

Construction d'une aérogare d'affaires

1- Le contexte :

L'aviation d'affaires se distingue de l'aviation commerciale (vols réguliers, nationaux et internationaux, proposés par des compagnies aériennes) et de l'aviation légère (vols sportifs et de loisirs en avions, planeurs ULM, etc.).

L'aviation d'affaires est trop souvent perçue comme un mode de transport élitiste alors que cette image ne correspond pas à la réalité. Loin du cliché communément répandu, les « VIP » ne constituent pas les principaux utilisateurs de l'aviation d'affaires. Les principaux usages sont le transport pour des missions de développement d'affaires, les évacuations sanitaires, le transport de personnalités et les particuliers utilisant le même type d'appareils pour des usages privés avec le développement, notamment, de ce que l'on appelle les « charters de luxe » qui permettent à des passagers à « haute contribution » de se rendre vers des destinations de loisirs dans des conditions plus confortables.

L'aviation d'affaires se développe de manière continue en Europe où elle compte actuellement pour 10% du parc mondial d'avions (2500 avions environ en Europe, la France occupant le 2^o rang avec environ 450 appareils).

2- Le projet pour Tarbes-Lourdes-Pyrénées

L'aéroport de Tarbes Lourdes Pyrénées dispose d'atouts indéniables pour le développement de l'activité d'aviation d'affaires : sa position dans le bassin industriel et touristique des Hautes Pyrénées, au barycentre des villes pyrénéennes, des stations de ski, des villes du Gers et à proximité de Lourdes.

Une offre de services aériens depuis l'aéroport de Tarbes Lourdes Pyrénées constituera un élément favorisant les déplacements des industriels à travers la France et l'Europe, participant à l'attractivité et à l'ouverture internationale du département. Et parallèlement elle permettra d'amplifier le flux réceptif déjà existant, notamment au profit de Lourdes.

De surcroît l'aviation d'affaires est génératrice de services qui peuvent amplifier l'activité économique globale de l'aéroport dont :

- la maintenance en ligne ou lourde des appareils,
- le travail aérien,
- les services de la formation,

- les services au sol sur les plates-formes,
- les services aux passagers : vols à la demande, accueil, services en escale, douane, restauration ...,
- et les services offerts aux équipages et l'assistance au sol : handling, catering, avitaillement, hébergement, formation de personnels navigants,...

Une politique Marketing ciblée, assurant une bonne visibilité de l'aéroport sur la carte aéroportuaire et incitant des compagnies d'aviation d'affaires à se poser sur l'aérodrome, devrait permettre de développer la notoriété de la plate-forme auprès des entreprises locales et des voyageurs désirant se rendre en Bigorre, dans les stations de ski et/ou de thermalisme, sur les lieux de culte, ainsi que dans le sud du Gers. Cet effort de communication doit également être l'occasion de rectifier l'image élitiste de l'aviation d'affaires auprès des entreprises.

Le Syndicat Mixte Pyrénia et l'exploitant de l'aérodrome, SNC-LAVALIN, ont donc décidé d'engager une action volontariste de développement de ce segment avec une action conjointe et complémentaire sur les infrastructures, les services et l'action marketing.

Cette action dynamique passe par la construction d'une aérogare dédiée à cette aviation d'affaires, d'une surface de 300 m² dont le coût de 850 000 € sera entièrement remboursé à Pyrénia, sur 10 ans, par SNC-LAVALIN.

2-2. Les services

Au-delà de la souplesse d'utilisation de ce type de transport et par sa rapidité de mise en œuvre, la clientèle de l'aviation d'affaires est également très sensible à la qualité de service et à l'accueil.

SNC-LAVALIN s'est engagé à faire de cette infrastructure aéroportuaire la vitrine de l'accueil bigourdan et de maintenir cette réputation dans le temps.

Juillan le 5 février 2009