

Un compromis durable est-il possible entre les aéroports de Pau et de Tarbes ?

1) Le contexte européen :

La Commission européenne a clairement fixé : (1)

- un objectif : les aéroports doivent pouvoir fonctionner sans aide publique,
- une date : à partir du 3 avril 2024, date que la France, en particulier, entend repousser au 3 avril 2027,
- un volume de trafic minimum : estimé à 800 000 passagers par an.

Pour forcer la réalisation de cet objectif, elle impose aussi une diminution du nombre de centres de contrôle aérien d'approche.

En France ce nombre, actuellement de 30, passerait à 16. (*article dans Le Monde du 13/04/2024 en p 14.*)

Le classement de 2023 récemment publié par l'UAF montre que 18 aéroports français seulement ont dépassé le seuil de 800 000 passagers l'an dernier. Tarbes Lourdes Pyrénées, avec 590 019 passagers, est en 20^{ème} position et Pau-Pyrénées, avec 345 603 passagers, en 24^{ème} position. (2)

Seule une plateforme regroupant les trafics de Pau et de Tarbes peut atteindre, difficilement, ce chiffre de 800 000 passagers. (voir § 3)

2) Le contexte français :

Ce sont précisément les objectifs assignés par Bruxelles qui ont conduit la Cour des Comptes et les Chambres régionales des Comptes à se saisir de cette question.

Le rapport de la Cour des Comptes, intitulé « Le maillage des aéroport français » et publié en juin 2023, est illustratif de la situation. Dans ce rapport une annexe complète est consacrée au cas singulier des aéroports de Pau et de Tarbes, très proches géographiquement mais très différents par leur modèle juridique et financier ainsi que par leur gouvernance.

Les rapports des Chambres régionales de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie publiés de mai à octobre 2023 analysent tout particulièrement la situation de l'aéroport de Tarbes qui bénéficie d'une OSPa pour la ligne Tarbes-Orly, contestable au regard de la réglementation européenne.

Ils concluent, de façon remarquablement convergente, que le mode de fonctionnement de l'aéroport de Tarbes est fragile, tant du point de vue financier que juridique, et n'est pas durable.

3) Le cas singulier des aéroports de Pau-Pyrénées et de Tarbes-Lourdes :

Distants d'environ 50km, et 35 à 40' par la route, mais situés dans 2 régions différentes, Tarbes-Lourdes en Occitanie, Pau-Pyrénées en Nouvelle-Aquitaine, ces 2 aéroports ont des zones d'attraction qui se recouvrent largement, celle de Tarbes étant à environ 80% dans celle de Pau, celle de Pau à près de 70% dans celle de Tarbes. C'est un cas unique en Europe.

La concurrence entre ces 2 aéroports est doublement faussée :

- par l'Obligation de Service Public aérien (OSP) dont bénéficie la ligne Tarbes-Orly, renouvelée en juillet 2022 en doublant quasiment la subvention allouée, 4,875M€ par an d'argent public contre 2,5M€ précédemment, et en choisissant Volotea comme opérateur de la ligne,
- en finançant, par de l'argent public également, des Compagnies low cost telles que Ryanair ou Volotea par le biais de « contrats marketing ».

Ces faits ont été relevés l'an dernier par plusieurs rapports émanant de la Cour des Comptes (Le maillage aéroportuaire français du 15/06/2023, en particulier l'annexe n°8 intitulée « La concurrence entre les aéroports de Tarbes et de Pau »), de la Chambre régionale des comptes de Nouvelle-Aquitaine

(le 17/05/2023) et de la Chambre régionale des Comptes d'Occitanie (les 18/07, 19/07 et 23/10/2023). Ces 5 rapports, écrits par des personnes dont on ne peut contester ni la compétence, ni l'impartialité, concluent de façon convergente pour souligner la fragilité juridique de l'OSPa pour la ligne Tarbes-Orly au regard de la réglementation européenne ainsi que la fragilité juridique des « contrat de marketing » passé avec des compagnies low cost.

4) Le classement des aéroports français en 2023 : (2)

En page 11 du rapport de l'UAF, (PJ1), on trouve ce classement et une comparaison des évolutions du trafic passager selon 2 critères, variations 2023/2019 et 2023/2022 en pourcentage. A cette aune, c'est l'aéroport de Tarbes-Lourdes qui connaît la plus forte croissance (respectivement +26,5% et + 46,3%) et celui de Pau-Pyrénées la plus forte baisse (respectivement - 43,0% et - 6,1%). Cet effet de bascule spectaculaire est incontestablement le résultat du renouvellement de l'OSPa pour la ligne Tarbes-Orly en juillet 2022, couplé au fait que la compagnie Transavia qui exploite la ligne Pau-Orly sans aucune subvention depuis avril 2022, confrontée à la concurrence de Volotea sur Tarbes-Orly, réduit de plus en plus son offre, et risque d'abandonner purement et simplement la ligne dès le mois d'octobre prochain.

L'analyse qui suit précise la gravité et l'iniquité de la situation pour l'aéroport de Pau-Pyrénées.

5) Trafics passagers des aéroports de Pau-Pyrénées (PUF) et Tarbes (LDE) années 2019, 2023 et prévision 2024 :



Trafics passagers des aéroports de Pau-Pyrénées (PUF) et Tarbes (LDE)

Trafic avec captation

	2019	2023	2024 * (H1 56%)	2024 * (H2 68%)
PUF-ORY	300979	122034	70000	85000
LDE-ORY	136047	180390	220000	215000
S/total ORY	437026	302424	290000	300000
PUF-CDG	165535	174486	200000	190000
S/total PUF-Paris	466514	296520	270000	275000
LDE-ORY	136047	180390	220000	215000
S/total PUF et LDE-Paris	602561	476910	490000	490000
PUF total	606003	345603	270000	275000
LDE total	466325	590019	630000	650000
Total PUF+LDE	1072328	935622	900000	925000

Trafic sans captation

	2019	2023	2024 * (H1 56%)	2024 * (H2 68%)
PUF-ORY	300979	182034	170000	175000
PUF-CDG	165535	174486	200000	190000
S/total PUF-Paris	466514	356520	370000	365000
LDE-ORY	136047	120390	120000	125000
S/total PUF et LDE-Paris	602561	476910	490000	490000
Ratio PUF-Paris/LDE-Paris	3,43	2,96	3,08	2,92

H1 et H2 : Taux d'occupation des sièges sur PUF-ORY

Sans captation de trafic par LDE-ORY à PUF-ORY

60 000 passagers en 2023

100 000 passagers en 2024 dans l'hypothèse H1 et 90 000 dans l'hypothèse H2

Les nombres de 2019 et 2023 sont les nombres officiels publiés par l'Union des Aéroports de France (UAF)

Les prévisions pour 2024 se fondent sur 2 hypothèses pour le trafic Pau-Orly :

- une hypothèse basse H1 avec un taux d'occupation des sièges de 56%, conforme à ce qui est observé sur le 1^{er} trimestre, pour une offre totale de 124 000 sièges par Transavia (1AR chaque jour jusqu'en septembre, 1AR seulement 4 jours par semaine à partir d'octobre les Lu, Je, Ve et Di).
- une hypothèse haute H2 avec un taux d'occupation des sièges de 68%, réalisable dans le cas d'un night stop à Pau à partir d'octobre, et donc un départ de Pau à 8h00, 4 jours par semaine.
- inutile de préciser que la situation serait pire si Transavia confirmait son intention d'abandonner la ligne Pau-Orly dès octobre 2024.

En 2024 le nombre de passagers capté par Tarbes sur la liaison avec Orly se situe entre 90 000 et 100 000, soit 40 à 45 % du total.

Globalement, c'est-à-dire Pau et Tarbes ensemble, la liaison avec Orly perd 140 000 à 150 000 passagers en 2024 par rapport à 2019 :

- 25 000 à 35 000 au profit de Pau-CDG
- 105 000 à 125 000 qui ont pris le train ou qui n'ont pas voyagé.

Faute de mieux disons 50 000 à 60 000 pour le train et la même chose du fait de moins de déplacements vers Paris.

Ceci se retrouve dans le total des vols de Pau et de Tarbes avec Paris : 110 000 à 115 000 passagers perdus, soit en faveur du train, soit par réduction des voyages vers Paris.

Comme l'aéroport de Pau a quasiment perdu le trafic sur Lyon, soit 80 000 passagers, au total son trafic est réduit de moitié par rapport à 2019 : 300 000 contre 600 000.

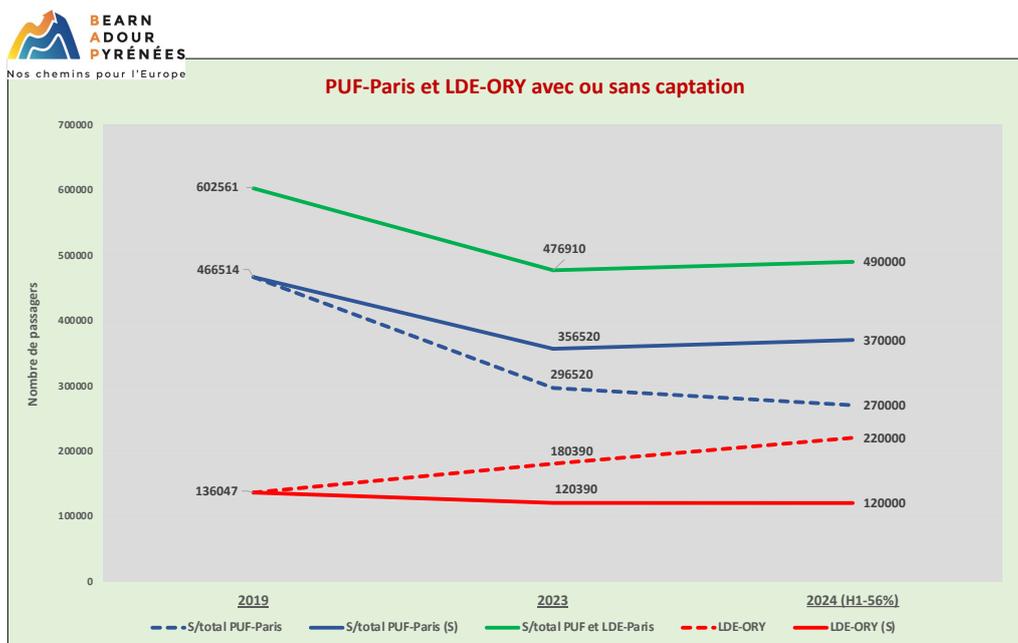
L'ensemble du trafic cumulé des 2 aéroports qui dépassait un million en 2019 se situe autour de 900 000 à 950 000. Ce nombre reste sensiblement supérieur à 800 000 mais doit beaucoup aux compagnies low-cost qui opèrent à Tarbes (Ryanair, Volotea...) : 320 000 en 2023.

Les subventions publiques sont appelées à diminuer, voire à disparaître, ce volume ne pourra donc pas être maintenu et le trafic global baissera malgré un report partiel sur des vols PUF-CDG.

En effet la suppression de vols low-cost avec Cracovie, Dublin ou Londres obligera à passer par Paris-CDG pour aller à Lourdes ou, plus généralement, dans les Pyrénées.

La disparition de l'un des 2 aéroports devrait permettre d'approcher, voire d'atteindre, le seuil critique de 800 000 passagers grâce à une liaison avec Paris-CDG, ce que seul l'aéroport de Pau offre aujourd'hui. Ceci constitue un atout précieux.

Le graphique qui suit illustre le basculement observé sur les liaisons avec Orly (en pointillés) et ce que seraient les trafics sans la captation de passagers (en traits pleins) opérée par Tarbes-Orly au détriment de Pau-Orly.



Ce graphique illustre l'effet de distorsion énorme que crée la concurrence faussée sur les liaisons avec Orly. Corrigés de cet effet, les chiffres montrent que le trafic passagers entre Pau et Paris est triple de celui entre Tarbes et Orly (370 000 contre 120 000 dans l'hypothèse H1). Ceci donne une indication des poids respectifs des 2 territoires.

6) Les poids démographique et économique de la zone d'attraction de l'aéroport de Pau :

Les zones d'attraction des 2 aéroports se recouvrent largement, 80% environ de celle de Tarbes est dans la zone d'attraction de Pau, plus vaste et presque 2 fois plus peuplée (380 000 habitants en Béarn et 60 000 en Chalosse et Marsan - contre 230 000 Hautes Pyrénées).

Avec 172 000 actifs dont 152 700 actifs occupés, le Béarn constitue le 2^{ème} bassin d'emploi de la Région Nouvelle-Aquitaine. Parmi ces actifs, 97 000 travaillent dans le secteur privé dont 21 535 ressortissants de la CCI Pau-Béarn.

Plusieurs fleurons béarnais peuvent être cités : Safran (moteurs d'hélicoptères et trains d'atterrissage), Total Energies (Centre de Recherches Jean Feger), Crédit Agricole Pyrénées-Gascogne, Euralis, Lindt, Terega, Arkema, Fromagerie des Chaumes, Miellerie Michaud, Cave coopérative de Jurançon, Groupe APR...

Dans les Hautes-Pyrénées, les chiffres correspondants sont 97 000 actifs dont 52 000 dans le secteur privé et 13 376 ressortissants de la CCI Tarbes et Hautes-Pyrénées.

Etude à demander à la Banque de France ou à l'INSEE
Comparaison avec Tarbes.

7) Analyse comparée des trafics de Pau et Tarbes :

Entrant/Sortant

Affaires/Tourisme/ Familial

Plus la proportion de Sortants est forte plus la plateforme sert au désenclavement.

80% du trafic de Tarbes est lié aux pèlerinages (3). Il s'agit d'un trafic Entrant, qui ne sert pas aux habitants du territoire pour aller à Paris. Et ce trafic peut aussi bien être assuré par Pau : aéroport de Pau-Lourdes : 40' contre aéroport de Tarbes-Lourdes : 23' (4)

8) Les forces et les faiblesses de chaque plateforme :

Pau :

Forces

- aéroport international tout temps, servant de plateforme de déroutement en cas de manque de visibilité ou de météo défavorable à Tarbes et à Biarritz ;
- base de 2 Régiments d'Hélicoptères et de l'ETAP ;

Faiblesses

peu d'activités économiques sur la plateforme

Tarbes :

Forces

- activité économique importante sur la plateforme avec Daher et Tarmac Aérosave

Faiblesses

- n'est pas tout temps
- très surdimensionné : poids financier très élevé des infrastructures.

9) Comptes consolidés de chaque plateforme, possibilités de mutualisation :

Bilan et compte d'exploitation consolidé du SMAPP et d'Air'Py

Document indispensable pour montrer que l'équilibre financier peut être atteint avec moins de 800 000 passagers par an du fait d'infrastructures non surdimensionnées (*c'était le cas en 2019 avec 600 000 passagers*)

Bilan et compte d'exploitation consolidé de Pyrénia et de la SPLAR

Possibilités de mutualisation :

Très faibles : DG, DAF, DRH et mutualisation d'achats

au regard du poids des charges non mutualisables : entretien de 2 pistes, entretien de 2 bâtiments surdimensionnés (potentiel de 2,5M passagers pour 800 000 au maximum), services de sécurité (incendie, contrôle passagers et bagages...), parkings...

Conclusion financière :

La production de comptes consolidés correspondant à diverses hypothèses de rapprochement des aéroports est indispensable pour démontrer si un équilibre financier est possible et prendre une décision éclairée.

Nous pensons que, quelque soit le scénario de rapprochement des 2 plateformes imaginé, cela conduit à une entité organiquement déficitaire.

10) Conclusion

Ne nous berçons pas d'illusions : à terme rapproché, 5 ans peut-être, il n'y aura plus qu'un aéroport international : Pau ou Tarbes.

Pau ou Tarbes ? That is the question, la question existentielle.

Les chiffres flatteurs de passagers à Tarbes en 2023 et 2024 ne doivent pas cacher une réalité moins glorieuse : **ils sont dopés par de l'argent public (plus de 10M€ par an).**

Contrairement à l'illusion entretenue par les chiffres flatteurs de Tarbes, le rapport de forces est favorable à Pau pour 5 raisons :

- **Le modèle de Tarbes est juridiquement fragile et financièrement pas durable**, comme le soulignent les rapports de la Cour des Comptes et des Chambres régionales des Comptes de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie cités plus haut,
- **L'action contentieuse engagée par BAP auprès du Tribunal administratif de Paris pour excès de pouvoir et erreur manifeste d'appréciation, met l'Etat en position défensive** et fait peser indirectement une épée de Damoclès sur Tarbes si l'Etat devait être condamné,
- **La Commission européenne, alertée, suit le dossier de près, tant au titre de la politique aérienne qu'à celui de la concurrence... car celle-ci est faussée, sans l'ombre d'un doute.**
- **Tant par la démographie que par le poids économique, le territoire béarnais pèse davantage que le territoire bigourdan.** Cette réalité dure est incontournable et décisive pour des compagnies aériennes dès lors que des conditions de concurrence équilibrées prévalent.
- **Un Collectif de soutien à la liaison Pau-Orly et au développement de l'aéroport de Pau s'est constitué. Il est composé de 15 institutions représentatives et peut encore grossir (PJ2) MAIS LE SOUTIEN DES RESPONSABLES POLITIQUES DE LA REGION, DU DEPARTEMENT ET DE L'AGGLOMMERATION DE PAU SERA DETERMINANT POUR FAIRE PREVALOIR LE BON SENS, LA JUSTICE ET GARANTIR L'AVENIR DE NOTRE TERRITOIRE.**

(1) Lignes directrices de 2014 conformément à l'article 107 du TFUE : interdiction des aides publiques.

(2) Rapport de l'Union des aéroports français (UAF) avril 2024 : Résultats d'activité des aéroports français 2023 Statistiques de trafic p.11

(3) Déclaration de M. Philippe Baubay, Président de Pyrénia dans La Tribune, le 19/04/2024

(4) Rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des Comptes d'Occitanie, p. 46

TRAFIC PASSAGERS COMMERCIAUX

Classement par passagers des aéroports de France métropolitaine (>1M passagers)

Aéroports	Pax	% 2023/2022	% 2023/2019
1 Paris-Charles de Gaulle	67 421 316	+17,3%	-11,5%
2 Paris - Orly	32 294 167	+10,6%	+1,4%
3 Nice Côte d'Azur	14 189 965	+17,1%	-2,0%
4 Marseille Provence	10 800 254	+18,1%	+6,4%
5 Lyon-Saint Exupéry	9 989 867	+16,7%	-14,9%
6 Bâle - Mulhouse	8 087 088	+14,7%	-11,1%
7 Toulouse - Blagnac	7 804 980	+10,9%	-18,9%
8 Bordeaux	6 584 194	+15,4%	-14,5%
9 Nantes Atlantique	6 535 074	+12,7%	-9,6%
10 Paris - Beauvais	5 638 955	+22,2%	+41,6%
11 Lille - Lesquin	1 864 769	+5,2%	-14,8%
12 Montpellier Méditerranée	1 753 427	-0,4%	-9,4%
13 Ajaccio -Napoléon Bonaparte	1 610 740	-3,1%	-0,5%
14 Bastia - Poretta	1 500 305	+0,8%	-3,8%
15 Strasbourg	1 017 989	+9,4%	-21,8%

Classement par passagers des aéroports de France métropolitaine (>100 000 passagers)

Aéroports	Pax	% 2023/2022	% 2023/2019
16 Biarritz-Pays Basque	969 988	+4,1%	-9,0%
17 Figari - Sud Corse	863 533	-4,8%	+15,3%
18 Brest Bretagne	810 796	+1,1%	-34,4%
19 Rennes - Saint-Jacques	594 954	-7,5%	-30,2%
20 Tarbes Lourdes Pyrénées	590 019	+46,3%	+26,5%
21 Perpignan - Rivesaltes Méditerranée	478 619	+15,1%	+6,8%
22 Calvi - Sainte-Catherine	362 541	+4,6%	+7,7%
23 Pau Pyrénées	345 603	-6,1%	-43,0%
24 Caen	329 632	+9,4%	+8,2%
25 Carcassonne Sud de France	322 767	+15,6%	-8,3%
26 Toulon Hyères	308 183	-28,0%	-39,2%
27 Béziers - Cap d'Agde Hérault Occitanie	273 284	+24,4%	+2,1%
28 Limoges	264 426	+36,7%	-12,1%
29 La Rochelle - Ile de Ré	253 068	+39,8%	+8,6%
30 Nîmes Grande Provence Méditerranée	252 288	+36,2%	+9,2%
31 Grenoble Alpes Isère	243 146	+27,2%	-21,1%
32 Bergerac Dordogne Périgord	239 635	+7,7%	-16,0%
33 Clermont-Ferrand - Auvergne	230 617	+22,3%	-46,5%
34 Tours - Val-de-Loire	206 861	+16,1%	+4,9%
35 Chambéry - Savoie Mont Blanc	163 221	+34,9%	-20,2%
36 Dole Jura	125 141	+24,6%	+12,6%
37 Metz-Nancy-Lorraine	102 309	+129,9%	-61,2%

SIGNATAIRES

**du texte fondateur du comité de soutien à la liaison Pau-Orly
et au développement de l'aéroport Pau-Pyrénées**

Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics des Pyrénées-Atlantiques
Medef Béarn et Soule
Centre des Jeunes Dirigeants du Béarn
Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Atlantiques
Chambre des Métiers et de l'Artisanat des Pyrénées-Atlantiques
Union des Métiers de l'Industrie Hôtelière Béarn et Soule
Cluster Tourisme Béarn
France Chimie Nouvelle-Aquitaine
Chemparc
Lacq Plus
Groupement des Concessionnaires Palois
Pau Commerces
Le Chiffre et la Plume
La Garbure
Béarn Adour Pyrénées