AÉROPORT
BIARRITZ PAYS BASQUE

Revue de Presse

Du 01-01-21 au 29-04-21

BIARRITZ PAYS BASQUE by Instinct

Sud Ouest 29/01/21

Aéroport Biarritz Pays basque : davantage de vols pour Paris en février

Lecture 1 min

Accueil • Pyrénées-Atlantiques • Biarritz



Les vols de ou vers Biarritz sont annoncés au compte-goutte pour s'adapter à l'évolution de la crise sanitaire © Crédit photo : Bertrand Lapègue

Par Raphaëlle Gourin
Publié le 30/01/2021 à 20h13

Le programme des vols de février depuis et vers Biarritz a été dévoilé. Le nombre de vols à destination de Paris pendant les vacances de février est augmenté

Le programme des vols de février 2021 vers et depuis l'aéroport Biarritz Pays basque est connu. En raison de la crise sanitaire, il est en permanence ajusté et toujours susceptible d'être modifié.

Vendredi 29 janvier, voici en tout cas ce qui est annoncé.

Du 1er au 28 février il y aura deux vols par jour pour Paris Charles-de-Gaulle (Air France) et 4 à 7 vols par semaine pour Paris-Orly (Transavia).

En direction et depuis Paris-Charles-de-Gaulle, 2 vols supplémentaires (Easyjet) sont prévus les vendredis et dimanches entre les 12 et le 28 février, pendant les vacances scolaires de la zone C.

Sud Ouest 23/02/21

Aéroport Biarritz Pays basque : programme de vols minimaliste pour le mois de mars

Lecture 1 min

Accueil • Pyrénées-Atlantiques • Biarritz



L'aéroport Biarritz Pays Basque tourne toujours au ralenti, crise sanitaire oblige © Crédit photo : Archives Bertrand Lapégue

Par Sudouest.fr Pays basque
Publié le 23/02/2021 à 15h07
Mis à jour le 31/03/2021 à 9h23

Seul les deux aéroports parisiens et celui de Lyon seront desservis en mars 2021 au départ de l'aéroport Biarritz Pays basque

L'aéroport Biarritz Pays basque a dévoilé mardi 23 février son programme de vols pour le mois de mars.

Du 1er au 28 mars, Air France programme deux rotations par jour entre Roissy et Biarritz, Transavia se limitera à deux vols maximum par jour avec Orly, sauf le mardi où aucun vol ne sera assuré. Easyjet prévoit deux vols par semaine, le vendredi et le dimanche.

La ligne Biarritz-Lyon sera elle aussi réduite à un ou deux vols par jour les lundi, mercredi, jeudi et vendredi plus un vol le samedi 27 mars.

La Semaine du PB 02/04/21

STÉPHANIE MICO'3D

UN AÉROPORT SINISTRÉ ?

Il y a trois ans tout semblait pour le mieux pour l'aéroport du Pays Basque. Son directeur, présenté comme un grand professionnel, roulait les mécaniques et se réjouissait des millions et des millions d'euros d'investissement pour des travaux que certains trouvaient quelque peu pharaoniques. On nous annonçait des lendemains enchanteurs et il est vrai que personne ne pouvait prévoir cette pandémie mondiale qui a notamment mis à genoux toute l'industrie aéronautique (fabrication comme exploitation). Alors il est évident que cela a de l'impact dans la situation très préoccupante que connaît aujourd'hui l'aéroport et que soulève le président du Medef régional, Philippe Neys, dans nos colonnes. D'un autre côté, son nouveau président Patrick Chassériaud, évoque un contexte très compliqué et un objectif de sortir la tête de l'eau au plus tôt. Mais il y a également le problème politique qui impacte cet aéroport avec non seulement l'arrivé de compagnies low cost mais aussi le fait qu'actuellement très peu de vols sont assurés chaque semaine. Politique oui car le voisin béarnais François Bayrou, maire de Pau, semble, lui, taper du poing sur la table et obtenir d'une main de fer quasiment tout ce qu'il veut. Il ne faudrait pas que l'aéroport de Biarritz s'efface peu à peu au profit de celui de Pau. Que font nos parlementaires ? Que fait la CCI ?

EDMOND DANTÈS

L'aéroport en danger !

La colère des patrons

Philippe Neys, le président du Medef Nouvelle-Aquitaine, monte au créneau. Pour lui, la fin de la desserte vers Orly par Air France est une catastrophe économique pour le Pays Basque.

Vous avez pris la parole à diverses reprises pour dénoncer la situation de l'aéroport de Biarritz et de l'arrêt de la desserte Biarritz-Orly par Air France au profit de Transavia. Que dénoncez-vous exactement ?

Nous sommes de plus en plus isolés. Ils nous ont supprimé Air France sur Orly pour nous coller Transavia, leur filiale low cost. Cela montre bien qu'ils se désintéressent totalement de la clientèle d'affaires et de la clientèle d'entreprise. Transavia propose des voyages à 29 euros. C'est très bien mais ça n'est pas forcément ce que demande le marché de la clientèle d'affaires. Il faut choisir mais on ne peut pas dire « *C'est fini, le Pays Basque et le Sud-Landes sont coupés du monde* ». Je ne comprends pas qu'il n'y ait aucune réaction des acteurs politiques et économiques locaux. Personne ne bouge, ça n'a l'air de préoccuper personne. Le virus est peut-être plus important que cela mais on doit continuer à travailler. Le gouvernement nous monte un plan de 100 milliards d'euros de relance et on nous prive d'outil de travail. Il y a quelque chose qui ne va pas !

Les offres de Transavia ne sont pas adaptées aux besoins, notamment au niveau des horaires ?



Philippe Neys, président du Medef Nouvelle-Aquitaine. © DR

Jusqu'à présent – la crise sanitaire le justifiait peut-être – nous n'avions pratiquement plus de vol. Mais si on regarde la programmation pour avril, un vol est remis matin et après-midi sur Orly. Mais c'est un vol quand avant nous en avions cinq ! Et je ne parle même pas de destinations comme Lyon. Les vols d'Air France vers Lyon tournaient, ils étaient pratiquement pleins et il y en avait deux par jour. Aujourd'hui, il y en a un de temps en temps. Sur l'aéroport de Biarritz, il y avait une clientèle très assidue originaire du Pays Basque avec en plus tout le bassin de Guipuzcoa en plus du Pays Basque nord. Les chefs d'entreprise de Saint-Sébastien qui avaient des affaires à faire sur Paris partaient de Biarritz.

Est-ce que cela vient de l'aéroport qui a basé sa stratégie de développement sur le tourisme ?

C'est du tourisme de masse qui correspond à du low cost. On oublie qu'il y a une clientèle haut de gamme dans le tourisme au Pays Basque. Sans prendre particulièrement le cas de l'Hôtel du Palais où il a été investi 80 millions d'euros, la clientèle visée n'est pas celle qui va venir au Pays Basque en low cost. Air France va dire que c'est une clientèle internationale qui vient par Roissy et que la liaison entre Roissy et Air France est maintenue. Mais si vous discutez avec Hyatt, qui est le gestionnaire de l'Hôtel du Palais, ils vous disent que cette clientèle internationale vient à Paris mais qu'elle y reste quelques jours avant de choisir une destination qui peut être le Sud-Est ou le Sud-Ouest, Nice ou Biarritz peu importe, mais elle ne demande pas à partir spécialement de Roissy.

Si on considère les destinations d'affaires, on peut imaginer que l'importance de l'aéronautique au Pays Basque peut justifier des liaisons internationales vers Hambourg par exemple. Vous constatez aussi un manque sur ces destinations. Est-ce que pour vous cela vient d'un problème de démarchage de l'aéroport auprès des compagnies pour créer des lignes nouvelles ?

Peut-être oui. A partir du moment où l'on était bien desservi sur Orly et sur Lyon, on avait accès à des plateformes pour naviguer dans l'Europe et le

La Semaine du PB 02/04/21

UN SUJET POLITIQUE !

Est-ce que les responsables locaux se sont saisis de ce sujet ?

Ce qui est inquiétant, c'est qu'il y a un silence radio total des responsables économiques et politiques locaux. La CCI est totalement absente sur le sujet. Pour la CCI Bayonne-Pays Basque, l'aéroport n'a jamais été un sujet de préoccupation. Quand ils ont eu l'occasion de le prendre en gestion, ils l'ont laissé partir au profit des politiques. Il y a beaucoup de territoires en France où ce sont les CCI qui ont pris ce genre d'infrastructure en gestion. Ça n'a pas l'air d'être un sujet de préoccupation de la CCI locale.

La CCI a abandonné le sujet de l'aéroport. Pour vous ce qui se passe à l'aéroport de Biarritz, c'est une gestion de l'existant ? Il n'y a pas de réflexion sur l'avenir ?

Je n'ai pas l'impression qu'ils réfléchissent à l'avenir. Ils n'ont qu'une préoccupation à l'heure actuelle, c'est leur réélection au mois de novembre. Mais le reste ça ne les préoccupe pas du tout. C'est d'autant plus malheureux que nous avons un aéroport qui est pratiquement tout neuf, qui a été entièrement rénové et qui est fonctionnel, dont le parking a été agrandi... Et tout est quasiment fermé ! A l'heure actuelle, on ouvre l'aéroport quand l'avion arrive et on le referme quand l'avion est déchargé. Il n'y a plus de commerces à l'intérieur de l'aéroport. En 2019, nous avons quand même 1 200 000 passagers. En 2020, 500 000 avec la crise sanitaire. En 2021, je ne peux pas vous dire combien mais on sera proche des chiffres de 2020. On voudrait arriver à démontrer que l'aéroport de Biarritz n'a plus sa pertinence, on ne s'y prendrait pas mieux.

Vous avez le même jugement sur les politiques qui sont à la tête de l'aéroport ?

C'est inquiétant de leur part mais ça l'est aussi de la part des parlementaires qui sont pourtant concernés par le sujet, qu'ils soient sénateurs ou députés. Tous les lundis et les jeudis, ils prennent l'avion. S'il s'agit de faire un ou deux allers-retours par semaine, c'est gérable... Mais pour le monde économique c'est largement insuffisant ! Quand Michel Veunac était président du syndicat de l'aéroport, il était beaucoup plus sensible au sujet avec la ville de Biarritz qui a une clientèle haut de gamme en tourisme et en tourisme d'affaires avec les congrès. Il était motivé pour que l'aéroport fonctionne et ait une desserte correcte. Maintenant, Patrick Chasseriaud est un homme très agréable que j'apprécie beaucoup mais il n'a pas la même motivation que pourrait avoir le maire de Biarritz.

Même si Anglet a une industrie aéronautique qui peut justifier une défense des liaisons vers Orly ?

Oui avec Dassault. Les gens de Dassault ne sont pas très heureux de ce contexte, ça ne leur plaît pas parce qu'ils vont souvent à Paris.

Vous êtes très en colère...

Je suis en colère, car la situation n'est pas normale. Mais ce qui me met le plus en colère, c'est qu'il y a une absence totale des responsables politiques ou de la CCI. Cela n'inquiète personne. C'est grave ! Peut-être que si les parlementaires devaient galérer, ça bougerait davantage ! Mais pour les chefs d'entreprise, c'est la galère ! J'ai plein d'exemples au Pays Basque où les chefs d'entreprise galèrent pour continuer à travailler.

Le sujet est mieux défendu dans d'autres aéroports ?

Je prends le cas de Bordeaux qui a un autre problème : elle n'est plus reliée à Orly. La situation y est différente parce que ce sont les conséquences de la convention climat qui a décidé que les territoires desservis en moins de deux heures si demi de TGV n'auraient plus de relations aériennes avec Paris. C'est le cas de Bordeaux qui est à deux heures. Je contesterais d'ailleurs la légitimité de cette convention climat puisqu'elle est composée essentiellement de partisans au point que ça en est une insulte aux parlementaires.

La Semaine du PB 02/04/21

monde entier sans problème. Si l'on n'avait déjà rien que ça, ça irait. Le problème c'est que l'on n'a pratiquement plus rien. La solution à l'heure actuelle est d'aller à Pau parce qu'Air France a conservé une continuité de service vers Orly depuis Pau. Ou alors il faut aller à Bordeaux prendre le TGV. Vous y allez soit en train à vitesse réduite, soit vous y allez en voiture. Dans les deux cas, c'est deux heures. Quand tout va bien – ce qui est rarement le cas à la SNCF – vous mettez quatre heures pour arriver à Paris. Vous êtes dans l'impossibilité de faire un aller-retour Biarritz-Paris dans la journée.

Il y a eu des cas d'implantations ratées au Pays Basque qui expliqueraient cette frilosité des compagnies ?

Il y a eu Ryanair qui desservait Londres. Ça a marché avant de finir par capoter.

Il y a des implantations d'entreprise qui n'ont pas pu se faire parce que le Pays Basque est trop mal desservi par l'aérien ?

Le phénomène est encore trop récent mais on perd incontestablement un potentiel. Qui va venir s'installer dans un pays qui est coupé du monde ? On continue à desservir Roissy mais ça ne correspond pas à la demande économique.

Cela crée des surcoûts pour les entreprises du Pays Basque ?

Ce sont des surcoûts parce que ce sont des pertes de temps. Mais c'est aussi de la fatigue, de l'énergie gaspillée. Les chefs d'entreprise sont obligés de s'adapter parce qu'ils n'ont pas le choix mais ils l'acceptent mal. On n'en parle pas parce que nous sommes en période de crise sanitaire. Mais on ne reviendra pas en arrière à la sortie. Alors que ce qu'il faut arriver à faire, c'est faire en sorte qu'Air France nous desserve à nouveau Orly, parce qu'avec les low cost comme Transavia, vous n'avez pas un accès direct à l'aéroport. Cela coûte plus cher d'avoir une passerelle que de se garer au fin fond des pistes où on vient vous chercher en bus. Pour faire du tourisme de masse, cela va très bien parce que l'on n'est pas à une demi-heure ou trois quarts d'heure près. Mais quand vous êtes dans le business, ce sont des temps qui comptent.

Quels sont aujourd'hui les besoins des chefs d'entreprise ? Quel est le minimum nécessaire pour eux ?

Il faudrait revenir à une régularité de trois à quatre vols par jour par Orly. Ou alors, il y a une autre solution qui peut rentrer dans le cadre de France Relance avec 100 milliards d'euros qui sont investis par le gouvernement avec des critères qui sont ceux de l'écologie, de la cohésion et de la compétitivité, ce serait de terminer la LGV Bordeaux-frontière. Là on met Biarritz à trois heures de Paris.

Il faut gérer des oppositions de riverains et c'est quelque chose qui ne pourra pas voir le jour avant l'horizon 2030…

Oui, mais il faut être cohérent. On ne peut pas accepter d'isoler un territoire comme l'est le Pays Basque. Nous sommes coupés du monde. Je sais bien qu'il y a une tendance politique qui est sortie des urnes lors des dernières municipales, qui tend à cet isolement et qui n'y voit pas d'inconvénient. Mais ce n'est pas acceptable au XXIe siècle de destiner une économie à une telle régression. Ce n'est pas possible !



© YL

Pourquoi cet intérêt à desservir Orly ?

Il y a énormément d'entreprises qui sont situées autour d'Orly. Beaucoup de chefs d'entreprise n'ont pas besoin d'aller jusqu'à Paris, ils ont des rendez-vous avec des entreprises situées à Orly ou autour. Autour de Roissy, il n'y a rien à part Disneyland. Et puis depuis Orly, le centre de Paris est beaucoup plus accessible. Il y a un autre problème, ce sont les liaisons sur les Dom-Tom et vers l'Europe, notamment l'Espagne. Toutes se font depuis Orly. Alors comment fait-on ? Je connais plein d'entreprises du Pays Basque qui travaillent avec les DOM, on n'y va pas que pour bronzer sous les cocotiers.

Dans cette demande, ce n'est pas tant l'accès à Paris que l'accès au hub de correspondances que représente l'aéroport d'Orly ?

C'est ça ! Et à Bordeaux, on répond qu'Air France dessert toujours Roissy – c'est le même prétexte qu'à Biarritz – et qu'il y a le TGV. Mais le problème à Bordeaux, c'est que tout le parc d'activité économique a été bâti autour de l'aéroport. Les plus grosses zones industrielles sont à Mérignac, elles ne sont pas à la gare de Bordeaux. Tout a été bâti autour de l'aéroport depuis quarante ans et maintenant on dit aux entreprises qu'il faut aller en centre-ville.

Orly est le « hub » nécessaire pour le Pays Basque ? Saint-Exupéry à Lyon qui n'est pas concerné par la convention climat puisque Lyon est à plus de deux heures et demie de train de Biarritz, ça pourrait être intéressant ?

Je ne sais pas si vous vous souvenez. Il y a eu une époque où Valéry Giscard d'Estaing qui était Auvergnat, avait fait une plaque-tournante à Clermont-Ferrand. Depuis là, on allait sur toute la France. C'était très commode parce que le changement était très rapide. Il n'y avait qu'une passerelle à traverser. Maintenant tout cela a été abandonné. Mais pourquoi pas faire un hub que ça soit à Lyon ou ailleurs ? Mais il faut avoir quelque chose de pratique.

Dans le cas de Lyon, on a vu la création d'une gare TGV sur le site de l'aéroport. C'est une solution pour Bordeaux également ?

Cela pourrait en effet. Mais si les décisions prises par la convention climat doivent être appliquées – ce qui semble être le cas parce qu'elles vont être discutées au Parlement et sans doute être votées – il faudra revoir les programmes de desserte de train également. C'est pour cela que je dis qu'il faut relancer cette LGV Bordeaux-frontière, même si ça ne plait pas.

Quel est l'avenir selon vous ?

La nature a horreur du vide. Il y a des sociétés privées qui vont s'intéresser au sujet. J'ai reçu le prospectus de l'une d'entre elles qui offrent le service de desserte en vol aérien depuis la région Nouvelle-Aquitaine sur toute la France. S'ils arrivent à pratiquer des prix acceptables, je pense que c'est eux qui vont prendre le créneau. Mais abordable cela veut dire quoi ? Quand Air France avait la gestion de la liaison avec Orly, on a quand même pu payer en plein tarif 700 euros l'aller-retour. Vous proposez cela à un privé, je pense qu'il sait le faire.

On va aller vers un changement de direction à l'aéroport. Pour vous, c'est l'occasion de rectifier le tir et d'être plus volontariste auprès des compagnies et notamment d'Air France ?

Il faudrait arriver à peser un peu plus sur Air France. Cela peut se faire au niveau de la compagnie mais cela doit aussi se faire au niveau des responsables politiques. Ce sont eux qui doivent s'adresser aux dirigeants nationaux pour signaler le problème.

Dans d'autres aéroports, les collectivités locales ont pu aider par des subventions, la création de lignes auprès des opérateurs. Est-ce qu'en Pays Basque, les collectivités locales font assez ?

Elles ne font rien ! Il n'y a aucun fléchage sur le sujet. La plupart du temps, ces histoires ont mal fini parce que les compagnies en question se sont faites attaquer en concurrence déloyale par Air France et ont fini par perdre les dessertes. C'est vrai, c'est une concurrence déloyale : pourquoi donner à certains et pas à d'autres ? Mais cela peut être un déclencheur et c'est ce qu'a fait François Bayrou à Pau. Il est allé chercher une compagnie inconnue qui a mis des vols Pau-Orly. Qu'est-ce qui s'est passé ? Air France a immédiatement réagi et a reprogrammé des vols jusqu'à Orly. C'est une forme de chantage et ça n'est pas très correct, mais il la solution est là… Si cela permet de retrouver des vols réguliers sur Orly, pourquoi pas ?

■

LES CHIFFRES DE L'AÉROPORT DE BIARRITZ

L'année 2020 a été calamiteuse pour le transport aérien. Les conséquences de la pandémie, du confinement et de l'arrêt des trafics transfrontaliers ont été durement ressenties sur l'ensemble des aéroports mondiaux. Les compagnies ont en effet réduit de manière drastique les vols internationaux mais également intérieurs. Cependant, en raison des spécificités propres à chaque aéroport, la situation s'avère plus ou moins sévère. Comment se situe l'aéroport de Biarritz par rapport aux moyennes nationales ? A-t-il davantage souffert que ces homologues ? L'Union des aéroports français a mené une étude qui permet d'apporter quelques éclaircissements…

D'une manière générale, les aéroports français ont connu une diminution de 67,3 % de leur trafic sur l'année 2020. Cette baisse est beaucoup plus marquée pour les aéroports métropolitains (elle est de 68,4 %), les destinations d'Outre-mer, beaucoup plus dépendantes de l'avion, permettent de redresser légèrement la moyenne. Alors que le début d'année laissait présager une augmentation de 2,5 % à 3,5 % du trafic sur l'année, le confinement a entraîné un arrêt brutal et quasi total du trafic aérien en France. Au deuxième trimestre la comparaison entre 2019 et 2020 fait état d'une chute de 96,7 % sur l'ensemble du territoire. La reprise n'a pas permis de revenir aux chiffres antérieurs. Le troisième trimestre affiche -68,8 % et le quatrième -76,8 %. Le nombre de passagers en Europe est ainsi retombé à son niveau de 1995 en raison de la crise.

Une baisse dans la moyenne ?

L'aéroport de Biarritz a reçu 383 366 passagers en 2020, ce qui en fait le 18ème aéroport de France métropolitaine, derrière Brest mais devant Rennes. L'aéroport a connu une baisse de 64 % de son trafic, ce qui le place dans la moyenne et qui reste cohérent par rapport à la structure de son offre. Les grands aéroports avec une forte desserte internationale ont été davantage impactés, à l'exemple de Bordeaux qui voit son volume de passagers baisser de 70,6 %. Les aéroports de plus petite taille, c'est-à-dire de moins d'un million de passagers annuel, ont connu des baisses plus restreintes. L'aéroport de Biarritz fait mieux que la moyenne régionale. La baisse en Nouvelle-Aquitaine est en effet de 70,8 % et Pau accuse davantage le coup avec une baisse de 69,5 %.

Le modèle du low cost davantage touché

Ces dernières années, les aéroports français ont mis l'accent sur le développement de l'offre low cost devenue le principal moteur de la croissance de l'activité des aéroports. Son modèle visant le tourisme populaire et les courts séjours touristiques a subi davantage le contrecoup des modifications de mode de déplacement des Français. Le trafic low cost a connu une baisse de 70 % sur 2020 là où les compagnies traditionnelles n'ont perdu que 67,5 % de leur volume de passagers. Le low cost reste cependant une part importante de l'offre, à hauteur d'un tiers des vols.

A Biarritz, l'offre low cost est celle qui fait plonger les chiffres de l'aéroport. La variation entre 2019 et 2020 indique une chute de 73,8 %. Cette baisse est plus importante qu'à Bordeaux mais moins que La Rochelle (-87,4 %) ou que Pau (arrêt total de service) pour comparer aux autres principaux aéroports régionaux. Il est à noter également que la part du low cost dans le trafic passager de l'aéroport de Biarritz était déjà en baisse en 2019, avant les restrictions sanitaires. Avec 437 285 passagers low cost en 2019, l'aéroport se situait déjà en dessous des chiffres de 2017 et bien sûr de l'année record 2018, une tendance que l'on retrouve en général sur l'ensemble des aéroports métropolitains.

La Semaine du PB 02/04/21

L'aéroport de Biarritz ne retrouvera son trafic antérieur qu'en 2030 !

Confronté à la plus grave crise qu'a connu l'aéroport de Biarritz au cours de son histoire, le président du syndicat mixte de l'aéroport, Patrick Chasséraud, cherche à sauver la situation de l'infrastructure. Confronté aux critiques sur les dessertes, il tient à rappeler que les compagnies aériennes font leurs choix en fonction de la demande et de la rentabilité des vols.



Patrick Chasséraud, président du syndicat mixte de l'aéroport. © DR

Comment est géré l'aéroport de Biarritz ?

Au niveau juridique et administratif, l'aéroport est un syndicat mixte qui est composé de quatre entités que sont les départements des Pyrénées-Atlantiques (31,5 %), des Landes (12,5%), la communauté d'agglomération Pays Basque (31,5 %) et la région Nouvelle-Aquitaine (25 %). Le conseil syndical est formé de membres de chaque entité et il élit un président avec son bureau. Ce conseil syndical présente la particularité d'exploiter en direct l'aéroport. Il n'y a que 5 aéroports en France à avoir ce type de gestion. Le reste du temps, les propriétaires ne sont pas des collectivités mais des chambres de commerce, voire des privés. L'exploitation est pratiquement toujours donnée par une délégation de service public, elle n'est que rarement faite par une régie. De ce fait, la gestion en direct par le syndicat mixte de l'aéroport de Biarritz fait que ce sont les élus qui décident de l'exploitation. Cela fait à peu près vingt-cinq ans que l'aéroport de Biarritz fonctionne sous cette forme actuelle.

Quelle était la situation de l'aéroport avant la crise du Covid ?

Jusqu'en 2019, l'aéroport fonctionnait très bien. Il avait une progression régulière chaque année. L'exploitation faite par un directeur – et son équipe – et un président issu du syndicat, cela fonctionnait très bien. Il y a eu des actions menées avec succès pour développer l'activité de l'aéroport. Mais il se trouve qu'en 2020, le covid a perturbé énormément le trafic aérien. Beaucoup d'aéroports ont souffert. Nous avons nous-mêmes souffert. Pour la première fois depuis l'existence du syndicat mixte, les collectivités sont venues en renfort financier, par des subventions, pour remettre la situation à flot, malgré la réserve de trésorerie qui était présente avant la crise. Ces subventions s'élèvent à 2 640 000 euros.

Aujourd'hui, l'urgence est de sauver l'aéroport et les emplois ?

Dans un premier temps, en 2020, le principal a été de venir aider financièrement l'aéroport pour qu'il soit sauvé en assurant toutes les charges et les frais qui lui incombaient, notamment la question salariale. A un moment donné, il y avait 4 millions d'euros de frais de personnel qu'il fallait assumer. C'est quasiment 400 000 euros par mois et ça n'est pas rien ! Il fallait donc maîtriser la masse salariale. Au 1er janvier 2020, l'aéroport employait 70 personnes plus 140 extérieures pour la sécurité, les pompiers, les assistances en piste, le nettoyage. Je rappelle que fin 2019, nous étions à 1,2 millions de passagers et nous sommes passés à 385 000 avec le même nombre d'employés. Il a fallu assainir la situation tout en préservant le maximum des emplois. Sur les 70 personnes employées directement, nous avons supprimé 16 emplois. Nous avons calibré que sur l'aéroport, il y avait un besoin de personnel lissé sur l'année (l'hiver il y a moins d'avion et donc de moins de personnel) de 42 emplois équivalent temps plein. Nous avons supprimé 16 emplois par des départs normaux à la retraite et des départs anticipés. Il n'y a eu que 2 licenciements secs qui ont été faits avec les employés qui voulaient bénéficier d'une reconversion. Nous les avons accompagnés dans cette reconversion. Sur le restant du personnel, il y avait 20 personnes de l'assistance en escale. Depuis le 17 mars, ces personnes sont en chômage partiel et n'ont pas remis les pieds à l'aéroport. Avec le calibrage actuel et la progression que l'on peut espérer avec la reprise, il nous faudrait avoir 8 personnes en moins sur ces 20 personnes-là. Le dilemme est là : que faire pour supprimer ces emplois ? Il y avait deux solutions : celle de faire du licenciement sec avec une APC (accord de performance collective). A ce moment-là, nous aurions pu avoir des conflits au sein de l'aéroport. La deuxième solution est celle que nous avons adoptée, après discussion avec les salariés et les syndicats au travers du comité social et économique, pour aller vers une APLD (activité partielle de longue durée). Cela se traduit par du chômage de longue durée de trois ans et une prise en charge partielle du chômage quand il n'est pas présent à 100 % c'est-à-dire l'hiver, avec ensuite un rattrapage sur l'été. C'est une solution souple pour pouvoir envisager dans les deux ou trois ans à venir, l'évolution de l'aéroport. Cette formule a été accompagnée par une révision de l'accord d'entreprise en contrepartie de solutions avantageuses pour le personnel pour ne pas avoir à licencier du personnel supplémentaire. Cela a été signé il y a quinze jours et nous l'avons passé au conseil syndical le lendemain. C'est un travail que nous avons réalisé depuis le mois de septembre l'année dernière. Nous sommes arrivés à ce compromis qui a permis de sauver l'emploi sur l'aéroport et qui permettra de voir l'évolution sans avoir cette épée de Damoclès sur la tête.

Vous restez prudent sur la reprise ? Vous tablez sur quelque chose de progressif ?

Je ne suis pas un expert de ce sujet et nous nous adossons donc sur des structures compétentes qui connaissent parfaitement le trafic aérien mais également les besoins économiques nationaux, européens et mondiaux. Au niveau de l'Europe, les structures les plus en pointe déterminent qu'il n'y aura pas de retour au nombre de passagers de 2019, avant 2030 et qu'il y aurait un retour à l'équilibre en 2024 ou 2025. Pour nous, en 2025 ce serait de 800 000 passagers. Ce n'est pas la peine d'être trop optimiste en disant que nous allons arriver à 1 millions de passagers dans deux ans, ça n'est pas vrai, nous n'y arriverons pas. Tout le recalibrage a été fait avec ces chiffres-là.

Il y a eu de l'investissement ces dernières années sur l'aéroport. Est-ce que ce sont des choses qui entrent en ligne de compte ?

Il se trouve que quand tout allait bien, nous avions un plan pluriannuel d'investissement au niveau de l'aéroport avons arrêté tous les investissements. Nous sommes en train de recalibrer ces investissements notamment pour le contrôle des bagages qui devaient coûter 12 millions d'euros pour 1,7 millions de passagers. Nous avons recalibré sur 1,2 millions de passagers. Nous avons des palliatifs mais nous sommes obligés de réaliser avant septembre 2023 ces investissements. Ils nous coûteront 2,2 millions euros. Le deuxième investissement que nous allons lever, c'est le recalibrage de tout ce qui est contrôle des eaux, c'est-à-dire les bassins de rétention et les eaux de ruissellement. J'ai demandé une étude à un cabinet spécialisé sur l'eau pour savoir ce que nous devons faire pour nous mettre en conformité complète. Il y en a à peu près pour 2,5 millions d'euros. Nous avons donc à supporter les amortissements des emprunts qui avaient été faits pour les premiers travaux. Ces investissements avaient été faits sans aucune participation des collectivités. Il a été autofinancé. Mais aujourd'hui cet autofinancement est compliqué parce que le remboursement des emprunts était calibré sur les anciennes prévisions d'activité.

> *« Il se trouve qu'Air France a décidé de transférer toute son activité nationale à sa compagnie low cost Transavia. »*

Du côté des dessertes, notamment à destination d'Orly, l'aéroport est critiqué, notamment par les milieux économiques du Pays Basque. Qu'est-ce qui se passe ou juste ou cette destination ?

Il se trouve qu'à l'aéroport de Biarritz 30 % environ du nombre de passagers est porté par le tourisme, 30 % d'infinitaire (c'est-à-dire quand vous ou moi montons à Paris pour voir de la famille ou pour aller en voyage) et 30 % par l'économie. L'économie ne représente pas comme à Pau 72 % du trafic. Nous devons faire revenir les passagers qui ont arrêté les voyages en avion en raison des restrictions liées au Covid et au fait que les compagnies aériennes ont supprimé des vols. Les compagnies aériennes sont des entreprises comme les autres et si elles ont une ligne ou du jour où lendemain, il n'y a plus que 5 passagers par avion, elles réduisent le nombre de rotations par jour, voire elles annulent le vol. Les compagnies aériennes ont réduit leur trafic voire l'ont annulé comme Ryanair, Easyjet, et toutes les low cost. Il nous restait essentiellement que le national avec Air France et sa compagnie conjointe avec KLM. Hop!. Il se trouve qu'Air France a décidé de transférer toute son activité nationale à sa compagnie low cost Transavia. Le transfert ne devait se mettre en place

La Semaine du PB 02/04/21

qu'en 2020 à Biarritz. Il va arriver à Pau dans très peu de temps comme dans tous les aéroports nationaux. Air France a commencé la transition par les gros aéroports et descendent vers les petits. Il se trouve que ce modèle économique était performant et adéquat pour nous à l'aéroport de Biarritz si le trafic n'avait pas été perturbé par la crise. Là, la situation est perturbée et les avions de Transavia ne font pas 120 places, comme auparavant, mais 189 ! On savait très bien qu'au lieu d'avoir 5 à 6 vols par jour assurés par air France, nous n'en aurions eu que 2 voire 3 par jour assurés par Transavia. Mais en nombre de passagers, l'offre de Transavia était supérieure à Air France. Sauf que le covid est passé par là et Transavia ne s'y retrouve pas. Air France a fait la même chose avec Charles-de-Gaulle et avec Lyon. L'offre de trafic a fortement diminué. Mais il se trouve aussi qu'au niveau de la demande, les grands groupes du département comme Dassault, Safran, Euralis, Total, Lur Berri, MaisAdour, etc. ont donné ordre à leur structure de tout faire par visio-conférence. Ils ont mis en place ce dispositif qui fait qu'il n'y a plus de demandes économiques pour des voyages vers Paris-Orly. Le trafic sur Paris est de toute manière toujours assuré vers Charles-de-Gaulle, deux fois par jour, et ces vols ne sont pas pleins ! Effectivement, il y a des contraintes. Il faut aller à Charles-de-Gaulle et c'est plus loin qu'Orly.

Vous n'avez pas de possibilité d'agir là-dessus ?

Ce n'est pas l'aéroport de Biarritz qui décide que l'on va faire 5 vols par jour vers Orly. C'est la compagnie aérienne. Et si celle-ci voit que le trafic n'est pas rentable, elle supprimera les vols. On aura beau faire ce que l'on veut même en faisant des cadeaux sur les taxes d'aéroport et même sur les redevances aéroportuaires, ça ne les fera pas revenir. Rien qu'un atterrissage-décollage sur Biarritz coûte environ 2 500 et 3 000 euros. Vous vous rendez compte du chiffre d'affaires qu'il faut maintenir pour ces vols !

■

CRÉATION DE DESSERTES QUI DÉCIDE ?

La libéralisation du transport aérien en Europe a permis à toute compagnie européenne homologuée de proposer des vols sur n'importe quelle liaison, entre deux pays membre, à des prix qui doivent résulter, en principe, du libre jeu de concurrence sur le marché. Par ricochet, cette libéralisation a créé une concurrence entre les aéroports afin d'assurer la meilleure prestation de services possible pour accueillir plus de compagnies aériennes et de desservir davantage des destinations nouvelles.

En France, l'État, propriétaire des principaux aéroports civils, en concède la gestion à des entreprises via des contrats de concession. Le concessionnaire se voit accorder par ce contrat l'exploitation de l'infrastructure aéroportuaire pour une durée déterminée, en contrepartie, l'exploitant se rémunère sur les recettes tirées de l'exploitation de l'aéroport.

D'autre part, l'ouverture du marché du transport aérien, a eu des effets négatifs, sur les petits aéroports situés sur des territoires enclavés et qui sont peu fréquentés par des voyageurs. En effet, des dizaines d'aéroports français sont très peu utilisés et ne survivent que sous-perfusions de subventions publiques.

La détermination des liaisons aériennes, le rôle de qui ?

L'objectif d'un aéroport est d'offrir à ses visiteurs un maximum de lignes desservies, afin de booster son attractivité. Cependant, l'aéroport n'est pas maître des lignes qu'il propose. C'est la compagnie aérienne qui décide de desservir un aéroport. La détermination des lignes est soumise, essentiellement, à la règle de l'offre et de la demande, dans le cadre d'une perspective de rentabilité. Bien que la décision revienne aux compagnies aériennes, l'aéroport peut, via des équipes commerciales spécialisées dans le développement des lignes aériennes, réaliser des études de marché, et mettre en place des argumentaires commerciaux présentés lors de forums annuels, afin de convaincre ces entreprises. L'objectif est de montrer qu'une ligne sera rentable et les avions remplis.

En revanche, cette négociation peut avoir lieu à une seule condition : les droits de trafic doivent y être favorables. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) définit les droits de trafic comme étant des « *privilèges accordés par un pays A à un pays B et inversement, pour qu'une ou plusieurs compagnies aériennes desservent les deux pays dans les deux sens* ». Ils définissent les fréquences de vols, les points de dessertes et d'escales, les possibilités de partages de codes... Ces droits sont définis dans le cadre d'accords diplomatiques bilatéraux entre États négociés pour la France par la DGAC, en règle générale, ou la Commission européenne, dans certains cas.

En contrepartie de son privilège, les compagnies aériennes, doivent payer des taxes aéroportuaires, pour pouvoir bénéficier de l'infrastructure aéroportuaire.

L'obligation de service public, une solution alternative.

La réglementation européenne connaît une seule exception au principe général de libre prestation des services aériens au sein de l'Union européenne : l'instauration d'obligations de service public (OSP). En effet, un État membre peut imposer des obligations de service public pour l'exploitation d'une liaison intérieure à l'Union européenne, pour désenclaver des territoires. L'État en question peut imposer un service minimal aux compagnies, dans le cadre d'un appel d'offres européen. Si une ligne soumise à l'obligation de service public ouverte n'est exploitée par aucun transporteur, il peut être décidé de mettre en place une délégation de service public en attribuant, après appel d'offres, à un transporteur, l'exclusivité de l'exploitation de services réguliers sur cette ligne avec, le cas échéant, une compensation financière.

Cette possibilité est strictement encadrée par le droit européen. La liaison sur laquelle sont imposées des obligations de service public doit être une liaison régulière entre deux aéroports de l'Union européenne, considérée comme, vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. Il s'agit, soit d'une liaison contribuant au désenclavement d'une région périphérique ou en développement, soit d'une liaison à faible trafic.

Conformément à la loi NOTRe du 7 août 2015, chaque région est compétente pour organiser les services aériens sur les liaisons soumises à OSP dont les aéroports de départ et d'arrivée sont sur son territoire (liaisons infrarégionales). Le département peut être considéré comme également compétent lorsque la liaison aérienne a « *un caractère touristique indiscutablement prépondérant* ». En ce qui concerne les liaisons interrégionales, seul l'État peut prendre l'arrêté instaurant ou modifiant des OSP.

■ ACHRAF BEN ABDELJELIL



© YL

Sud Ouest 05/03/21

premium

Pays basque : la crainte d'un enclavement économique avec la baisse d'activité de l'aéroport

Lecture 2 min

Accueil • Sud Ouest Éco



L'aéroport de Biarritz a perdu une part importante de son activité à cause du Covid-19. © Crédit photo : Bertrand Lapégue / "Sud Ouest"

Par Nicolas César
Publié le 05/03/2021 à 16h08
Mis à jour le 31/03/2021 à 9h23

Plusieurs acteurs économiques du territoire se disent pénalisés dans leurs affaires par la faible fréquence de vols aujourd'hui à l'aéroport du Pays basque

« Au Pays basque, nous sommes aujourd'hui coupés du monde. Nous n'avons plus de liaison régulière vers Orly. Air France a sous-traité la ligne à sa filiale low cost, Transavia, plutôt orientée sur les besoins d'une clientèle loisirs. Et, en TGV, il faut quatre heures pour aller à Paris. C'est problématique pour nombre d'entreprises qui ont un rayonnement national et international », s'indigne Philippe Neys, le président du Medef Nouvelle-Aquitaine et du Pays basque.

Sud Ouest 05/03/21

Une offre drastiquement réduite

Comme ses homologues, l'aéroport de Biarritz a été frappé par la crise sanitaire. Son trafic (qui dépassait le million de passagers avant le Covid-19) a chuté de 65 % en un an. L'offre a été réduite drastiquement. Ainsi, du 1er au 28 mars, si Air France programme deux rotations par jour entre Roissy et Biarritz, Transavia n'offre pas plus de deux vols quotidiens au mieux vers Orly et aucun le mardi. De son côté, Easyjet prévoit seulement deux vols par semaine vers Paris-Charles-de-Gaulle, le vendredi et le dimanche. Le temps semble loin où l'aéroport desservait 21 destinations avec huit compagnies. C'était en 2019. « Dans un aéroport, ce sont les compagnies qui font le programme. Or, dans le contexte sanitaire actuel, les grands comptes privilégient les visios. Mais n'oublions pas qu'à Biarritz, les trajets business ne pesaient pas plus de 33 % du trafic, avant », relativise Patrick Chasseriaud, président du syndicat mixte qui gère l'aéroport.

Alexandra-François Cuxac, présidente de la Fédération des promoteurs immobiliers, s'inquiète de voir son territoire s'enclaver. « Quand on a fait le choix d'habiter et de travailler au Pays basque, l'avion est un précieux outil de travail. Mes salariés, qui sont sur plusieurs régions, ont besoin de se retrouver physiquement », explique la présidente d'AFC Promotion.

Le tourisme, en suspens

Cela risque aussi d'avoir des « conséquences sur les choix des investisseurs par rapport au Pays basque », pointe-t-elle. La situation est complexe pour le tourisme, en particulier de luxe. De lourds investissements (70 millions d'euros) ont été engagés pour rénover l'hôtel du Palais à Biarritz. Sa réouverture est programmée au 26 mars, si le contexte sanitaire le permet. Mais « comment va venir la clientèle étrangère ? » interpelle Philippe Neys. « La crise sanitaire impacte le trafic aérien dans le monde et les variants accroissent les incertitudes. Or, 50 % de notre clientèle est étrangère », souffle Alessandro Cresta, le directeur du palace, qui emploie 150 personnes et en embauche autant en renfort en temps normal pour la saison estivale.

Des choix politiques ?

Plus globalement, « c'est un problème d'ouverture au monde de nos concitoyens, qui pouvaient découvrir d'autres cultures à des prix raisonnables », précise Philippe Neys. Au passage, il relève que Pau a un vol vers Orly matin et soir. De là à y voir un choix politique destiné à satisfaire le maire Modem François Bayrou, allié du gouvernement… Une chose est sûre, le soutien aux aéroports est sensible à l'heure où « l'avion bashing » monte en puissance.

Sud Ouest 16/03/21

Biarritz : la compagnie aérienne Transavia va ouvrir une liaison vers Lille cet été 2021

Lecture 1 min

Accueil • Pyrénées-Atlantiques • Anglet



Transavia ouvrira une liaison Biarritz-Lille durant l'été 2021. © Crédit photo : Archives Emilie Droulhaud

Par Sudouest.fr
Publié le 16/03/2021 à 14h41

Transavia, compagnie low-cost d'Air France, assurera deux liaisons par semaine entre Biarritz et Lille, à partir du vendredi 2 juillet 2021.

Transavia France, compagnie low-cost du groupe Air France, annonce l'ouverture d'une **nouvelle liaison** au départ - et à l'arrivée - de Biarritz durant l'été. Vers Lille en l'occurrence.

Le premier vol est fixé au vendredi 2 juillet 2021, à partir de 34 euros l'aller simple. Deux liaisons, les **lundis et vendredis** , seront ensuite assurées jusqu'à la fin du mois d'août. Les billets sont disponibles depuis aujourd'hui, mardi 16 mars 2021, sur le site de Transavia.

Report sans frais de modification des billets

Cette nouvelle liaison estivale s'ajoute aux vols réguliers de Transavia entre Biarritz et Orly, du lundi au dimanche.

Par ailleurs, en raison de la possible évolution des restrictions de déplacement pour cause de pandémie, un report de billets sans frais de modification (hors différence tarifaire) pour des voyages jusqu'au 30 octobre 2021, est toujours possible.

Sud Ouest 27/04/21

Aéroport de Biarritz : le programme des vols pour mai 2021 dévoilé

Lecture 1 min

Accueil • Sud Ouest Éco • Transports



Paris, Lyon, Nice et le Luxembourg seront desservis en mai depuis et vers Biarritz. © Crédit photo : Bertrand Lapégue

Par Raphaëlle Gourin
Publié le 27/04/2021 à 16h59
Mis à jour le 27/04/2021 à 18h56

Le programme des vols depuis et vers l'aéroport de Biarritz-Pays basque s'étoffe à partir de la deuxième semaine du mois de mai 2021

En attendant de voir entrer en piste sur le tarmac de l'aéroport de Biarritz-Pays basque deux nouvelles destinations estivales (Caen, les samedis à partir du 26 juin et Lille les vendredis et lundis à partir du 2 juillet) voici le programme des vols de ce mois de mai 2021.



Pour les aéroports parisiens

Entre Biarritz et Paris Charles de Gaulle, Air France prévoit 2 vols quotidiens. Le jeudi 13 mai, premier jour du week-end prolongé de l'Ascension, l'offre sera renforcée en passant à trois vols. Easyjet proposera aussi des liaisons avec cette destination les 2 mai, 21 mai, 24 mai et 28 mai.

À partir du 14 mai, la compagnie Transavia proposera, elle, jusqu'à trois vols quotidiens pour et depuis Paris-Orly.

Sud Ouest 27/04/21



Pour Lyon, Nice et le Luxembourg

Pour Lyon, Air France commercialise jusqu'à 2 vols par jour et Easyjet jusqu'à 3 vols par semaine le lundi, le vendredi et le dimanche.

Pour Nice, Easyjet programme, à partir de la semaine du 10 mai, jusqu'à deux vols par semaine les vendredis et dimanches.

Enfin, à partir du 12 mai, le Luxembourg et Biarritz seront reliés deux fois par semaine – le mercredi et le samedi – par des vols opérés par la compagnie Luxair.

Sud Ouest 29/04/21

premium

Aéroport de Biarritz : "Après trois tests négatifs au Covid, c'est bon d'arriver enfin"

Lecture 2 min

Accueil • Pyrénées-Atlantiques • Biarritz



Sur le tarmac biarrot, les avions qui décollent et atterrissent ne transportent que des passagers qui se déplacent pour motifs impérieux ou professionnel. © Crédit photo : Jean-Daniel Chopin

Ils se rendent à l'autre bout du monde pour leur boulot ou viennent au chevet d'un proche malade. Paroles de voyageurs en temps de Covid-19.

"En deux jours, je me suis fait tester trois fois: deux fois à Munich et une fois à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. C'est épuisant toutes ces formalités..." Après 11 heures de voyage dans les pattes, Thierry vient enfin d'atterrir au Pays basque. Au terminal de l'aéroport de Biarritz-Pays basque, il est un peu plus de 14 heures, ce 28 avril. Dans le hall des arrivées, les quelques familles qui se retrouvent ne se livrent pas à de grandes effusions de joie.

Josette et son fils, Thierry, ont hésité un instant avant de se prendre dans les bras. Cela faisait deux ans que ce dernier, patron d'un restaurant en Bavière, n'était pas revenu. Depuis le début du mois d'avril, les règles d'entrée en France se sont durcies pour les voyageurs en provenance de l'étranger. Le but étant de freiner le risque de propagation des souches variantes du Covid-19.

Sud Ouest 29/04/21

Sur le tarmac biarrot, les rares avions qui décollent et atterrissent (entre 6 et 8 par jour) ne transportent que des passagers qui se déplacent pour motifs impérieux ou professionnel. Dominique part dans quelques minutes, direction la Papouasie. "Ca fait rêver, non? crâne le Luzien en grillant une dernière cigarette. J'y vais pour le boulot. On m'attend sur une mine d'or, à 3000 mètres d'altitude..."

"Beaucoup de stress"

Thierry le Franco-Bavarois, lui, a pris un billet pour Biarritz lorsqu'il a su que son père venait d'être hospitalisé. "Il a tout de suite fait un test PCR pour pouvoir embarquer, mais craignant de ne pas avoir les résultats à temps, il en a fait un deuxième", explique sa mère. C'est une fois débarqué à l'aéroport francilien que le restaurateur aurait appris que son vol pour Biarritz faisait l'objet d'un contrôle "ciblé".

> *"Dans mon sac, j'ai le résultat de mon test PCR, ma carte scolaire, un justificatif de domicile... Je n'ai toujours pas compris quel document était obligatoire."*

"Tous les passagers ont du se faire tester sur place avant de monter dans l'avion. Tout ça, ça fait beaucoup de stress", regrette la Bayonnaise. "C'est bon d'arriver enfin", souffle son fils. Quelques mètres plus loin, Paula, elle, scrute avec inquiétude le tableau d'affichage. Ouf! Son vol pour Lyon est maintenu. "J'ai fait Pampelune-Saint-Sébastien en bus, puis j'ai pris le Topo jusqu'à Hendaye, ensuite le train jusqu'à Bayonne et le bus jusqu'à l'aéroport. Tout le long de mon trajet, j'ai croisé les doigts pour que mon avion ne soit pas annulé..." Sourit la Navarraise, soulagée.

L'étudiante se rend à Strasbourg où elle suit un master en droit français et espagnol. Mais elle le reconnaît, ses connaissances juridiques ne lui sont pas d'un grand secours à l'heure de voyager en temps de coronavirus. "Dans mon sac, j'ai le résultat de mon test PCR, ma carte scolaire, un justificatif de domicile... Je n'ai toujours pas compris quel document était obligatoire. Mais bon, à situation exceptionnelle...", soupire-t-en en haussant les épaules.

Sud Ouest 29/04/21

Aéroport de Biarritz : vols directs vers la Corse, cet été

Lecture 1 min

Accueil • Pyrénées-Atlantiques • Biarritz



Volotea relie Biarritz à Marseille, Strasbourg, Bastia et Lyon. © Crédit photo : Archives Thierry David

Publié le 29/04/2021 à 17h24

Volotea et Transavia, compagnies low cost, propose des liaisons interrégionales inédites : outre l'Alsace, la Corse sera accessible directement depuis Biarritz cet été

Volotea vient d'annoncer l'ouverture d'une ligne Biarritz-Bastia, à partir du 5 juillet. La fréquence sera d'un vol hebdomadaire, le lundi.

Cette même compagnie met en place des vols vers Lyon, à partir du 2 juillet, deux fois par semaine, le lundi et vendredi. La ville de Lyon sera donc desservie, au départ de Biarritz, par trois compagnies : Volotea, EasyJet et Air France.

Des liaisons interrégionales sont également programmées par Transavia : Biarritz-Lille, accessible à partir du 2 juillet, les lundis et vendredi ; Biarritz-Caen avec Air France, à partir du 26 juin, le samedi.