

Les forces de l'aéroport de Pau face à celui de Tarbes

L'obligation de service public aérien (OSP) dont bénéficie la ligne Tarbes-Orly a été renouvelée en juillet 2022 dans des conditions qui en modifient substantiellement les termes, faussent gravement la concurrence avec la ligne Pau-Orly, non subventionnée, et sont contestables :

- un quasi doublement de la subvention annuelle, passée de 2,5M€ à 4,875M€,
- le choix pour l'exploiter d'une compagnie aérienne espagnole à bas coût, connue pour les faibles rémunérations de son personnel, les condamnations pour « travail dissimulé », les dettes auprès de l'URSSAF et d'aéroports.

Cinq rapports de la Cour des Comptes et des Chambres régionales des Comptes de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie publiés en 2023, convergent pour souligner la fragilité juridique de cette situation et conclure qu'elle ne saurait être durable.

La Commission européenne, plus précisément le service de politique aérienne de la DG MOVE, avec lequel nous sommes en contact, a été surpris d'apprendre ces changements substantiels dont elle n'a pas été informée par la DGAC, pas plus que cette dernière n'a informé l'aéroport de Pau, malgré une obligation de le faire.

Dans ces conditions, notre association, BAP, a écrit au Ministre des Transports, le 30 octobre 2023, pour contester la légalité de ce renouvellement de l'OSP au regard de la réglementation européenne et demander qu'il y soit mis fin.

Faute de réponse dans les 2 mois, BAP a décidé d'engager, le 6 mars 2024, un recours contre l'Etat auprès du Tribunal administratif de Paris pour excès de pouvoir et erreur manifeste d'appréciation de la réglementation européenne en vigueur.

Le 26 février 2024, notre association a également écrit au Ministre des Transports pour demander que cesse la subvention de l'Etat à la ligne Tarbes-Orly, conformément à un Décret de mai 2005, le seuil de 150 000 passagers ayant été dépassé en 2023.

Dans sa réponse du 29 avril 2024, le Ministre nous a informé qu'il mandatait une mission de l'IGEDD (Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable) pour lui faire des recommandations sur la situation de concurrence entre les aéroports de Pau et de Tarbes et qu'il donnait instruction aux Préfets de Région de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie pour qu'ils réunissent les parties prenantes en vue de la recherche d'un compromis.

Cette réponse marque bien que l'Etat s'interroge sur la légalité de la situation et souhaiterait y répondre par un accord entre les parties.

Nous ne pensons pas qu'un compromis, juridiquement et financièrement soutenable, soit possible.

Les chiffres du rapport 2023 de l'Union des aéroports français (UAF) montrent l'effet de bascule saisissant entre les 2 aéroports provoqué par cette concurrence faussée : Tarbes est l'aéroport français qui progresse le plus en 2023 par rapport à 2019 et 2022, tandis que Pau est celui qui décline le plus (PJ1).

En 2023 la ligne Tarbes-Orly a pris 60 000 passagers au moins à Pau-Orly : 1/3 des passagers ayant emprunté la ligne Tarbes-Orly venait de Pau. En 2024 ce seront 90 000 à 100 000 passagers, voire plus si Transavia abandonne la ligne Pau-Orly en octobre, qui seront captés par Tarbes-Orly (en traits pleins rouge) au détriment de Pau-Orly (en traits pleins bleu), soit 45% et peut-être plus (PJ2).

Corrigés de ces captations (en pointillés), le trafic sur Pau-Paris (Orly et Roissy) serait triple de celui entre Tarbes et Orly : 370 000 passagers contre 120 000 en 2024 (PJ2). Ce qui est décisif pour une compagnie aérienne lorsque la concurrence n'est pas faussée.

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 6 raisons :

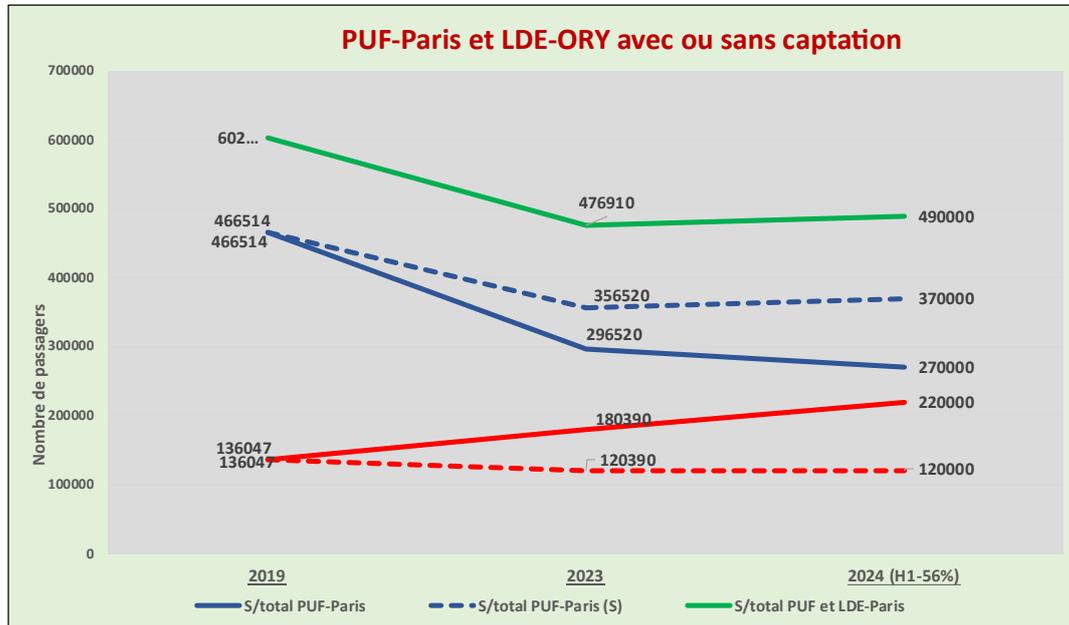
- **Le modèle de Tarbes est juridiquement fragile et financièrement pas durable**, comme le soulignent les rapports de la Cour des Comptes et des Chambres régionales des Comptes de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie cités plus haut,
- **L'action contentieuse engagée par BAP auprès du Tribunal administratif 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 et Volotea 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.
- **L'aéroport de Pau est « Tout temps » par ses équipements et n'est pas surdimensionné** contrairement à celui de Tarbes,
- **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 de l'économie du Béarn et peut encore grossir (PJ3) **MAIS LE SOUTIEN DES RESPONSABLES POLITIQUES DE LA REGION, DU DEPARTEMENT ET DE L'AGGLOMERATION DE PAU SERA DETERMINANT POUR FAIRE PREVALOIR LE BON SENS, LA JUSTICE ET GARANTIR L'AVENIR DE NOTRE TERRITOIRE.**



AIR 6 / 17

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%



16

SIGNATAIRES

**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
Association Pau Commerces
Le Chiffre et la Plume
La Garbure
Béarn Adour Pyrénées