SUD OUEST

Bordeaux Agglo

Mercredi 14 octobre 2026 / sudouest.fr / 1,90 €

HÔTELLERIE-RESTAURATION

Umih : Franck Chaumès, le Bordelais qui succède à Thierry Marx

P. 6

GUILLAUME BONNAUD / SO

LAFITTE
CRÉATEUR DE FOIE GRAS DEPUIS 1920
MONTAUT - MONT-DE-MARSAN
DAX - MORCENX
BAYONNE - BORDEAUX
du 9 au 25 Octobre 2026
« FOIRE AU CANARD »

BORDEAUX

Le « meilleur » coffee shop de France se trouve place Gambetta ! P. 20d

BORDEAUX-MÉRIGNAC

Aéroport : tout ce qui va changer

La livraison du futur bâtiment est prévue pour la fin 2029. THIERRY DAVID / SO

Bordeaux Aéroport a présenté hier le projet de bâtiment central de liaison entre les halls A et B, censé fluidifier le parcours des voyageurs et répondre aux critiques. Un chantier à 140 millions d'euros. P. 5 et 12-13

COLÈRE DES LYCÉENS

La bataille des effectifs

P. 2-3, 18 et 19

GUILLAUME BONNAUD / SO

CYBERSÉCURITÉ

L'attaque des frigos, un bon coup de semonce P. 9

COLD CASE EN GIRONDE

En garde à vue pour un assassinat de 2006 P. 4

GODOT & FILS | MAISON FONDÉE EN 1933

Or & Argent
Achat & Vente

Rachat de bijoux
Expertise Gratuite

BORDEAUX
• 4 rue Montesquieu
• 40 rue du Dr Charles Nancel Penard

Seul un paiement par virement ou chèque est autorisé. L'activité est interdite aux mineurs et soumise à une obligation déclarative du vendeur auprès des services fiscaux

40 Quai de Brazza 33100 Bordeaux

R 40445 10140 1.90€ - 1014

Gironde

BORDEAUX / MÉRIGNAC

L'aéroport veut rester attractif « sans chercher la croissance à tout prix »

Simon Dreschel est président du directoire de l'aéroport de Bordeaux. M.-L. V. / SO

Simon Dreschel, le président du directoire de l'aéroport de Bordeaux, explique le positionnement stratégique du futur nouveau hall à 140 millions d'euros, dont le chantier s'étalera jusqu'en 2029, sans interruption de l'activité aéroportuaire

Recueilli par Marie-Lilas Vidal
ml.vidal@sudouest.fr

« Je pense qu'on peut se dire qu'un programme de ce type sur un aéroport, c'est un programme qu'on voit tous les trente ans », a commencé Simon Dreschel, le président du directoire de l'aéroport de Bordeaux lors de la présentation à la presse du futur bâtiment central (1), ce mardi 13 octobre, qui vise à unifier les halls A et B. Davantage un projet de modernisation que d'extension, ce programme est l'une des modifications les plus importantes de l'histoire de cette concession aéroportuaire.

Vous investissez 140 millions d'euros entièrement autofinancés dans cette modernisation. Quels gains de compétitivité espérez-vous récolter de cet investissement ?
C'est un projet qui s'inscrit dans notre plan stratégique de modernisation de l'aéroport. On est en train de créer un flux unique par lequel passe le passager pour prendre son avion. Ce bâtiment central est la pièce maîtresse de notre plan stratégique. Il répond aux meilleurs standards européens pour les passagers et pour les salariés. Il faut attirer les compagnies aériennes, représenter le territoire et être une vitrine. Un projet de modernisation comme celui-ci permet de rester dans les rangs des aéroports régionaux majeurs en Europe.

C'est un rayonnement important aussi sur le territoire de la Nouvelle-Aquitaine…
L'aéroport, ce sont 8 000 personnes qui utilisent les zones aéronautiques, les entreprises basées, les industriels. Ces personnes ont besoin d'un aéroport qui reste dynamique, attractif et aux meilleurs standards. Ça veut dire avoir des halls, notamment pour le trafic commercial, qui sont à un très bon niveau.

Vous revendiquez un projet de « sobriété ». Comment on articule un projet de cette facture tout en voulant se maintenir comme un acteur majeur sur le territoire ?

Volotea réduit la voilure, quel rôle pour Eaysjet dans le ciel girondin ?

Bordeaux-Mérignac est l'aéroport français le plus touché par la réduction des vols Volotea. La compagnie Eaysjet, qui reste attentive à ces évolutions, pourrait renforcer ses positions

C'est un petit séisme dans l'univers du low cost. La compagnie espagnole Volotea, qui rencontre des difficultés notamment financières, réduit son programme hivernal. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est le plus touché avec une baisse de près de 30 % de ses vols au quatrième trimestre 2026 par rapport à 2025.

Contactée par « Sud Ouest », la compagnie confirme avoir « procédé à certains ajustements anticipés de [son] programme hivernal, entraînant l'annulation de certains vols. Il s'agit des derniers ajustements apportés au programme : aucune autre annulation n'interviendra en 2026 ».
Informé de la situation économique de la compagnie, le président du directoire de l'aéroport de Bordeaux Simon Dreschel suit « avec vigilance ce qui est en train de se passer du côté de Volotea », concédant qu'il est aujourd'hui « incapable de dire ce que sera le trafic de l'année prochaine », d'autant que « les 30 % de réduction de vols s'annoncent de manière très sporadique en fonction des semaines et des lignes ».

Double choc
C'est un revirement pour la compagnie qui visait un objectif historique de 1,5 million de sièges à Bordeaux en 2026. Mais comme les autres compagnies, Volotea subit la flambée simultanée du prix du kérosène et le renforcement de la taxe Chirac disputé dans les budgets. Ces hausses massives pèsent lourdement sur une compagnie déjà très endettée (dette estimée à plus de 300 millions d'euros).
Selon Olivier de Marolles, consultant à Aérogestion, un cabinet de conseil en stratégie pour les compagnies aériennes, le secteur subit « de plein fouet » l'impact de la hausse de la fiscalité et le coût des opérations en France : « Le relèvement de la taxe dite Chirac a été évidemment un coup d'arrêt au développement du transport aérien et en cette période de forte croissance du coût du carburant, c'était suicidaire pour l'activité. »

« Un aéroport stratégique »
En revanche, EasyJet pourrait profiter de ce vide pour renforcer ses positions. La première compagnie de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (42 % de parts de marché) temporise et affirme à « Sud Ouest » « poursuivre une stratégie de croissance de long terme ». Derrière ce discours prudent, la compagnie low cost cherche surtout à capter la clientèle délaissée par ses concurrentes, tout en sur-

« Ce bâtiment central est la pièce maîtresse de notre plan stratégique », assure Simon Dreschel. ENIA ARCHITECTES

Le but du nouveau hall est notamment de créer un flux unique par lequel passe le passager pour prendre son avion. ENIA ARCHITECTES

On explique qu'on est un acteur majeur du service public, de l'attractivité du territoire. On explique que pour rester attractif, il faut se moderniser. C'est ce qu'on fait avec ce projet de bâtiment central : on modernise nos standards, nos outils de travail, le service aux passagers. Ce bâtiment ne génère pas de parking avion supplémentaire : on ne va pas chercher de la croissance à tout prix. Bien sûr, on va chercher à être attractif, à attirer des compagnies à croître, mais on a toujours dit qu'on le faisait de manière raisonnable et avec du sens pour le territoire. On veut développer des lignes qui ont un vrai apport économique, comme l'Amérique du Nord, on ne s'en cache pas. Par exemple, Montréal s'est annualisé en tant que ligne commerciale.

Quel sera l'impact de ce chantier colossal sur le tissu économique local et la création d'emploi ?

Il est majeur. Les passagers représentent le monde du tourisme, des entreprises, du loisir et l'aéroport est la porte d'entrée sur la Nouvelle-Aquitaine. Et puis, un investissement de 140 millions d'euros signifie que des entreprises vont travailler sur ce chantier. On a mis un point d'honneur à avoir recours à des entreprises locales autant que possible. Au pic du chantier, près de 300 compagnons travailleront sur ce projet. Dans le contexte actuel, je pense que c'est très bon à prendre.

(1) « Zéro artificialisation » : c'est ce qu'annonce Simon Dreschel pour ce bâtiment construit sur une zone existante et qui vise notamment la certification HQE. Plus globalement, il s'inscrit dans une démarche de « décarbonation » défendue par l'aéroport.

veillant les opportunités de développement.

« Nous sommes attentifs à l'évolution du marché et à la continuité de l'offre pour les passagers de la région. Bordeaux est un aéroport stratégique pour nous, et nous veillons à toutes les opportunités de développement », dit-elle.

Le départ fracassant de Ryanair en 2024 a créé un précédent pour le transport aérien régional. Depuis son retrait de l'aéroport de Bordeaux, la compagnie Easyjet a gagné 11 % de parts de marché et dessert 47 lignes, soit 13 lignes de plus en 2024. Reste à savoir si les ambitions de la compagnie orange pourront résister à la taxe Chirac et aux envolées du prix du kérosène.

L'hiver s'annonce comme un défi majeur pour les compagnies low cost et, par ricochet, sur l'aéroport girondin.

M.-L. V.

L'aéroport de Bordeaux est le plus touché en France, avec une baisse de 35 % des vols au quatrième trimestre 2026 par rapport à 2025. ILLUSTRATION GUILLAUME BONNAUD / SO

LE BARP

Les salariés du Cesta débrayent pour les salaires

Ce mardi, des salariés du Centre d'études scientifiques et techniques du commissariat à l'énergie atomique a réclamé une hausse générale des salaires

Au sein des sites du Commissariat à l'énergie atomique (CEA), les grèves sont plutôt rares. Voire rarissimes. Au Centre d'études scientifiques et techniques d'Aquitaine (Cesta) du Barp rattaché au CEA, le dernier mouvement date de 2022. Et la revendication était à l'époque la même qui a fait sortir ce mardi 13 octobre à 13 heures à l'appel de l'intersyndicale rassemblant la CFDT, FO, CFE-CGC, UNSA CDTC et CGT un peu moins de 300 salariés sur le parking : une augmentation générale pour les salariés.

« Ça fait quinze ans qu'on la réclame », assure Laurent Dhollande (CFDT). Le point d'indice est gelé depuis 2010 : « Environ 30 % de pouvoir d'achat perdu et négociations annuelles obligatoires à zéro en 2024, 2025 et 2026 en termes d'augmentation collective. » Mais l'inflation, depuis quinze ans, n'a cessé de progresser et de manière plus violente encore depuis 2023. Voilà pourquoi ce mouvement de débrayage de cinquante-neuf minutes a été décidé, comme dans les autres centres de France (le CEA regroupe 22 000 salariés, dont un millier sur le site girondin).

Que fait-on au Cesta ? « La conception d'ensemble des têtes nucléaires de la dissuasion française. » Et le Cesta exploite aussi le Laser Mégajoule (LMJ), un outil qui permet de réaliser des expériences simulées pour améliorer le fonctionnement des charges nucléaires. Bref, le Cesta a une importance stratégique majeure, que les salariés ne retrouvent plus sur leur feuille de paie.

« Nous avons organisé une assemblée générale fin septembre qui a réuni 300 salariés, raconte Nathalie Gaillard-Bienfait (CFE-CGC), où nous avons voté le mouvement de ce mardi. On ne savait pas alors qu'Emmanuel Macron viendrait au Barp. »

Le directeur et les grévistes

En effet, le président et son homologue allemand Frank-Walter Steinmeier ont visité le Cesta vendredi dernier. Il a d'ailleurs vu à cette occasion Blandine Sarrazin, la maire Renaissance du Barp. Mais pas l'intersyndicale.

Les syndicalistes ont en revanche rencontré pendant une heure Marina Caillaud, conseillère industrie et participations publiques du président de la république. Christelle Maillault, responsable des ressources humaines du site, était aussi présente. C'est le ministère des Finances qui décide des augmentations collectives. L'intersyndicale a finalement obtenu de cette entrevue, « la promesse d'un entretien à Bercy ». Pas de quoi remettre en question le débrayage de ce mardi.

Tout s'est déroulé dans le calme. Yvan Martin, le directeur du site, accompagné par Christelle Maillault, est venu sur le parking, « s'assurer que tout se passait bien », dixit cette dernière. Il a même pris le micro : « Il a rappelé le contexte qui entoure ce mouvement, raconte Christelle Maillault. Il a aussi indiqué que le message des salariés était entendu par l'administration générale et transmis aux tutelles. »

L'intersyndicale ne veut pas relâcher la pression : « Cette revendication d'une augmentation générale est portée dans tous les centres du CEA, ajoute Mickaël Fesnières (FO). Nous n'excluons pas d'autres mouvements plus tard. »

David Patsouris

L'intersyndicale a pris la parole devant plusieurs centaines de salariés du CEA du Barp à 13 heures ce mardi. D. P. / SO