

LE MOT DU PRÉSIDENT

MOBILISATION GÉNÉRALE POUR L'AÉROPORT DE PAU

Soyons clairs : pour l'aéroport de Pau, il est minuit moins cinq... Au terme d'une année particulièrement délicate, la perspective d'un scénario catastrophe en 2024 n'est pas à exclure.

L'arrêt de la ligne Pau-Orly n'est plus une hypothèse mais une vraie crainte, alors que depuis novembre Transavia ne propose plus qu'un seul vol par jour.

L'avenir de la ligne Pau-Lyon interroge également tant les modalités actuelles de la liaison assurée par Twin Jet semblent éloignées des attentes.

Un aéroport qui ne proposerait plus que la ligne Pau-Roissy dans quelques mois serait-il encore viable ?

Sans doute au regard de ses atouts « historiques » : présence de l'armée, système d'atterrissage tous temps, volonté d'AIR FRANCE de maintenir une offre consécutive vers Roissy.

Mais les conséquences de cette situation seraient désastreuses : plan social pour une partie du personnel, fermeture de l'espace commercial, nécessité de négocier une nouvelle délégation de service public avec des collectivités locales membres du syndicat mixte de l'aéroport (SMAPP) contraintes de renflouer les finances une nouvelle fois... Sans parler de l'atteinte considérable à l'image du territoire et à son attractivité. L'heure est donc à la mobilisation générale, et il ne faut pas regretter qu'elle soit tardive mais œuvrer pour qu'elle soit massive et efficace.

Adhérents, sympathisants, entreprises,

particuliers, organisations patronales ou syndicales... que chacun fasse entendre sa voix pour que les choses changent enfin, que le dialogue avec l'aéroport de Tarbes s'amorce, que la région Nouvelle-Aquitaine porte le même intérêt au transport aérien pour les territoires enclavés que la région Occitanie, que l'Etat français se conforme aux observations de la Cour des comptes et mette un terme à cette situation de concurrence faussée par l'Obligation de Service Public (OSP) accordée à la ligne Tarbes-Orly et qui est cause de tant de difficultés pour l'aéroport de Pau...

Nous savons, pour les évoquer régulièrement et de longue date, que les obstacles sont nombreux. C'est précisément pour cela que nous continuerons d'œuvrer avec la plus grande détermination à la mobilisation du tissu économique.

Alors que les repas de fin d'année se profilent, nous vous suggérons un « élément de langage » en cas de débat enflammé sur le sujet, entre la volaille et la bûche : si les liaisons aériennes doivent cesser pour les villes situées à moins de 2h30 de Paris en train, cela signifie a contrario que celles situées à plus de 2h30 en ont besoin !

Et pour le reste, je vous souhaite d'excellentes fêtes !

Grégory Casadebaig



Grégory Casadebaig (BAP Béarn-Adour), Sébastien Labourdette (BTP 64), Pierre Moreau (France Chimie),

Jean-Marc Roy (Medef), Didier Laporte (CCI) et Evrard Willemaers (UIMM) au coude à coude pour défendre l'aéroport de Pau. G. Cayron La République des Pyrénées.

EN BREF

RN134 •

Le chantier de sécurisation de la RN 134 entre Bélair (sur la commune de Buziet) et l'entrée d'Oloron se poursuit. La portion de 2,6 kilomètres reliant Buziet à Ogeu est désormais finalisée. Les travaux entre la zone d'activité d'Ogeu et les virages d'Herrière ont démarré. L'ensemble des travaux, pris en charge en intégralité par l'État, représente un coût total d'environ 30 millions d'euros. Fin des travaux des 10 kilomètres de la RN134, prévus fin 2026.

DEVIATION D'OLORON •

Alors que, selon la préfecture, le projet de déviation d'Oloron est maintenu, deux associations et plusieurs élus demandent son abandon. Nous avons réagi à cette initiative incohérente et irresponsable : « les signataires occultent totalement la sécurité et la santé des riverains, la pérennité des emplois et la vie dans les vallées ». voir site bap-europe.com.

PAU CANFRANC •

Si l'Aragon espère la réouverture de la ligne internationale de Canfranc pour 2030, il ne semble pas que ce soit le cas de Madrid. Côté français, alors que l'on n'a aucun résultat des études précédemment lancées pour 22.5 millions, la Région Nouvelle-Aquitaine annonce le financement d'investigations géotechniques, pour un montant non communiqué, qui permettront de déterminer les aménagements nécessaires pour cet axe.

DEVELOPPEMENT DURABLE •

L'Agglomération de Pau doit stopper le développement de ses bus à hydrogène et se tourne vers l'électrique. Le méga projet de carburants durables à Lacq, estimé à 2 milliards, pour l'horizon 2027-2028, a été présenté mi-octobre.

LE DOSSIER DU MOIS ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

UNE ANNÉE BIEN COMPLIQUÉE POUR L'AÉROPORT DE PAU

La desserte de Paris-Orly continue de se dégrader

Depuis qu'il est desservi par la compagnie TRANSAVIA, l'aéroport de Pau présente tous les 6 mois l'offre de vols pour la saison à venir pour sa ligne la plus importante, à savoir la liaison avec Paris-Orly.

Et c'est à chaque fois une étape supplémentaire dans la dégradation de cette ligne, puisque de trois vols quotidiens pour la période avril - octobre, l'offre est passée à un vol quotidien depuis le mois de novembre. Fini donc le vol du matin, pourtant essentiel pour les professionnels devant se rendre à Paris... C'est donc avec fébrilité, voire inquiétude, que l'on peut attendre l'annonce pour la période avril-octobre 2024 qui devrait être faite dans quelques semaines.

Il ne faut pas attendre d'amélioration, la compagnie TRANSAVIA n'ayant pas vocation à étoffer son offre tant que persistera la concurrence totalement faussée de la compagnie VOLOTEA sur la ligne Tarbes-Orly, bénéficiaire d'un régime d'obligation de service public. Concurrence qui aboutit très logiquement à une captation de clientèle par l'aéroport de Tarbes, estimée à environ un tiers du total des voyageurs sur Pau-Orly.

Les magistrats financiers questionnent fortement l'obligation de service public de la ligne Tarbes-Orly

Cette situation de concurrence faussée, que nous dénonçons de longue date (voir notamment notre article de juin 2022 « entre Tarbes et Pau, une concurrence faussée, perdant-perdant ») a très logiquement attiré l'attention des magistrats de la Cour des comptes et des Chambres régionales des comptes de Nouvelle Aquitaine et d'Occitanie. Ainsi, la Cour des Comptes, dans un rapport publié le 15 juin 2023 (1) relève notamment que « les aéroports de Tarbes-Lourdes-Pyrénées et de Pau-Pyrénées constituent un cas d'école du maillage aéroportuaire métropolitain. Situés à 35 minutes en voiture et 50 km de distance, ils partagent une même zone d'attraction rassemblant environ 450000 habitants ». Elle précise encore en annexe : « La ligne d'aménagement du territoire au départ de Tarbes apparaît ainsi fragile du point de vue du droit européen. Les obligations de service public ne peuvent être en effet adoptées au titre de la réglementation européenne que si elles permettent de satisfaire des besoins de transport non couverts par d'autres liaisons ou un autre mode de

transport, a fortiori dans la même zone d'attraction 101. 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 ». Pour sa part, la Chambre régionale des comptes d'Occitanie, dans son rapport du 23 octobre 2023, indique en page 35 : « La liaison Tarbes/Paris ne semble remplir aucun des critères cumulatifs justifiant du fondement juridique de cette liaison sous OSP au regard du droit communautaire. » On ne saurait être plus clair...

La desserte de Paris-Roissy s'étoffe

Poursuivant son objectif de faire de l'aéroport de Roissy un hub pour ses vols internationaux, la compagnie AIR FRANCE propose un quatrième vol quotidien au départ de Pau.

Reste à savoir si la demande suivra car la fréquentation de la ligne Pau-Roissy n'a pas particulièrement augmenté ces derniers mois.

Un nouvel opérateur pour la ligne Pau-Lyon

Depuis le mois de septembre, la desserte de Lyon est assurée par la compagnie Twin Jet, à la suite de Hop. Les premières impressions sont mitigées, quant au niveau de service (absence de personnel de bord en raison de la petite taille des avions) et au coût (élevé).

Pour les commerces et l'offre de restauration, le statu quo

Dans un contexte de stagnation de la fréquentation de l'aéroport, à des niveaux deux fois inférieurs à ce qu'elle était avant 2020, la situation des commerçants du site reste délicate. La réouverture du restaurant n'est pas d'actualité, les loueurs de voiture souffrent, tout comme les taxis. Une partie du personnel de l'aéroport reste également au chômage partiel...

Pas d'ouverture de nouvelle ligne

Alors que l'aéroport de Tarbes continue, notamment avec la compagnie VOLOTEA, à ouvrir des lignes, rien de tel du côté de Pau.

A l'opposé de son homologue bigourdan, le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées (SMAPP), qui réunit désormais toutes les intercommunalités béarnaises, se refuse à subventionner des compagnies low cost, et à s'exposer ainsi au regard du droit européen.

LA GARE DE PAU •

est passée de 800 000 voyageurs accueillis en 2019 à 1.2 million en 2022. Le pôle d'échanges multimodal inauguré le 25 septembre, concentre désormais tous les modes de transports en un même lieu (bus, taxi, piste cyclable). Une passerelle sera construite l'année prochaine pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Le coût total des travaux est estimé 18 millions d'euros.

DESSERTTE DE PAU et TER •

La modernisation de la voie entre Dax et Pau est la priorité absolue. Ce projet devrait être inscrit dans le contrat de plan Etat-Région (CPER) signé avant la fin de l'année. C'est un chantier qui verrait un renouvellement de la caténaire, de la signalétique, de la voie par endroits et de la suppression de passages à niveaux et qui permettrait un gain de temps et de fiabilité.

LGV Orthez-Ouï et BAP 2 unissent leurs actions pour la modernisation de la ligne Béarn Bigorre et le développement du RER Pyrénéen.

Le 17 juillet, la région Nouvelle-Aquitaine et la SNCF ont signé une nouvelle convention (2024-2030) pour permettre d'augmenter la fréquence des trains et améliorer la qualité du service. 120 000 utilisateurs sont attendus d'ici à 2030 en NA.

LGV AU SUD DE BORDEAUX •

Les premiers travaux devraient débiter cette fin d'année. L'Europe a annoncé en juin le versement de 60 millions d'euros au projet de LGV de Bordeaux vers Toulouse et Dax. Le raccordement de la grande vitesse à l'Espagne est une condition indispensable pour l'apport de la subvention par l'Union européenne.

ECONOMIE NUMERIQUE •

La construction du réseau fibre du département, portée par le syndicat mixte La Fibre 64, a été confiée au délégataire THD64 (XPFibre, filiale de SFR). A ce jour, plus de 80% des prises ont été construites, mais les dernières sont les plus difficiles car elles concernent les villages et habitations les moins accessibles. Aussi, des travaux de voirie parfois complexes sont souvent nécessaires. Les retards s'accumulent, au moins 18 mois à ce jour, d'où les pénalités infligées au délégataire qui ne respecte pas le contrat initial. En attendant la disponibilité de la fibre, les solutions alternatives sans fil (4G, 5G, Ozone ou satellitaires) sont à privilégier.