

## LE MOT DU PRÉSIDENT

### AÉROPORTS DE PAU ET TARBES : SUITE MAIS PAS (ENCORE) FIN

Le rapport de la Chambre régionale des Comptes de Nouvelle-Aquitaine publié au printemps, au sujet du syndicat mixte de l'aéroport de Pau et de son délégataire Air-Py', stigmatisait entre les lignes la concurrence faussée de l'aéroport de Tarbes sur la ligne Tarbes-Orly, classée ligne d'aménagement du territoire (LAT) et bénéficiaire à ce titre d'un régime d'obligation de service public (OSP).

Parmi les réactions d'élus bigourdans, toujours mobilisés pour soutenir « coûte que coûte » leur aéroport, il était fait grief au rapport de n'aborder le sujet que « depuis le prisme palois ».

Avec la publication du rapport de la Cour des Comptes sur « le maillage aéroportuaire français » le 15 juin dernier, le cadre d'analyse du sujet s'est élargi mais les conclusions sont implacables puisqu'on peut y lire :

- sur la situation actuelle : « Cette concurrence frontale est d'autant plus atypique que la liaison Tarbes-Orly est financée par l'État et les collectivités territoriales sous le régime des lignes d'aménagement du territoire »

- sur la légalité de l'OSP : « Cette liaison apparaît donc manifestement en dehors des critères retenus pour les lignes sous OSP et le financement de l'Etat et des collectivités concomitant ».

- sur les suites à venir : « Dans ce contexte, il apparaît urgent de relancer le travail de coopération entre les deux plateformes. Diverses hypothèses (dont celle d'un aéroport unique à deux pistes) ont déjà été examinées par les deux syndicats mixtes déléguant sans aboutir. Il s'agit désormais d'éviter un risque de

divergence stratégique entre les deux plateformes qui aboutirait à une cannibalisation des deux plateformes au-delà de la ligne vers Orly. Ce travail coopératif appelle par ailleurs une ambition conjointe des deux régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine ».

Bien évidemment, nous ne sommes pas surpris par une telle analyse à laquelle nous souscrivons depuis longtemps.

Il est tout aussi certain que l'initiative incombe désormais aux élus les plus concernés. La présidente de la région Occitanie, Carole Delga, plaide pour « un aéroport pyrénéen à deux pistes, Pau et Tarbes-Lourdes ».

Notre association, qui de longue date a lancé le slogan « Un aéroport, deux pistes », ne peut qu'acquiescer à cet objectif, en précisant aussitôt qu'il ne s'agit malheureusement que d'un vœu pieux.

En effet, tout rapprochement suppose que les deux aéroports bénéficient strictement du même régime juridique, autrement dit la suppression de l'OSP de la LAT Tarbes-Orly.

Le fait que la Cour des Comptes, institution chargée de vérifier l'emploi des fonds publics, la remette en cause aussi ouvertement, jusqu'à souligner sa fragilité juridique, pourrait (et devrait) inciter le gouvernement à adopter cette position, et inviter les élus concernés à agir en ce sens.

Tout le reste relève de l'incantation...

Grégory Casadebaig

## LE DOSSIER DU MOIS

### BAP SUR TOUS LES FRONTS

**Depuis des années, l'association Béarn Adour Pyrénées (BAP) milite pour le désenclavement du Béarn. Le point avec son président Grégory Casadebaig :**

Béarn Adour Pyrénées : l'association qui milite depuis des années pour le désenclavement du territoire et plus

globalement du sud Aquitaine tenait son assemblée générale à Pau. L'occasion de faire le point avec son président, Grégory Casadebaig, sur les grands dossiers d'infrastructures en Béarn, qui s'inscrivent toujours dans le temps très long.

## EN BREF

### AÉROPORT DE PAU •

Transavia renonce au vol Pau-Orly du matin remplacé en octobre par un Pau Roissy avec Air France plus tardif et Air France n'assurera plus à partir du 10 septembre la ligne Pau-Lyon reprise par Twin Jet.

### LGV – GPSO •

Le chantier devrait débuter en fin d'année pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.

Mais la réalisation simultanée des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ne semble plus d'actualité, la seconde étant envisagée désormais « dans la continuité immédiate de la première ». A suivre....

### GARE DE PAU •

Les travaux de mise en accessibilité de la gare débuteront cet été. 1<sup>ère</sup> phase : rehaussement des quais et construction d'une passerelle avec un ascenseur sur chacun des quais. Livraison prévue fin 2024. 2<sup>e</sup> phase : deux rampes pour un sentier de découverte des rives du Gave.

### RN134 •

Mise en sécurité de deux secteurs : entre le bas de la côte de Bélair et le Pont rouge à Ogeu-les-Bains. Livraison prévue cet été. Début des travaux d'élargissement entre le pont de franchissement du passage à niveau d'Herrère et le bas de la côte de Priou d'Escout. Durée : jusqu'au premier semestre 2024. Investissement : 4 millions d'euros.

## L'actualité fait porter bien des regards sur l'aéroport de Pau et sa chute de fréquentation. C'est un dossier que vous suivez ?

On le regarde d'autant plus que nous avons accueilli son directeur, Jérôme Le Bris ainsi que son homologue du Syndicat mixte de l'aéroport de Pau. Notre position est simple : alors qu'il faudrait une complémentarité entre Tarbes et Pau, elle apparaît impossible aujourd'hui car les conditions de la concurrence sont complètement faussées entre les deux structures avec l'Obligation de service public dont bénéficie Tarbes.

Certes, on nous dit que cette OSP, qui permet de soutenir une ligne Tarbes Orly est légale. Mais on peut s'interroger sur sa légitimité. Cet argent public dont bénéficie l'aéroport bigourdan est justifié pour protéger son tissu économique, mais dans le même temps il fragilise celui de l'aéroport de Pau. Le résultat, et le dernier rapport de la Chambre régionale des comptes, le souligne, c'est qu'on a une offre supérieure à la demande dans ce bassin de population. Concrètement, cela fait que chaque matin, il y a un avion qui décolle à vide vers Paris...

## L'autre grand dossier que vous suivez de près, c'est la question des Grands projets du Sud-Ouest, autrement dit la Ligne à grande vitesse pour les TGV (LGV). Le sujet avance-t-il assez vite ?

Quand Jean Casteix, alors premier ministre a relancé le GPSO, il avait annoncé que la Bordeaux Toulouse et la Bordeaux Dax devaient être réalisées simultanément. Or, le dernier rapport du Conseil d'orienta-

tion des infrastructures commençait à envisager un déphasage entre les deux tracés. La LGV vers Toulouse pourrait être réalisée en 2032 et celle vers Dax, « dans la continuité ». Tout réside dans la question de savoir ce qu'ils entendent par continuité et le temps que cela prendra. Le préfet de région Etienne Guyot doit se rendre à Pau la semaine prochaine et doit rencontrer les parlementaires béarnais. C'est une question à lui poser. Il faut un horizon pour ce tracé car on parle là du désenclavement de tout le sud Aquitaine.

## En parlant de grands travaux, il y a ceux actuellement réalisés sur la route nationale 134. Vous êtes satisfaits de ces avancées ?

Bien sûr, tout ce qui est fait pour la sécurisation de cette route va dans le bon sens. Mais il reste beaucoup à faire : la déviation d'Oloron est lancée, mais on a perdu beaucoup de temps pour la déviation du Gabarn-Gurmençon. Or, 2022 a marqué une année record pour le nombre de poids lourds comptabilisés au nord du tunnel du Somport.

Ce qui est logique car cela correspond à une demande côté aragonais. Il reste encore un sujet sur les déviations de Gurmençon, d'Asasp-Arros, de Cette Eygun et d'Urδος, côté français. Elles ont été envisagées et le traité franco-espagnol de 1991 qui instaurait la construction du tunnel prévoyait la réalisation d'un certain nombre d'ouvrages routiers, aussi bien au sud qu'au nord. Côté sud, en Espagne, les chantiers ont été réalisés. C'est en France que les choses traînent.

## TRAFIC AU TUNNEL DU SOMPORT •

En 2022, le nombre de PL n'a jamais été aussi élevé : 135 992 soit 373 en moyenne journalière, avec des pics atteignant 600. Sur 5 ans la progression moyenne annuelle du trafic est de 3,15%.

## ECONOMIE NUMERIQUE •

Dans le Département (hors Pau et proche périphérie, ainsi que BAB) : 177 900 prises sur 250 000 (134 522 prises il y a un an) sont connectables, et 447 communes sur 531 (335 il y a un an), sont ouvertes à la fibre. Le déploiement a pris du retard et la fin du chantier est reportée à fin 2024 voire 2025, au lieu de la mi-2023 initialement prévu.

## RENCONTRES •

05.04.2023 : Julien Charles, préfet des Pyrénées-Atlantiques. ARDA et BAP. Objet : Déviations RN 134 et flux de circulation RN134. Mis en sécurité RN 134. Nb de passages PL au tunnel du Somport. Nouvelle liaison routière Pau/Oloron. Rapport COI. Liaison ferroviaire Pau-Bedous.

07.04.2023 Nicolas Patriarche, président du SMAPP. Objet : Aéroports Pau et Tarbes.

## ASSEMBLEE GENERALE ET CONSEIL D'ADMINISTRATION •

L'assemblée générale annuelle de l'association s'est déroulée le 8 juin 2023, salle Navarre du Parc des Expositions, en présence de 60 personnes et avec la participation de Michel Sanfaute, collaborateur de Max Brisson, Sénateur ; Jérôme Le Bris, Directeur de l'aéroport de Pau ; Norbert Guichard, Directeur du SMAPP ; Patrice Bernos, Directeur Chemparc ; Agathe Sadaune, Docteurante en droit public ; Michel Bernos, VP de la CAPBP, maire de Jurançon ; Michel Jardat, Conseiller municipal représentant Jean-Louis Calderoni, VP de la CAPBP, maire de Bizanos. BAP salue l'entrée au Conseil d'Administration de Hugo Couchinave, étudiant en droit.

## HOMMAGE : JEAN-MICHEL GUILLOT NOUS A QUITTÉS ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■



C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris au mois de mai 2023, le décès de Jean-Michel Guillot, administrateur et ancien président de BAP de 2008 à 2010.

Dès sa création, et 15 années durant, il aura joué un rôle essentiel au sein de notre association, dont il a assumé la présidence entre 2008 et 2010. Ancien chef d'agence de Sud Ouest dans les Pyrénées-Atlantiques, il s'est occupé très naturellement de la communication et de l'information de BAP. Bulletins d'information, Flash info, communiqués, revues de presse... Avec constance et efficacité, sur tous les

supports, il se mobilisait, nous mobilisait. Comme nous le savons, faire avancer les causes qui nous sont chères, implique d'informer et de sensibiliser l'opinion, ce que Jean-Michel Guillot faisait parfaitement. Se rappeler de ce qu'il fit pour BAP, c'est lui porter, ainsi qu'à ses proches, le témoignage ému de notre reconnaissance.