

Chères adhérentes, Chers adhérents,

Permettez-moi de vous présenter, au nom de notre association, mes meilleurs vœux pour cette année 2025, qui marque déjà le passage au deuxième quart de ce siècle.

Parce qu'envisager l'année qui vient, c'est toujours regarder celle qui s'en va, nous pouvons être sûrs que notre bataille pour le désenclavement concernera dans les prochains mois la situation, malheureusement très dégradée, de l'aéroport de Pau.

Plus que la réouverture, annoncée mais encore incertaine quant à ses modalités et sa viabilité, de la ligne Pau-Orly, l'action en justice que notre association a engagée pour contester l'obligation de service public dont bénéficie la ligne Tarbes-Orly devrait connaître son dénouement, que nous espérons bien sûr positif.

Si cette initiative procédurale est inédite pour notre association, notre bureau n'a pas hésité au mois de mars dernier à s'engager dans cette voie, pleinement conscient que l'inertie des pouvoirs publics était inacceptable.

Comment en effet admettre que l'Etat soit resté sourd aux conclusions des rapports de la Cour des comptes, et des chambres régionales des comptes de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie, sur les conditions de concurrence totalement faussées entre les aéroports de Tarbes et de Pau, et les conséquences néfastes qui en résultent pour ce dernier ?

Comment s'accommoder encore de cette chronique d'un désastre annoncé, qui a ceci de particulier que nous pouvons savoir à l'avance ce qui va se passer au chapitre suivant ? En l'occurrence, nous pouvions savoir dès 2020 que le déploiement de Transavia, serait à Pau comme ailleurs, compliqué, et dès 2021, que la reprise de la contribution de l'Etat au financement de l'OSP Tarbes-Orly à hauteur de 1,125 millions par an, allait considérablement accroître la distorsion de concurrence.

Les récents licenciements économiques ne sont hélas pas davantage une surprise car depuis 2020, les mécanismes de chômage partiel et autres expédients avaient été épuisés.

L'arrêt de la desserte Pau-Orly par Transavia en octobre n'aura finalement été que le couperet que nous craignons depuis si longtemps de voir tomber.

« La catastrophe, c'est quand les choses suivent leur cours » écrivait Walter Benjamin. Si cette action que nous avons engagée, est d'abord fondée juridiquement, elle exprime aussi une forme de cri du cœur, un ras-le-bol devant une inertie trop fréquemment observée.

Cette action, soyons clairs, aurait pu, aurait dû, être engagée depuis longtemps par des structures/acteurs du dossier beaucoup plus directement concernés.

Nous avons agi en responsabilité, convaincus que cette action constitue un aspect important, mais pas exclusif de la mobilisation pour l'aéroport de Pau.

Fidèle à sa tradition, notre association a essayé de mobiliser les forces vives du territoire et elle a participé activement à la création et l'animation du collectif de soutien à la ligne Pau-Orly et au développement de l'aéroport de Pau, qui réunit 15 entités économiques.

En tout état de cause, soyez certains que les efforts importants déployés par BAP sur ce sujet ne le sont pas au détriment des autres causes que nous soutenons.

Bien au contraire, si la situation de l'aéroport est inacceptable c'est aussi et avant tout parce que les autres moyens de communication n'apportent pas d'alternative sérieuse à ce jour.

L'horizon de la LGV Bordeaux-Dax reste lointain, et nous souhaiterions déjà pouvoir dans l'immédiat bénéficier d'une desserte ferroviaire fiable entre Pau et Dax, ce qui n'est pas le cas quand 20 % (triste performance !) des trains arrivent en retard.

Quant à l'axe Pau-Espagne, s'il a occupé le devant de l'actualité à partir du mois de septembre, c'est pour de mauvaises raisons : la fermeture de la RN 134 à la suite des intempéries en vallée d'Aspe bien sûr, mais aussi un débat public sur le projet de réouverture de la ligne Bedous-Canfranc parfois tronqué et caricatural.

N'est-il pas paradoxal que les projets d'amélioration de l'axe routier Pau-Somport (à commencer par la déviation d'Oloron) ne soient plus évoqués, alors que la RN 134 et le tunnel du Somport n'ont jamais semblé aussi nécessaires que durant la période de fermeture ?

Bien évidemment, nous serons là pour rappeler ces évidences et, au-delà de tout, les besoins du territoire.

Toute l'activité que nous menons (revue de presse française et espagnole, lettres d'information aux adhérents, articles et tribunes, contributions, communication aux acteurs politiques et économiques) se trouve sur notre site [Béarn Adour Pyrénées | BAP Europe \(bap-europe.com\)](https://www.bap-europe.com) et sur les comptes Facebook et Twitter de l'association.

Notre mobilisation pour le territoire reste essentielle, et votre soutien déterminant, dans un contexte toujours plus délicat sur le plan des ressources de notre association.

Une fois n'est pas coutume, nous évoquerons ces considérations matérielles car nous déplorons la diminution drastique des subventions de nos contributeurs historiques : à titre d'exemple, celle du Département est passée de 25 000€ (2009/2011) à 10 000€ (2012/2023) puis à 5 000€ en 2024, la CCI ne nous verse plus rien, et la Communauté d'Agglomération de Pau, 2 000€, ce qui fait peu pour notre association qui emploie une salariée.

C'est pourquoi, forts de la fidélité dont vous faites preuve, et afin de persévérer dans nos actions, nous comptons plus que jamais sur votre cotisation pour l'année 2025 à l'aide du bulletin ci-joint, et vous invitons, si vous le pouvez bien sûr, à un petit effort complémentaire (cotisation soutien ou bienfaiteur ou montant libre supérieur à la cotisation de base).

Vous en remerciant par avance, nous vous adressons, chères adhérentes, chers adhérents, nos plus reconnaissantes et sincères salutations.

