

Périgueux

L'aéroport veut assurer son avenir



La liaison avec Orly ne représente que 5 % des vols. A.L.

BASSILLAC La ligne Périgueux - Paris focalise l'attention et ferait presque oublier l'intense activité de la plateforme aéroportuaire. **Pages 18-19**

Sur l'aéroport, une vie par-delà la ligne

BASSILLAC

La ligne Périgueux-Orly monopolise l'attention et ferait presque oublier tout ce qu'il se passe sur l'aéroport

Benoit Martin
b.martin@sudouest.fr

La ligne Périgueux-Paris Orly, qui coûte 13 millions d'euros par an aux collectivités, sera-t-elle maintenue ou supprimée ? Réponse d'ici l'été 2018. En attendant que les élus de l'Agglo disent « stop » ou « encore », le petit avion de 19 places de la compagnie Twin Jet va continuer jusqu'au 30 juin à faire ses deux allers-retours par jour, en semaine, comme il le fait depuis avril 2008. Avec ou sans ligne, la vie continuera à PCX, le nom de code de l'aéroport périgourdin pour l'Association internationale du transport aérien (IATA).

« Tout le monde se focalise sur cette ligne commerciale. C'est peut-être l'activité la plus visible, mais vraiment pas la plus importante », soupire la directrice de la plateforme aéroportuaire, Carole Lehair. La liaison avec Orly ne représente que 5 % du total des mouvements enregistrés sur une année par l'aéroport, mais concentre 95 % de l'attention politico-médiatique. Une disproportion qui a eu le don d'irriter légèrement le personnel de la plateforme. « C'est un peu démoralisant : on donne tout pour cette infrastructure et on ne peut parler que de cette ligne », insiste un membre du personnel.

Jour et nuit

Une responsable de site, deux agents à la tour de contrôle, quatre sapeurs-pompiers spécialement formés, deux hôtesses d'accueil et un agent d'entretien... Ils



La semaine dernière, l'aéroport a accueilli un quadrimoteur de l'US Army en provenance d'Italie, comme ici en octobre 2015. Il a déposé des GI's venus se former à Périgueux. PHOTO ARCHIVES A. S.D.

son rôle est de faire fonctionner l'aéroport, « à la demande, de 6 à 22 heures ». Et, au final, à n'importe quel moment du jour et de la nuit. Lorsque, par exemple, « le téléphone d'astreinte sonne à 2 heures du matin et que l'hôpital nous annonce l'arrivée d'un avion du Samu ou d'un organe en vue d'une greffe », explique Carole Lehair. Nous sommes tous des passionnés.

Même petit, l'aéroport de Périgueux a tout d'un grand avec son comptoir d'enregistrement, son

tapis à bagages, son portique de sécurité, sa tour de contrôle, son coin produits du terroir, etc. Sur le tarmac, seul le tracteur orange destiné à remorquer le Beechcraft 1900 de 19 places jusqu'au hangar trahit le caractère campagnard du lieu.

Sollicitations des militaires
À son échelle, l'aéroport de Périgueux reste une vraie ruiche avec ses 17 000 décollages et atterrissages annuels. Une activité qui s'explique par son statut d'aérodrome

terrestre destiné à la circulation aérienne publique ». L'aviation dite générale – hors vols commerciaux et militaires – représente 85 % de l'activité annuelle : aviation d'affaires, de loisir ou sportive, transports sanitaires, formation des pilotes, lutte contre l'incendie, photographie, cartographie, reconnaissance aérienne...

Longueur, portance de la piste, etc. : le potentiel « technique » d'accueil de l'aéroport est plus important qu'il n'y paraît. Périgueux pourrait voir atterrir et décoller



des lignes commerciales utilisant des appareils de type Embraer et leurs 50 sièges.

La ligne, c'est l'arbre famélique qui cache une forêt d'activités et de mouvements.

un A 320 aux couleurs d'Emirates », se souvient Carole Lehair. « L'aéroport est très sollicité par les militaires, précise la responsable de l'infrastructure. Nous ne

sommes pas très loin des bases de Cazaux et de Cognac. Et lorsque les gendarmes font des recherches aériennes dans le coin, ils viennent faire le plein de carburant ici plutôt que de retourner à Limoges. »

La ligne Périgueux-Paris Orly déficitaire, portée à bout de bras par les pouvoirs publics, est donc l'arbre famélique qui cache une forêt d'activités et de mouvements. Sa suppression probable soulèvera la question de la gestion et, à long terme, du devenir de l'aéroport (lire ci-dessous). « Faire déclasser une plateforme aéroportuaire par la Direction générale de l'aviation

REPÈRES

16 996

Le nombre de mouvements (décollages et atterrissages) sur l'aéroport de Périgueux-Bassillac en 2016, dont 13 699 d'« aviation générale » (activités aériennes civiles autres que le transport commercial : sport, loisirs, formation, secours, surveillance), 800 pour la ligne Périgueux-Paris Orly, 914 pour le Samu et 703 militaires.

1 750

En mètres, la longueur de la piste de l'aérodrome, qui s'étend sur une surface de 75 hectares.

1936

L'année de la mise en service de l'aérodrome. C'est en 1988 qu'a été construite l'actuelle aérogare.

10

Le nombre de personnels de l'aéroport.

TARMAC DE STARS

Feu Johnny Hallyday en 2013 et 2016, Patrick Bruel, Florence Foresti ou encore, le 6 décembre dernier, Michel Sardou... Toutes ces stars de la chanson ou de l'humour ont atterri à bord de leur jet sur l'aéroport de Périgueux-Bassillac en vue de se produire sur la scène du Paléo de Boulazac – et de repartir illico presto une fois le show terminé.

civil est long et fastidieux, assure Carole Lehair. Et une fois qu'un aéroport est fermé, il est impossible de revenir en arrière. »



L'arrivée d'enfants blessés dans un accident de bus en 2010 (à gauche) et celle des coureurs du Tour de France, en juillet dernier



CCI ou Agglo aux manettes ?

Quel avenir pour l'infrastructure ? Si la ligne s'arrête, le Grand Périgueux pourrait redonner la gestion du site à la Chambre de commerce, son propriétaire

La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Dordogne est propriétaire de la plateforme aéroportuaire. Le Grand Périgueux est, lui, gestionnaire au quotidien de l'aéroport, depuis le 1^{er} janvier 2015. Que deviendrait l'aéroport si l'Agglo, délégataire de la ligne aérienne, décidait d'arrêter celle-ci ? « Si la ligne s'arrête, la gestion de l'aéroport sera rendue à son propriétaire », assure, lapidaire, Hussein Khairallah, l'élu communautaire délégué à l'aéroport.

« Dossier stratégique »
Ironie du sort, dans ce cas-là, la CCI, qui considère que la ligne aérienne n'est plus supportable financièrement, se retrouverait à gérer en totalité l'infrastructure. Cela lui coûterait beaucoup plus que les 90 000 euros annuels qu'elle donne à la ligne et les 50 000 euros de taxe foncière qu'elle prend à sa charge. « Reprendre notre bien coûterait dans les 400 000 euros, concède le président de la CCI, Christophe Fauvel. Contrairement

à ce que disent certains conseillers communautaires, nous n'avons pas de projet de vente à la découpe des 75 hectares. On sera de toute façon obligé de maintenir le site en état de marche opérationnelle. » Accueillir davantage d'activités et d'entreprises, les diversifier : voilà qui permettrait de baisser la facture. Et Fauvel de souligner : « Je ne conçois pas que le Grand Périgueux se désintéresse de ce dossier qui, même sans ligne, reste stratégique. »

B.M.