

## Politique | Le devenir de l'aéroport de Poitiers-Biard : ce que veut Alain Claeys (maire de Poitiers)



**Le maire de Poitiers ne s'était pas exprimé depuis la séance du conseil régional en date du 23 octobre sur, entre autres, la mise en place d'une stratégie aéroportuaire en Nouvelle Aquitaine, dont l'aéroport de Poitiers-Biard ne fait pas vraiment partie. Alain Claeys, maire et également président de la communauté urbaine Grand Poitiers, est sorti de son silence. Il vient d'adresser un courrier soulevant trois questions sur le devenir de la structure aux deux autres membres du syndicat mixte de l'aéroport Bruno Belin (président du département de la Vienne) et Claude Lafond (président de la CCI de la Vienne).**

Alain Claeys, maire de Poitiers et président de Grand Poitiers, monte au créneau sur le sujet du devenir de l'aéroport de Poitiers-Biard. Dans un courrier adressé à Bruno Belin, président du Conseil Départemental de la Vienne et à Claude Lafond, Président de la CCI de la Vienne, il alerte sur l'avenir et le devenir de la structure gérée par un syndicat mixte dont la CCI de la Vienne, le Conseil Départemental de la Vienne et la communauté urbaine de Grand Poitiers sont membres.



## Des engagements non tenus

Le maire rappelle qu'il suit ce dossier de l'aéroport depuis 2008. La structure battait déjà de l'aile et avait besoin d'un second souffle. À l'époque la CCI de la Vienne gérait à la fois l'aéroport et était membre du Syndicat mixte. Ce qui pouvait poser problème. « Une situation délicate non exempte de risques » selon Alain Claeys. Depuis 2012 et pour une durée de 7 ans, une délégation de service public (DSP) a été établie avec le groupe Vinci Airports. Les objectifs fixés sont loin d'être atteints. La fréquentation de l'aéroport est de 115 000 passagers cette année alors que l'objectif devait être de 170 000 chaque année. « Aujourd'hui les objectifs de la délégation de service public ne sont pas atteints. Il faut renvoyer Vinci sur ses responsabilités » poursuit le président de Grand Poitiers. « Le choix du mode d'exploitation et de gouvernance de l'aéroport est une priorité absolue. On peut s'interroger sur la plus-value qu'apporte Vinci ». Hormis la fréquentation, la diversification des compagnies aériennes et l'ouverture de nouvelles lignes (notamment vers l'Allemagne) étaient programmées et c'est loin d'être le cas puisque Ryanair est en situation de monopole sur Poitiers-Biard et qu'aucune ligne n'a été ouverte; au contraire celle vers Barcelone a été arrêtée. C'est une première inquiétude pour le maire de Poitiers.

L'autre problème soulevé est celui du positionnement du Conseil Régional de la Nouvelle-Aquitaine (voir l'article « [Stratégie aéroportuaire régional : quel sort pour les aéroports de la région ?](#) »). Poitiers-Biard n'a pas vu d'engagement dans son capital de la part de la région. « J'ai dit à Alain Rousset (NDLR : président du Conseil Régional de La Nouvelle-Aquitaine) qu'il faisait une erreur d'appréciation. Je ne peux pas accepter l'argument que la Vienne soit bien desservie par la Ligne à Grande Vitesse (LGV) et qu'elle n'a pas besoin d'un aéroport en plus. Je suis désolé mais l'aéroport rentre en compte dans l'attractivité d'un territoire, au même titre que la LGV ou que l'Internet très haut débit », indique Alain Claeys. Avant de poursuivre: « Il y a quand même le 3e parc d'attractions et de loisirs français dans le département, le parc du Futuroscope, un attrait touristique important avec deux millions de visiteurs chaque année ». Toutefois la région s'est engagée à hauteur de 250 000 euros par an dans une obligation de service public (OSP) pour la ligne La Rochelle/Poitiers/Lyon confiée à la compagnie Hop jusqu'au 31 octobre 2019. Une ligne utile et fréquentée notamment par les chefs d'entreprises du Châtelleraudais. Elle repose également sur l'engagement de l'État à hauteur de 500 000 euros par an entre autres.

## Un aéroport indispensable

Sa dernière préoccupation porte sur la situation financière de la CCI. « La région ne peut pas la remplacer comme ça. C'est une vision à courte vue d'affirmer cela. On ne peut pas dire qu'un aéroport est indispensable et qu'on ne peut plus le financer », confie Alain Claeys. Pour Alain Claeys, la réponse serait que le syndicat mixte (CCI, Conseil Départemental, communauté urbaine) mette en place une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) réalisée par un cabinet indépendant. « pour voir les atouts et les faiblesses de l'aéroport, faire un état du marché et voir les perspectives et quelles stratégies adopter. Il faut le faire rapidement je pense pour le 1er semestre 2018. » Car plusieurs échéances attendent le syndicat mixte de l'aéroport de Poitiers-Biard. En 2019, il faudra renouveler la délégation de service public (avec Vinci ou un concurrent) mais aussi l'obligation de service sur la ligne La Rochelle/Poitiers/Lyon où il faudra ouvrir des discussions avec la région mais aussi l'État. En discutant avec Alain Rousset, Alain Claeys a fait ajouter dans le schéma aéroportuaire régional une clause dite de « revoyure » pour l'aéroport de Poitiers-Biard fixée en janvier 2019. Le temps presse donc pour l'avenir de cette structure que les politiques et les habitants de la Vienne souhaitent conserver absolument.

Julien Privat

Crédit Photo : [Aqui.fr](#)  
Publié sur [aqui.fr](#) le 09/11/2017  
[Url de cet article](#)

