'agit du deuxième opérateur sur la plate-forme derrière Air France et devant Ryanair.
- **Berlin** avec EasyJet, du 3 août au 26 octobre, 2 fois par semaine (lundi, vendredi).
- **Marseille** avec Volotea, du 19 avril au 5 novembre, 2 fois par semaine (lundi, jeudi).
- **Châteauroux** avec IG Avion, du 16 juin au 2 septembre, 2 fois par semaine (mercredi, samedi).

## AUGMENTATION DE L'OFFRE EN 2018

- **Lille** avec EasyJet : élargissement de la période de fin mars à fin octobre.
- **Paris CDG** avec Air France : 1 vol supplémentaire par jour du 16 juillet au 2 septembre.
- **Genève** avec Swiss : augmentation de l'offre en sièges, jusqu'à 3 vols par semaine du 26 juin au 25 octobre.
- **Copenhague** avec SAS : extension de la période, jusqu'à 3 vols par semaine jusqu'au 20 octobre.

# Michel Veunac, président « C'est un aéroport à taille humaine »

Le syndicat mixte qui gère l'aéroport Biarritz-Pays Basque réunit la Communauté d'agglomération Pays Basque et les conseils départementaux des Landes et des Pyrénées-Atlantiques. Il est présidé par le maire de Biarritz, Michel Veunac, la cité balnéaire étant en effet aux premières loges du développement de l'aéroport.

**V**ous êtes le président de l'aéroport. Commençons par parler de gouvernance et expliquer à nos lecteurs pourquoi vous êtes président de l'aéroport. Qu'est-ce qui va se passer dans les mois à venir concernant la gouvernance ? Je crois qu'il va y avoir quelques modifications...

Une des particularités de cet aéroport, c'est sa gouvernance. C'est un syndicat mixte qui est à la fois propriétaire et exploitant. Il assume les deux fonctions à la fois. C'est un mode assez rare et même très rare à ce niveau de trafic ; dans la majorité des cas, on trouve un propriétaire et un exploitant-concessionnaire. Ici tout est mêlé, c'est l'histoire. Pour autant, ce modèle n'apparaît pas désuet et démontre son efficacité. Avant les modifications liées à l'arrivée de la communauté d'agglomération Pays Basque, le Syndicat Mixte était composé, du Département des Landes, du Département des Pyrénées-Atlantiques, de la Chambre de commerce et d'industrie, de la communauté d'agglomération Côte basque-Adour, et de la ville de Saint-Jean-de-Luz. Avec la création de la communauté d'agglomération Pays Basque, les choses vont se simplifier. La représentation directe de la ville de Saint-Jean-de-Luz disparaît au profit de la communauté ; de plus, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque a fait savoir son souhait de sortir du Syndicat. Celui-ci sera donc composé très bientôt de trois acteurs : la Communauté d'agglomération Pays Basque, le Département des Pyrénées-Atlantiques et le Département des Landes. Ce sont les trois acteurs institutionnels qui composent le Syndicat Mixte en charge de la gouvernance de l'aéroport. Je voudrais peut-être apporter quelques précisions sur cet aéroport : il est le seizième aéroport de la France métropolitaine - c'est un bon classement - et le deuxième aéroport de la région Nouvelle-Aquitaine après Bordeaux-Mérignac qui est hors-classe avec ses presque 6 millions de passagers. Nous avons accueilli près de 1 200 000 passagers en 2017. Ce chiffre traduit une évolution tendancielle moyenne de 2,5% depuis une quinzaine d'années et deux dernières années de forte croissance. Il est à noter que notre aéroport n'a-



Didier Riché et Michel Veunac. © KE

cueille que du trafic de voyageurs, le fret ayant cessé il y a maintenant plus de quinze ans par manque de volume.

**Parlons du développement des liaisons aériennes...** Quelle a été votre philosophie et quelle perspective aviez-vous dans la tête quand vous avez accédé aux fonctions ? Ou en est-on dans vos développements ?

Quand j'ai accédé à mes fonctions, j'ai eu une première obsession : celle de faire rouvrir la ligne vers Paris-Charles-de-Gaulle par Air France. Cette ligne avait été fermée pour des raisons sur lesquelles nous ne reviendrons pas mais il était important de la rouvrir. Pourquoi ? Parce que l'ouverture vers Charles-de-Gaulle, c'est l'ouverture vers l'international, dans un sens comme dans l'autre. Je pense à des clients de l'Hôtel du Palais qui avaient disparu parce que venant de l'étranger et ne pouvant faire la liaison directe Charles-de-Gaulle-Biarritz, ils se détournaient vers d'autres destinations européennes. Je pense aussi aux entreprises présentes sur les marchés internationaux et qui devaient partir de Bordeaux, Pau ou Bilbao pour accéder à leurs clients. Mon premier objectif fut de faire rouvrir cette ligne parce que cela avait un impact considérable sur l'économie locale. Nous avons pris

les contacts nécessaires, travaillé avec la compagnie aérienne sur les conditions financières acceptables pour les deux parties et nous avons réussi. Cette ligne marche bien aujourd'hui, Air France est satisfaite de son exploitation. Pour le reste, l'objectif est de développer le rayonnement de cet aéroport en développant les liaisons à la fois sur l'Hexagone, le reste de l'Europe et également les connexions internationales. C'est ce à quoi nous nous sommes employés. Douze compagnies sont aujourd'hui présentes, à l'année pour certaines, en saison estivale pour d'autres. Ces lignes permettent l'accès à des destinations européennes variées, que ça soit sur l'Angleterre, la Suisse, les Pays scandinaves, etc. et aussi de grandes destinations hexagonales - je veux parler de Lyon, Marseille, Lille, Nice et Paris évidemment.

Le développement de cet aéroport c'est directement une meilleure desserte de notre territoire et un impact économique indiscutable.

**Est-ce que l'on peut dire que cet aéroport est sous « perfusion financière » ou est-ce qu'il a une grande autonomie ?**

Il a une grande autonomie et je vais vous en faire la démonstration. Un plan ambitieux d'investissement a été décidé, il y a quelques années, par notre Comité Syndical. La configuration de ses parkings

publics et loueurs de voiture, son système de voirie n'étaient plus à la mesure d'un aéroport moderne.

Une gare routière qui conforte l'aéroport dans son statut de plateforme multimodale est en cours de finition. Il y a 3 ans, nous avons reconstruit un taxiway fermé depuis de nombreuses années pour des questions de conformité. Et nous allons faire en février 2019 des travaux très importants sur la piste qui en a besoin. Tout cela, et d'autres travaux en aéroport, représente près de 45 millions d'euros. C'est l'aéroport lui-même qui financera 90% de ces investissements sur fonds propres et sur emprunt. Seuls 10% viendront de l'appel aux subventions des collectivités, c'est-à-dire 4 millions. C'est une très belle performance pour un aéroport de cette taille. La réponse est donc très claire : l'aéroport n'est pas sous perfusion des collectivités. De plus il faut rappeler que l'aéroport est soumis à l'impôt sur les sociétés et qu'il verse l'ensemble des taxes locales comme toute entreprise. Pour conclure sur la participation des collectivités, des discussions sont en cours avec le conseil départemental des Landes, celui des Pyrénées-Atlantiques et la communauté d'agglomération pour la future répartition du complément de financement ainsi que la représentation au sein du Comité Syndical.

Un aéroport, c'est aussi des femmes et des hommes au service des passagers. Tout le monde s'accorde à dire qu'il y a ici une qualité d'accueil et de service exceptionnelle par rapport à des aéroports un peu plus grands et donc moins humains...

C'est peut-être aussi le format et la jauge de cet aéroport à taille humaine qui permet de pérenniser une relation particulière entre le client et le personnel. Les 75 personnes que comprend le Syndicat Mixte ainsi que leurs collègues des sociétés sous-traitantes, partenaires et service de l'Etat font de leur mieux tous les jours pour satisfaire leurs clients, compagnies aériennes et voyageurs. A cette occasion je voudrais leur rendre hommage parce que leur métier est difficile. C'est un personnel à la fois très qualifié, compétent et impliqué, et qui réussit à préserver sa capacité relationnelle dans des situations parfois très complexes : problème météo, retards ou panne d'avion, etc. Quel que soit le secteur d'activité où ils exercent, je pense, en effet, qu'il y a dans l'ensemble une satisfaction globale des usagers.

Propos recueillis par  
JPS