

Actualisation des informations sur la situation de l'aéroport de Pau et de la ligne Pau-Orly

1) Trafic passagers de l'aéroport de Pau et estimation de celui de Tarbes en 2024

Air'Py a publié les chiffres (PJ1).

Le trafic PUF-ORY est tombé à 52723 passagers (alors que notre prévision de mai 2024 se situait entre 70000 et 85000) contre 122034 en 2023. Cela tient à la réduction des fréquences par Transavia au cours des 10 premiers mois de l'année et à l'arrêt complet de la desserte à partir du 28 octobre 2024.

En revanche le trafic PUF-CDG s'est élevé à 195318 passagers (conforme à nos prévisions qui le situaient entre 190000 et 200000) en hausse de plus de 20000 passagers par rapport à 2023 (174486 passagers) et de 30000 par rapport à 2019. Les chiffres de l'aéroport de Tarbes ne sont pas connus et ne le seront qu'en avril avec la publication du rapport de l'Union des aéroports de France (UAF).

Une estimation raisonnable du trafic sur LDE-ORY en 2024 se situe entre 190000 et 200000 passagers, contre 180390 en 2023 du fait de la captation d'environ 90000 à 100000 passagers à la ligne PUF-ORY. Si la progression n'est pas plus forte c'est que, du fait de l'arrêt de la liaison Pau-Orly fin octobre, certains vols de Volotea, complets ou presque, ont entraîné un « effet d'éviction » à cause du manque de places et, en conséquence, de tarifs plus élevés.

La moitié du trafic de Tarbes-Orly est captée à la ligne Pau-Orly. En d'autres termes, si la concurrence n'était pas faussée, le trafic passagers entre Tarbes et Orly serait de 100000 environ et celui entre Pau et Orly de l'ordre de 150000, et sans doute plus près de 180000 car une partie des passagers sur Pau-Roissy reviendrait sur Pau-Orly.

Ces chiffres sont récapitulés dans les 2 tableaux ci-dessous, l'un des chiffres bruts, sans captation de trafic et l'autre corrigé des estimations de trafic capté par LDE-ORY au détriment de PUF-ORY dans 2 hypothèses : H1 captation de 900000 passagers et hypothèse H2 captation de 100 000 passagers en 2024.

Les 2 graphiques qui suivent l'illustrent, sans captation (SC) et avec captation (AC) de respectivement 90000 (H1) et 100000 (H2) passagers.

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

Trafic avec captation

	2019	2023	2024 * réel PUF	2024 * estimé LDE
PUF-ORY	300979	122034	52723	52723
LDE-ORY	136047	180390	190000	200000
S/total ORY	437026	302424	242723	252723
PUF-CDG	165535	174486	195318	195318
S/total PUF-Paris	466514	296520	248041	248041
LDE-ORY	136047	180390	190000	200000
S/total PUF et LDE-Paris	602561	476910	438041	448041
PUF total	606003	345603	248041	248041
LDE total	466325	590019	600000	620000
Total PUF+LDE	1072328	935622	848041	868041

Trafic sans captation

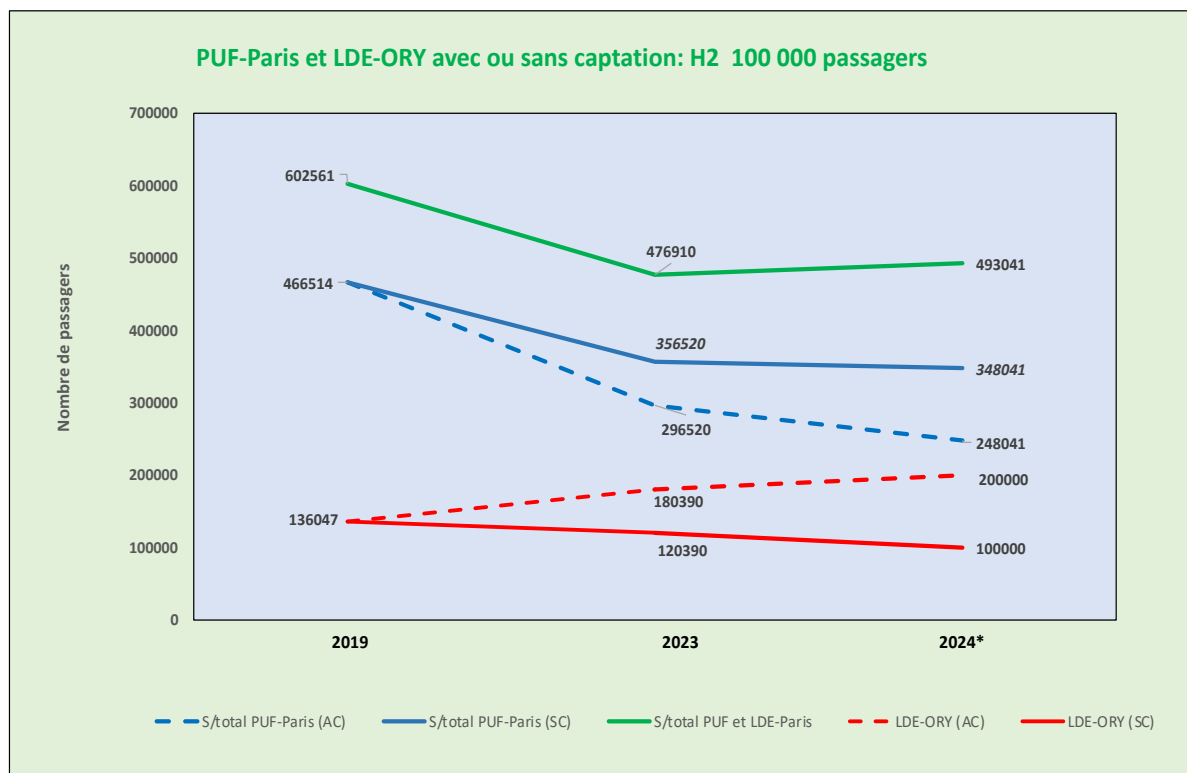
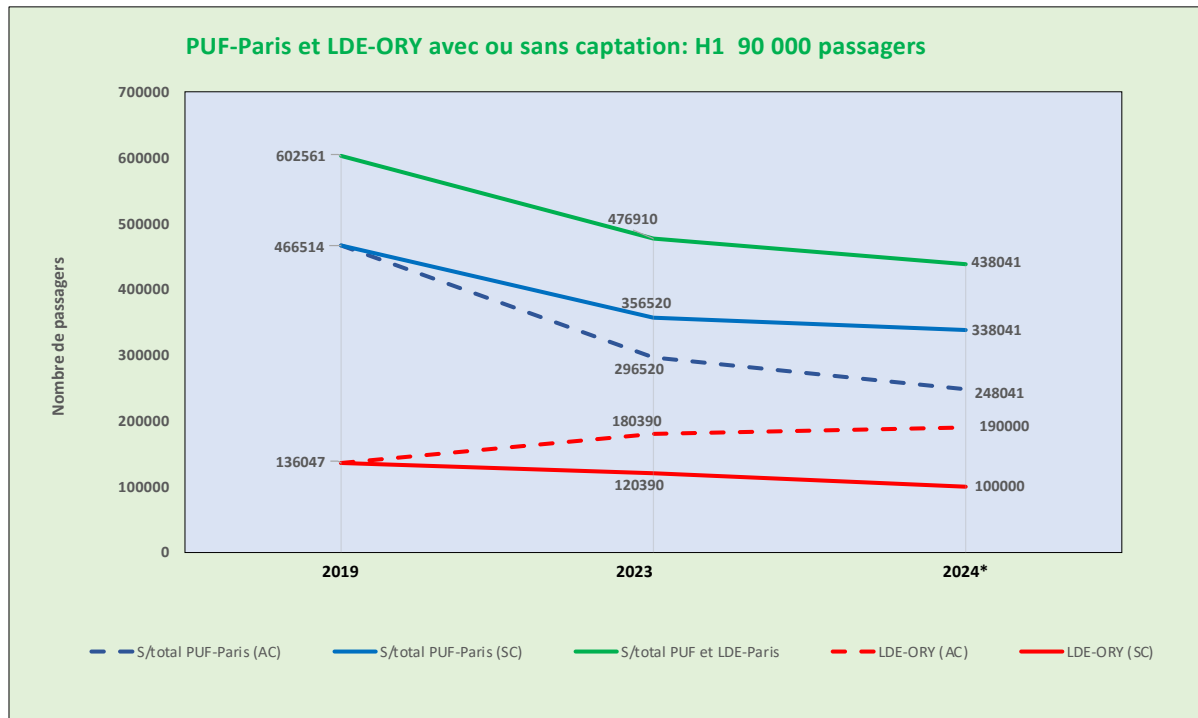
	2019	2023	2024 * H1	2024 * H2
PUF-ORY	300979	182034	142723	152723
PUF-CDG	165535	174486	195318	195318
S/total PUF-Paris	466514	356520	338041	348041
LDE-ORY	136047	120390	100000	100000
S/total PUF et LDE-Paris	602561	476910	438041	448041
Ratio PUF-Paris/LDE-Paris	3,43	2,96	3,38	3,48

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

Captation:

en 2023 : 60 000 passagers

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



Ces 2 graphiques illustrent parfaitement la situation :

- Les courbes en pointillés, l'une en bleu pour le trafic passagers cumulé de Pau-Orly et de Pau-Roissy, l'autre en rouge pour le trafic passagers de Tarbes-Orly se rapprochent en 2024, 248041 pour Pau et 190000 à 200000 pour Tarbes.
- Mais correction faite de la captation de trafic par la liaison Tarbes-Orly à la ligne Pau-Orly, 90000 ou 100000 selon les hypothèses, les courbes en traits pleins, bleu pour Pau, rouge pour Tarbes sont parallèles autour de 345000 passagers par an pour Pau et de 100000 pour Tarbes en 2024.
- Ainsi depuis 2019, avant Covid, l'aéroport de Pau a perdu environ 120000 passagers en direction ou venant de Paris, soit par un report vers le train, soit par diminution des déplacements vers Paris du fait, entre autres, du plus grand recours aux téléconférences.
- L'aéroport de Tarbes connaît aussi une diminution, plus faible certes, de l'ordre de 20000 passagers, pour les mêmes raisons que Pau mais aussi, vraisemblablement, accentuée par l'« effet d'éviction » en fin d'année dû à la situation de monopole de Volotea sur la liaison avec Orly depuis le 28 octobre 2024. (cf ci-dessus).
- **Au total, le potentiel de l'aéroport de Pau (Orly + Roissy) est cependant plus du triple de celui de Tarbes (Orly seulement) : 345000 environ contre 100000 environ.**
- **Du fait du report partiel de passagers de Pau-Orly sur Pau-Roissy, faute de liaison adaptée ou de liaison tout court, environ 25000 à 30000 en 2024 par rapport à 2019, le potentiel de Pau-Orly est de l'ordre de 175000 passagers par an et celui de Pau-Roissy de 170000 environ.**

2) Informations sur la situation d'Air'Py (source Air'Py)

Fin 2024 Air'Py, gestionnaire de l'aéroport de Pau-Pyrénées, a procédé à 6 licenciements économiques.

Air'Py a aussi profité de l'échéance à fin 2024 du contrat de mise à disposition de pompiers du SDIS 64 pour ne pas renouveler 14 postes et ne garder que 9 pompiers détachés (dont le chef et son adjoint) au lieu de 23 précédemment.

Les 14 postes seront pourvus à hauteur de 10 d'entre eux par des agents d'Air'Py, actuellement affectés au SSIAP (Service de Sécurité Incendie et d'Assistance à Personnes), qui seront formés au SSLIA (Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs) pour remplacer les pompiers remis à disposition du SDIS 64. De plus, il sera procédé à 4 recrutements au SSLIA pour retrouver les mêmes effectifs totaux, avec 14 postes internalisés à Air'Py et 9 détachés par le SDIS 64.

Le bilan en termes d'emplois de la concurrence de Tarbes-Lourdes est donc de 20 suppressions de postes, 6 licenciements économiques et 14 non renouvellements de mises à disposition. Ce faisant, le SDIS 64 retrouve 14 agents, dont le coût n'avait pas été budgété et que l'on peut estimer à environ 700k€ par an.

De plus Air'Py va négocier un nouvel avenant avec le SMAPP, dont la cause directe est la concurrence de l'aéroport de Tarbes. La négociation n'est pas encore engagée, on ne connaît donc pas le montant qui sera convenu mais on peut estimer la charge supplémentaire que cela va représenter pour le SMAPP de l'ordre de 700k€.

Transavia, selon les chiffres publiés par Air France, a perdu 3,3 M€ en 2024.

Au total, en 2024, les conséquences directes pour Pau de la concurrence de Tarbes représentent un coût estimé à 4,7 M€ : 3,3M€ pour Transavia, 0,7M€ pour le SMAPP et 0,7M€ pour le SDIS 64.

En d'autres termes, les 4,875M€ de fonds publics dépensés en 2024 par l'Etat et les collectivités d'Occitanie, des Hautes-Pyrénées et de Tarbes-Lourdes pour l'OSP Tarbes-Orly, engendrent une perte d'un montant équivalent pour Pau : une situation perdant-perdant.

3) Autres informations

Le Préfet de Région, M. Etienne Guillot, pilote la concertation avec son homologue d'Occitanie.

Le nouveau Préfet des Pyrénées-Atlantiques, M. Jean-Marie Girier, qui n'était pas au courant du recours de BAP, est maintenant informé et suit la situation de près. Il est ouvert et influent, ce qui milite pour le rencontrer le plus vite possible.

Le groupe de travail réuni sous l'égide des Préfets de Région a choisi le cabinet de Conseil Mensia pour étudier la possibilité d'une OSP partagée entre Pau et Tarbes. Le coût de cette prestation s'élève à 168k€, supporté à parts égales par le SMAPP et Pyrénia.

Mensia prend contact avec des chefs de grandes entreprises - des grands comptes - désignés par le SMAPP pour le Béarn : Total Energies, Safran, Euralis, Toray ...

Il serait intéressant de procéder à une enquête auprès des passagers qui prennent la ligne Tarbes-Orly et leur demander où ils prendraient l'avion ou souhaiteraient arriver s'il y avait un vol Pau-Orly ou Orly-Pau au même horaire et au même tarif. Ceci permettrait de mesurer le plus objectivement possible la captation de trafic par Tarbes, à un moment où la liaison Tarbes-Orly est en situation de monopole, et de valider - ou non - les hypothèses faites au § 1. Cela n'est malheureusement pas prévu dans le cahier des charges de Mensia. **Mais cela pourrait-il y être intégré ?**

Le trafic sur Tarbes-Orly est tel que la ligne ne bénéficiera plus d'une OSP en 2026.
On peut même se demander si l'OSP actuelle ne devrait pas s'interrompre dès cette année.
Bien évidemment le meilleur scénario serait que le Conseil d'Etat annule l'OSP rapidement (au 1^{er} semestre 2025 idéalement), ce qui remettrait tout le monde au même niveau.

4) Conclusion provisoire

Les conséquences de la concurrence faussée par l'OSP de la ligne Tarbes-Orly sont énormes :

- Une chute impressionnante du nombre de passagers sur Pau-Orly, passé de 300979 en 2019 à 52723 en 2024, « compensée » par une hausse spectaculaire du nombre de passagers sur Tarbes-Orly, passé de 136047 en 2019 à environ 190000 ou 200000 en 2024 par un jeu de vases communicants,
- Profitant de la situation de monopole actuelle dont bénéficie Volotea pour la liaison avec Orly, une **enquête devrait être faite auprès des passagers arrivant et partant de Tarbes** pour savoir quel vol ils auraient choisi s'il y avait eu un vol arrivant ou partant de Pau au même horaire et au même prix.
- Des conséquences directes sur l'aéroport de Pau : 20 suppressions de postes en 2024 et des déficits pour Transavia et Air'Py, ainsi que des charges supplémentaires pour le SDIS 64 s'élevant au total à 4,7M€,
- Mais aussi des conséquences indirectes sur l'attractivité du territoire béarnais : moins de touristes, moins de séminaires ou de colloques, une fréquentation hôtelière en baisse... autant de faits auxquels la CCI de Pau Béarn devrait s'intéresser pour les documenter et les mesurer,
- Ceci est d'autant plus navrant que les passagers captés par Tarbes à Pau n'apportent rien à l'économie bigourdane, même pas une redevance parking puisque le parking est gratuit à Tarbes, du moins jusqu'en avril 2025.
- **Cette situation est donc PERDANT-PERDANT.**

Toutes les conséquences du trafic passagers sur Tarbes-Orly depuis 2023, bien au-delà de 150000 par an, devraient être tirées sans plus tarder au regard des directives européennes et du droit français : soit par une décision ministérielle abrogeant l'OSP dès cette année au minimum, soit par une décision du Conseil d'Etat annulant l'OSP. CETTE OSP NE SE JUSTIFIE PLUS.