ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Aéroport Tarbes Lourdes Pyrénées

Question orale n° 164

Texte de la question

M. Denis Fégné attire l'attention de M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur la situation de l'aéroport Tarbes Lourdes Pyrénées. De Lourdes au Pic du Midi, en passant par Tarbes, Gavarnie, site inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, Cauterets Pont d'Espagne, la réserve naturelle du Néouvielle, pour ne citer qu'eux, le département des Hautes-Pyrénées dispose de formidables atouts touristiques, agricoles et industriels. Pour exploiter ce potentiel et être source d'attractivité, la question des mobilités est incontournable. Le rail est l'un des modes de transport les plus écologiques pour décarboner le secteur des transports, mais Tarbes, chef-lieu du département, demeure à plus de cinq heures de train de Paris ; les temps de trajet sont souvent de plus de sept à huit heures sur les transversales. Le transport aérien joue alors un rôle important dans le désenclavement et l'attractivité des Hautes-Pyrénées comme pour d'autres territoires du sud de la France et la continuité de ses lignes est un enjeu majeur pour leur développement économique et touristique. Cependant, depuis les nouvelles pratiques de travail générées par la covid-19, une importante baisse des voyages d'affaires est remarquée. Ainsi, les aéroports qui tirent aujourd'hui leur épingle du jeu sont ceux qui bénéficient d'une puissante attractivité touristique. C'est le cas de Biarritz avec la Côte basque et c'est aussi le cas de l'aéroport Tarbes Lourdes Pyrénées, avec plus de 3 millions de visiteurs annuels au sanctuaire de Lourdes et un important tourisme thermal et de montagne. Ainsi, l'aéroport Tarbes Lourdes Pyrénées est en bonne santé, avec 590 000 passagers par an et des liaisons avec sept capitales européennes, dont Paris dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) vers Paris-Orly. Cette dernière, avec ses deux rotations quotidiennes, fonctionne particulièrement bien comme le démontrent les 144 000 passagers enregistrés en 2024, soit une hausse de 30 % par rapport à 2019 et avec 82 % de coefficient de remplissage. Par ailleurs, tout un éco-système s'est créé autour de l'aéroport ; le groupe industriel français de services aéronautiques Tarmac Aerosave (*leader* mondial dans le recyclage écologique des avions) avec ses 270 emplois, le groupe Daher, acteur majeur de l'industrie aéronautique, avec ses 1 800 emplois et l'inauguration en janvier 2025 d'un centre d'excellence de 2 100 m2 dédié à l'aviation durable. En plus de ces deux fleurons industriels engagés dans la transition écologique, ce sont près de 3 500 emplois qui sont recensés sur la zone Pyrénia et Pyrène aéropôle. Pour toutes ces raisons, objectives et chiffrées, il n'existe, contrairement à ce que peuvent affirmer des élus du Béarn, aucune situation de concurrence avec l'aéroport palois. Un constat renforcé par le récent rapport de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), réalisé à la demande du ministre délégué chargé des transports en 2024, qui indique : « La situation a profondément changé depuis la crise sanitaire du covid avec une très forte baisse du marché des voyages d'affaires liée au développement du télétravail et aux politiques des entreprises en faveur de l'environnement les conduisant à privilégier le train (...) ceci conduit à une situation de crise pour l'aéroport et le tissu industriel et politique de Pau ». Le diagnostic est clair et sans appel : les deux aéroports ne sont pas en concurrence car ils ne visent tout simplement pas le même public. Cependant, les contextes économiques et environnementaux et la proximité géographique des deux entités, voisines d'une cinquantaine de kilomètres, doivent conduire à une bonne coopération, plutôt qu'à une opposition, voire à un rapprochement. Mais ce processus doit se faire dans une démarche apaisée, sans intervention arbitraire, en tenant compte de l'attractivité des territoires, des chiffres de fréquentation, des autres moyens de locomotion permettant le désenclavement. Les élus bigourdans souhaitent cette synergie mais pas à n'importe quel prix. Dans ce contexte, il souhaiterait savoir si le

Gouvernement, dans l'hypothèse où les conclusions de l'étude juridique en cours, cofinancée par les deux structures afin d'étudier la régularité d'une OSP commune ou partagée entre les deux aéroports, seraient négatives, garantirait au nom de l'État et pour les Pyrénées le maintien de la situation actuelle entre Orly et Tarbes-Lourdes.

Texte de la réponse

AÉROPORT TARBES-LOURDES-PYRÉNÉES
Mme la présidente . La parole est à M. Denis Fégné, pour exposer sa question, no 164, relative à l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

M. Denis Fégné . Si les Hautes-Pyrénées disposent de formidables atouts touristiques, agricoles, industriels, le souhait d'exploiter ce potentiel, d'en faire une source d'attractivité, soulève aussitôt la question des mobilités. Le rail, certes tout indiqué pour décarboner les transports, met le chef-lieu, Tarbes, à plus de cinq heures de Paris. Dès lors, le transport aérien joue un rôle essentiel dans le désenclavement de ce département, la continuité des lignes devenant un enjeu majeur en vue de son développement économique.

Les nouvelles pratiques en matière de travail ayant entraîné une baisse importante des voyages d'affaires, les aéroports qui tirent leur épingle du jeu sont ceux qui bénéficient d'une puissante attractivité touristique : Biarritz-Pays basque, mais aussi Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Avec 3 millions de visiteurs annuels au sanctuaire de Lourdes, beaucoup de thermalisme et de tourisme de montagne, celui-ci, vous l'aurez compris, est en bonne santé : 590 000 passagers par an, des liaisons avec sept capitales européennes, une délégation de service public (DSP) vers Paris-Orly dont les deux rotations quotidiennes fonctionnent bien – 144 000 passagers en 2024, soit 30 % de plus qu'en 2019, et un coefficient de remplissage de 82 %. Autour de lui s'est créé tout un écosystème : outre deux fleurons industriels, le groupe de services aéronautiques Tarmac Aerosave et le groupe Daher, acteur majeur de l’industrie aéronautique, qui emploie 1 800 personnes, tous deux engagés dans la transition écologique, près de 3 600 emplois ont été recensés dans les zones d'activité Pyrénia et Pyrène Aéro Pôle.

Pour toutes ces raisons, objectives et chiffrées, il n'existe, contrairement à ce que peuvent affirmer des élus du Béarn, aucune concurrence entre cet aéroport et celui de Pau-Pyrénées. Un récent rapport de l'Inspection générale de l’environnement et du développement durable a d'ailleurs abouti à la même conclusion, claire et sans appel : les deux entités ne visent pas le même public. Le fait qu'elles ne soient distantes que d'une cinquantaine de kilomètres devrait, plutôt qu'à une opposition, conduire à une coopération ; cependant, il convient que ce processus résulte d'une démarche apaisée, sans intervention arbitraire. Les élus bigourdans souhaitent cette synergie, mais pas à n'importe quel prix. Or, le 10 février, nous apprenions par la presse, sans avoir été consultés, que reprendrait le 17 février – hier – la liaison entre Pau et Orly, avec un avion de quarante-neuf places. C'est faire fi de l'étude juridique commandée et cofinancée, pour 160 000 euros, par les deux aéroports, afin d’étudier la régularité d’une obligation de service public (OSP) commune ou partagée entre eux.

Ma question sera donc simple : si les conclusions de cette étude en cours étaient négatives, garantiriez-vous, au nom de l'État, le maintien de la situation actuelle entre Orly et Tarbes-Lourdes ?

Mme la présidente . La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la ville.

Mme Juliette Méadel, *ministre déléguée chargée de la ville .* Le gouvernement vous rejoint concernant l’importance de la connectivité de nos territoires les plus enclavés. Les lignes d’aménagement du territoire constituent à cet égard un vecteur de continuité territoriale et un outil de développement économique. S’agissant de la liaison aérienne Tarbes-Orly, la DSP a été renouvelée pour la période 2022-2026 ; les OSP associées prévoient la desserte d'Orly, depuis Tarbes, à raison de deux rotations quotidiennes toute l’année.

À l'échéance du contrat, ou en l’absence d’autre solution de connectivité, peut se poser la question de son

renouvellement et du maintien des OSP actuelles. L'article 16 du règlement du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, et ses lignes directrices interprétatives touchant les OSP, précisent en effet que la justification économique d'une OSP s'évalue au cas par cas, en particulier lors des renouvellements des conventions de DSP. Aussi, la nécessité des OSP telles qu'elles existent pour la liaison Tarbes-Orly sera évaluée, je le répète, à l'expiration du contrat de DSP en cours, le 31 mai 2026. Il conviendra alors d'en démontrer le caractère à la fois vital et proportionné aux besoins du territoire bigourdan en matière de connectivité aérienne ; à ce stade, cette démonstration reste à consolider, si bien que le maintien des OSP ne peut être anticipé.

En parallèle, un travail a été engagé pour réfléchir aux meilleures solutions de connectivité au sein du territoire couvert par les aéroports de Pau et Tarbes. Cette étude vise à l'instauration d'OSP mutualisées, la coopération permettant par exemple d'optimiser le coût des services aériens subventionnés et de maximiser les dessertes possibles dans l'ensemble de la zone de chalandise. La prochaine réunion du comité de pilotage du projet, qui comprend des représentants de l'État et des collectivités locales, aura lieu en mars, afin de déterminer les contours de l'OSP et de la DSP ; dans l'intérêt des territoires concernés, j'espère qu'elle trouvera une issue positive.

Données clés

Auteur : M. Denis Fégné
Circonscription : Hautes-Pyrénées (2e circonscription) - Socialistes et apparentés
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 164
Rubrique : Transports aériens
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 11 février 2025
Réponse publiée le : 19 février 2025, page 1364
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 11 février 2025