

Pau, vendredi 11 octobre 2024

### **En savoir plus sur la suspension de la ligne Pau-Orly**

À juste titre, l'annonce à la fin du mois d'août de la suspension de la desserte entre Pau et Orly par la compagnie TRANSAVIA a suscité de nombreuses réactions, notamment à Pau.

Dans l'attente d'une solution espérée par toutes les forces vives du territoire, il nous semble important d'apporter un certain nombre d'informations et explications sur ce sujet d'intérêt local prioritaire mais parfois complexe.

#### **Est-ce une décision définitive ?**

NON HEUREUSEMENT...Il s'agit d'une décision de suspension et pas d'arrêt définitif. Les discussions amorcées cet été entre l'Etat et les collectivités locales concernées par les aéroports de Pau et de Tarbes visent à trouver une solution acceptable pour les deux sites. Une solution d'obligation de service public (OSP) partagée est envisagée mais les études n'ont pas encore été lancées et prendront du temps, sans parler des procédures d'appels d'offre qui suivront.

La seule certitude à ce jour est donc qu'il n'y aura plus de vols entre Pau et Orly à compter du 28 octobre prochain, et jusqu'à nouvel ordre...

#### **Est-ce une mauvaise nouvelle pour le territoire ?**

OUI ASSUREMENT, car l'intérêt d'une liaison avec l'aéroport d'Orly est incontestable compte tenu de sa proximité avec le centre de Paris, de surcroît désormais accessible directement par la ligne 14 du métro. Rappelons que l'aéroport d'Orly est dédié aux liaisons domestiques et que la plupart des bassins de population importants éloignés de Paris y sont reliés. La conséquence automatique est que notre territoire, déjà relativement enclavé, est encore moins accessible. La ligne LGV Bordeaux-Dax, qui devrait permettre de gagner entre 30 et 40 minutes pour aller à Bordeaux, ne devrait pas voir le jour avant 2037...au plus tôt...

Comme le titrait récemment la République des Pyrénées, le futur arrêt de la ligne Pau-Orly « *pose globalement la question de l'attractivité du territoire* ».

#### **L'existence de la ligne Pau-Roissy CDG peut-elle compenser cette suspension ?**

NON MALHEUREUSEMENT, car le nombre de vols quotidiens entre Pau et Roissy CDG reste inchangé et ce n'est de toute façon pas la vocation de cette ligne, davantage destinée aux vols en correspondance vers l'étranger. De surcroît, l'aéroport de Roissy CDG est beaucoup plus excentré que celui d'Orly, ce qui rallonge significativement le temps de transport jusqu'au centre ou au Sud de Paris. Cela s'avère incommode, voir inadapté quand on doit faire l'aller-retour Pau-Paris dans la journée, ce qui est fréquent pour les professionnels...

## **La concurrence de la ligne sous obligation de service public (OSP) Tarbes-Orly est-elle la raison déterminante de cet arrêt ?**

OUI SANS AUCUN DOUTE. Ce n'est pas la cause unique, et il y a incontestablement une évolution des pratiques et un effet de la concurrence du train, mais ces causes restent résiduelles par rapport à la concurrence frontale et faussée de la ligne Tarbes-Orly.

Les chiffres le confirment :

- En 2019 le trafic passager entre Pau et Orly était plus du double de celui entre Tarbes et Orly (300 979 contre 136 047).
- En 2024 le trafic passager entre Tarbes et Orly sera environ triple de celui entre Pau et Orly (220 000 contre 70 000).

C'est d'ailleurs tout sauf un hasard si la compagnie TRANSAVIA a toujours considéré que la concurrence faussée de la compagnie VOLOTEA sur la ligne Tarbes-Orly aspirait régulièrement la clientèle de la ligne Pau-Orly, et a fait connaître son intention de reprendre la desserte dès que les conditions de concurrence redeviendraient normales.

## **L'OSP Tarbes-Orly existant depuis 2004, peut-elle expliquer la nette diminution de la fréquentation de la ligne Pau-Orly depuis 2022 ?**

OUI PARCE QUE les choses ont beaucoup changé en 2022, lorsque, au titre de l'OSP, une nouvelle convention de délégation de service public a été conclue entre l'Etat et le syndicat mixte de l'aéroport de Tarbes pour une durée de 4 ans :

- D'une part, le montant des contributions publiques est passé de 2,5 M € à 4,875 M €, notamment parce que l'Etat, qui ne versait plus rien depuis une quinzaine d'années, a repris sa contribution à hauteur de la somme de 1,125 M € par an.
- D'autre part, AIR FRANCE a cessé de desservir les deux destinations puisqu'elle n'a pas souhaité candidater à l'appel d'offres lancé par le syndicat mixte de l'aéroport de Tarbes et a été remplacée par une Compagnie low-cost, Volotea.

Ainsi, la problématique de concurrence faussée a augmenté, sans possibilité de régulation par un même opérateur sur les deux lignes.

Si la fréquentation de la ligne Pau-Orly connaît une baisse de 230 000 passagers par rapport à 2019, c'est parce que 100 000 passagers sont captés par la liaison Tarbes-Orly, 30 000 se sont reportés sur la ligne Pau-Roissy et 100 000 se sont reportés sur le train ou ne voyagent plus ou plus autant.

## **Pourquoi BAP a-t-elle engagé un recours au Tribunal administratif de Paris et que peut-on en attendre ?**

Les conclusions pourtant convergentes des rapports 2023 de la Cour des comptes, et des chambres régionales des comptes de Nouvelle Aquitaine et d'Occitanie, sur la distorsion de concurrence entre les aéroports de Pau et de Tarbes, n'ayant pas été suivies d'effet, BAP a donc déposé, le 6 mars 2024, une requête devant le Tribunal administratif de Paris contre l'Etat, pour excès de pouvoir.

Ce recours constitue une initiative citoyenne d'une association indépendante politiquement, tout à fait normale dans un Etat de droit, et particulièrement légitime en l'occurrence puisque les conclusions et préconisations de magistrats financiers (Cour des comptes et chambres régionales des comptes) n'ont pas reçu la moindre suite.

Il a fait réagir, et c'était nouveau, le Ministre en charge des Transports qui a ordonné au mois de mars 2024 une mission de l'IGEDD (Inspection générale de l'Environnement et du Développement Durable) et demandé aux Préfets des 2 régions concernées, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, d'organiser une concertation entre les parties concernées en vue de trouver une solution à la situation de concurrence faussée actuelle.

Cette concertation est en cours et la requête de BAP, transmise par le Tribunal administratif de Paris au Conseil d'Etat, met l'Etat face à ses responsabilités ainsi que les acteurs directement concernés pour imaginer une solution conforme au Droit en vigueur.

Quant au Tribunal administratif de Paris et au Conseil d'Etat, ils se prononceront, dans le cadre du recours pour excès de pouvoir, sur la légalité de l'OSP Tarbes-Orly.

### **Ce recours est-il dirigé contre l'aéroport de Tarbes ?**

NON ABSOLUMENT PAS. Le recours est dirigé contre l'État, responsable de la situation de distorsion de concurrence entre les deux aéroports, qu'il a instaurée en 2004, accentuée en 2022, et refusé de corriger à la suite des rapports de la Cour des comptes et des chambres régionales des comptes de 2023.

Cela aboutit à une situation totalement contradictoire puisque, en voulant maintenir la desserte aérienne depuis Paris de Tarbes et de ses environs par une OSP, dans des conditions exorbitantes du marché, c'est le territoire le plus proche qui se trouve pénalisé, à savoir Pau et ses environs.

C'est aujourd'hui un non-sens économique, juridique et environnemental.

L'action en justice est exclusivement dirigée contre l'État, l'aéroport de Tarbes n'est pas concerné par la procédure que nous avons engagée.

### **L'aéroport de Pau pourrait-il disparaître ?**

NON BIEN EVIDEMMENT car l'aéroport de Pau reste quotidiennement utilisé par les passagers en partance ou provenance de Roissy CDG, de Lyon, et régulièrement par les passagers des lignes charters ou autres vols spéciaux. L'armée est aussi un utilisateur important de l'aéroport, qui dispose par ailleurs d'atouts techniques tels que le système d'atterrissage tous temps.

Mais les chiffres ne peuvent être occultés, et avec 345 603 passagers en 2023, l'aéroport de Pau connaît le plus fort recul (- 43% par rapport à 2019) dans le classement des aéroports français, alors que celui de Tarbes connaît la plus forte hausse (+ 26,5% par rapport à 2019).

Cette situation fragilise par ailleurs tout l'écosystème de l'aéroport, des prestataires et commerçants qui y sont installés aux professionnels qui en dépendent plus ou moins directement (hôteliers, taxis...), sans parler des salariés de l'aéroport eux-mêmes dont plusieurs ont déjà été placés au chômage partiel.

### **Est-ce uniquement l'attractivité économique du territoire qui est en jeu ?**

NON PAS SEULEMENT...car il faut envisager l'attractivité du territoire au sens large. Si les entreprises sont évidemment pénalisées pour leur fonctionnement « courant », elles le sont également en matière de recrutement, alors que les tensions sur le marché de l'emploi dans certains secteurs sont très importantes. Il ne s'agit pas uniquement d'attirer de futurs salariés mais aussi leurs familles proches. La perspective de ne pas pouvoir revenir facilement dans sa région d'origine est un réel obstacle.

Mais plus généralement, l'accessibilité du territoire constitue d'abord une question de dignité : la mobilité est la première des libertés, et nous ne sommes pas des « citoyens de seconde zone ».

## **Y-a-t-il des raisons d'espérer ?**

OUI MAIS il faut agir vite et bien...Il est urgent et indispensable que les discussions amorcées dans le courant de l'été sous l'égide de l'Etat entre les acteurs des aéroports de Pau et de Tarbes s'accélèrent et intègrent la problématique de la desserte entre Pau-Orly à compter du 28 octobre prochain.

Il n'est pas concevable que ces discussions envisagent une solution, quelle qu'elle soit, a un horizon de moyen terme (le printemps 2026) compte tenu de l'urgence de la situation.