

Grand Périgueux

L'avion Périgueux-Paris s'arrêtera fin juin

AGGLOMÉRATION

Les élus ont voté à une large majorité, hier soir, la fin de la ligne. Mais ils veulent maintenir une activité aérienne à Bassillac

HERVÉ CHASSAIN
h.chassain@sudouest.fr

L'échéance maintes fois repoussée est tombée hier soir au conseil du Grand Périgueux. La ligne aérienne Périgueux-Paris va s'arrêter. Par 65 voix contre, 22 pour, trois nuls, les élus ont tranché à bulletin secret. Sur les 95 délégués, 90 s'étaient déplacés ou avaient donné un pouvoir. Un score sans appel. La délégation de service public à Twinjet qui s'achèvera le 30 juin ne sera donc pas renouvelée. Mais des études pour le maintien de l'aéroport vont être lancées.

La majorité des élus n'a pas voulu signer jusqu'en 2020 et continuer à éponger un déficit qui n'a cessé de se creuser. La participation du Grand Périgueux serait passée de 750 000 à 1,114 million d'euros, alors que le nombre de passagers ne cesse de baisser depuis des années (lire « Sud Ouest » d'hier).

« Acharnement »

De nombreux élus sont intervenus en amont du vote. Chargé du dossier, Hussein Khairallah (Périgueux) a retracé toute cette histoire et souligné l'aspect humain : 10 personnes travaillent encore aujourd'hui à l'aéroport de Bassillac. Le président Jacques Auzou a rappelé tous les efforts accomplis pour sauver cette ligne utile aux entreprises : « Mais le tissu économique n'a plus d'appétence pour elle. » L'écologiste Olivier Georgiades



Vote à bulletin secret hier soir au conseil communautaire pour décider de l'avenir de la ligne aérienne Périgueux-Paris. Le maire de Bassillac se sentait très concerné. PHOTO H. C.

(Trélissac) s'est fait solennel en évoquant l'avenir de la planète dégradé par le transport aérien. Michel Beylot, le maire de Bassillac, s'est dit « effondré » d'en arriver là. Philippe Ducène, pour le groupe des élus indépendants (Sainte-Alvère), a expliqué préférer défendre la plateforme aéroportuaire. Stéphane Dobbels (Cornille), pour le groupe PS, a parlé « d'acharnement thérapeutique ». Il ne restait guère que le maire de Périgueux Antoine Audi, très solennel avec un texte gaullien parlant de « renoncement et de courage », pour défendre encore la ligne au nom de la lutte contre la fracture territoriale. Cela n'a pas suffi.

AU FIL DES DOSSIERS

PÉRIBUS. La nouvelle tarification applicable à la rentrée (lire « Sud Ouest de mercredi ») sur le réseau Péribus a été adoptée. Le transport à la demande sera réformé pour ne plus servir de ramassage scolaire de secours, ce qui coûtait cher à la collectivité. Un débat s'est aussi instauré sur la gratuité des bus qui cela se pratique dans certaines villes comme Châteauroix ou Martignes. Le président Jacques Auzou a promis de continuer à y réfléchir. **CŒUR DE VILLE.** Périgueux ayant été retenue pour ce programme d'aides de l'État, le Grand Péri-

gueux est partie prenante. Ces fonds qui serviront à financer la rénovation des boulevards et des interventions dans les quartiers, seront aussi affectés au nouveau siège de l'intercommunalité, au pôle des cultures urbaines de Chamiers, aux passerelles qui le relieront à Périgueux, à la manufacture gourmande et au circuit gallo-romain.

BORNES ENTERRÉES. C'est le Pays vernois qui fera l'objet de la prochaine campagne d'installation de conteneurs à déchets : 110 bornes pour 1,2 million d'euros.

AVION

Périgueux-Paris : la ligne est coupée



La liaison aérienne vers la capitale s'arrêtera le 1^{er} juillet. Les élus de l'Agglo ont refusé de subventionner davantage une ligne qui aurait coûté 1,1 million d'euros par an à la collectivité locale. Cette fin programmée fait pourtant débat. Page 5

PÉRIGUEUX-PARIS

La ligne aérienne se fait couper les ailes

- Les élus du Grand Périgueux ont décidé d'arrêter de soutenir la liaison aérienne avec Paris-Orly.
- Cette ligne aurait coûté 1,1 million d'euros par an à l'Agglo jusqu'en 2021.
- Le département va perdre la seule liaison quotidienne avec la capitale. L'arrêt de la ligne a fait débat.

Julien COUTENCEAU
j.coutenceau@dordogne.com

« Comme un avion sans aile... » Si la chanson de Charlélie Couture faisait référence au changement du paysage politique français en 1981, la décision prise hier soir par les élus du Grand Périgueux marque un changement de paradigme.

En refusant majoritairement de renouveler leur subvention à la ligne aérienne Paris - Périgueux, l'Agglo a acté la fin d'une liaison aérienne quotidienne entre le département et la capitale qui aurait coûté aux contribuables 1,5 M€ par an... pour cinq passagers par vol !

Pourtant, à l'heure de couper les ailes de ce si cher avion, les élus ont montré combien cette liaison divisait leur rang. Le vote à bulletin secret - une première pour une délibération à l'Agglo - n'a cependant pas laissé de part au doute.

À 65 voix contre 22 (trois abstentions et cinq absents), les élus ont décidé d'arrêter les frais, malgré un certain consensus pour dire que cette ligne participe au désenclavement du territoire. Fort de 46 conseillers, le groupe des élus libres et indépendants des partis politiques (Gelipp), renforcés par les votes du groupe socialiste, a fait la différence.



Les élus de l'Agglo ont refusé de subventionner encore davantage la liaison aérienne vers Orly assurée par Twin Jet. Cela signifie l'arrêt définitif de la ligne en direction de la capitale. PHOTO ARCHIVES RÉMI PHILIPPON

enfant à la crèche, 5,6 € pour un nageur de l'Aquacap ou 3,4 € pour un passager de Péribus, s'est exclamé Philippe Ducène, président du Gelipp. Comment cette société s'en sort si elle est déficitaire sur toute la ligne ? Je ne suis pas un ultra-libéral mais je connais les techniques capitalistes qui ciblent l'argent des collectivités... »

À l'instar du groupe socialiste - à l'exception notable de Michel Testut et Claude Bérît-Debat - le nouvel envol des coûts a été celui de trop. « Il faut avoir le courage de mettre fin à cet acharnement thérapeutique », a lancé Stéphane Dobbels, son porte-parole, quand le communiste Vianney Le Vacon a noté que « la seule solution pérenne était le ferroviaire », ou que l'écologiste Olivier Georgiadès a souhaité que « les enjeux du réchauffement climatique » soient pris en compte.

Antoine Audi argue d'un déclassement

Une ligne de conduite qui était à mille lieux du positionnement du maire de Périgueux, Antoine Audi,

fervent défenseur d'une liaison par les airs qu'il utilise régulièrement (lire DL de mardi). Remonté comme un coucou, il exhortait les élus à prendre leur responsabilité avant le vote, sous peine de « déclasser » le département. « Le renoncement à cette ligne fait de la Dordogne le seul département de la Nouvelle-Aquitaine à se situer à plus de trois heures de Paris, a-t-il discourt. Vous ne rajoutez pas de l'automutilation à la fracture territoriale. Comme le dit Jacques Auzou, la politique, ce n'est pas fait pour des épiciers et des comptables ! »

La plate-forme de Bassillac continuera ses activités

L'intéressé appréciera. Sans jamais se départir de son rôle de président, Jacques Auzou a avoué que la ligne aérienne était pour sa part « un échec ». Il a rappelé ses efforts pour la relancer, ses négociations avec Air France, l'aéroport d'Agen et Twin Jet ou les 12 000 passagers périgourds de la liaison Paris - Brive. « On ne peut pas dire que le tissu économique de la Dordogne ait montré

une appétence pour cette ligne », a-t-il regretté.

Mais si ce vote met de facto un arrêt définitif à la liaison avec la capitale, elle ne signifie pas la fin de la plate-forme aéroportuaire de Bassillac. Jacques Auzou l'a martelé : il veut que la CCI - propriétaire du terrain - délègue au Grand Périgueux sa gestion. Il compte d'ailleurs bientôt se rapprocher de la Smad, qui s'occupe de l'aéroport de Bergerac - pour que celle-ci devienne « un outil de gestion pour les activités aériennes civiles ». « Il est hors de question de procéder à la vente à la découpe de la plate-forme », a-t-il conclu. Les élus lui ont d'ailleurs donné mandat sur ce point.

« L'Agglo va faire en sorte que cette plate-forme soit un poumon économique de la Dordogne, a lancé Philippe Ducène qui espère désormais installer des start-up et des nouvelles activités sur le site. On va essayer de mettre en place une stratégie globale. C'est peut-être la chance de Bassillac. Car on ne peut pas réduire la fracture territoriale à cette seule ligne aérienne, c'est une vision un peu étroite. »