

Michel PÉLIEU, Président du Département des Hautes-Pyrénées

« Au regard des critiques lues et entendues au sujet de la pertinence de la liaison aérienne entre Lourdes et Orly, je crois de ma responsabilité, en ma qualité de Président du Département des Hautes-Pyrénées, de réagir. Déjà, lors de la dernière session du Conseil départemental, j'avais tenu à rappeler les bons résultats de notre aéroport. Aujourd'hui, je me dois d'aller un peu plus loin sur ce sujet.

En effet, depuis l'arrivée de la compagnie Volotea, en complément de celles de Ryanair et plus récemment encore d'Easy-Jet, nous enregistrons une croissance d'activité sans précédent, une croissance qui récompense nos efforts pour relancer la destination Lourdes et plus largement accompagner l'attractivité touristique de nos Pyrénées.

Un développement qui, selon certains élus des Pyrénées-Atlantiques, semble porter un tort coupable au fonctionnement de l'aéroport de Pau.

A en croire ce que je lis, la cause en serait l'autorisation donnée aux Hautes-Pyrénées de participer, au titre de ce que la Commission Européenne appelle une Obligation de Service Public, aux coûts d'exploitation de la ligne Lourdes-Orly.

Je crains que la question de la liaison vers Paris ne soit pourtant qu'un écran de fumée qui masque la réalité de la transformation profonde du modèle économique de l'aérien. Une transformation qui touche de plein fouet aujourd'hui nos voisins palois et booste notre aéroport.

Comme j'ai pu le rappeler dans mon discours de session du Département :

- Lourdes, c'est 600 000 passagers projetés en 2023, 13 liaisons régulières (2 en France et 11 en Europe) et 80 liaisons charters dans 24 pays dans le monde.
- Pau, c'est une fréquentation estimée à 400 000 passagers cette année, 5 liaisons régulières en France et 4 vols charters.

Le trafic palois était historiquement porté par un trafic d'affaire. Or, ce dernier est en crise depuis que le Covid a généré de nouvelles pratiques de travail dans les entreprises avec davantage de visioconférences et moins de déplacements.

A l'inverse, la structure de notre trafic est beaucoup plus touristique et force est de constater que celui-ci a repris une très forte dynamique. Le modèle du low-cost, qui porte l'activité touristique, s'est par ailleurs imposé comme le modèle de déplacement prédominant pour tout un chacun, se substituant aux offres traditionnelles mixtes « affaire/loisir ». Preuve en est l'abandon par Air France de ses lignes intérieures régulières et de leur remplacement par sa propre compagnie low-cost, Transavia.

Dès lors, les aéroports qui tirent leur épingle du jeu sont aujourd'hui ceux qui bénéficient d'une puissante attractivité touristique. Celui de Biarritz, bien évidemment, avec pour lui la Côte basque, et le nôtre grâce à Lourdes et aux grands sites des Pyrénées.

Notre participation financière au maintien de la ligne vers Orly n'est donc pas le nœud du problème. Je rappellerais que cette participation n'émouvait personne lorsque la Région Occitanie, le Département des Hautes-Pyrénées et l'Agglomération Tarbaise étaient contraints de financer Air France pour des avions de 70 places qui volaient à moitié vides et offraient des billets à plus de 500 €. Ce qui donnait un coût par passager transporté par Air France nettement supérieur au coût actuel.

Désormais, Volotea satisfait la même obligation de service avec un avion deux fois plus grand, un taux de remplissage supérieur à 90% et un tarif raisonnable similaire à ce qu'offrent les autres compagnies depuis Biarritz, Pau ou Toulouse.

Personne non plus n'a questionné le fait que le Département des Hautes-Pyrénées soit appelé au financement public d'une Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Dax dont il ne bénéficiera pas. Pas plus le fait que l'ensemble des touristes des Hautes-Pyrénées doivent dès aujourd'hui s'acquitter, pour ce même ouvrage, d'une taxe de séjour additionnelle de 34 %.

Vous comprendrez, au regard de ces quelques points, que je ne peux accepter en silence cette petite musique qui, depuis quelques mois, veut remettre en cause la pertinence et l'efficacité démontrée de nos efforts pour désenclaver les Hautes-Pyrénées.

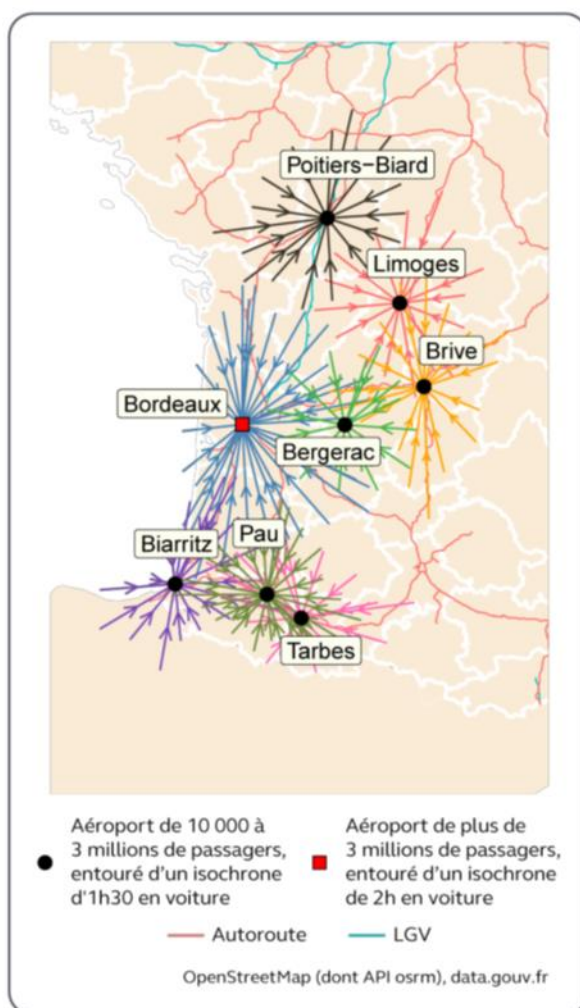
Lorsque je fais le constat, les Pyrénées-Atlantiques disposent de 2 aéroports, 3 liaisons autoroutières, des ports et un projet de train à grande vitesse qui bénéficiera d'abord et avant tout à Bayonne et à Pau.

En comparaison, dois-je rappeler que l'économie haut-pyrénéenne n'est connectée aux grandes métropoles que par une seule autoroute, un seul aéroport et que la première gare LGV demeurera longtemps encore à plus de 150 km.

Dans ces conditions, et pour toutes ces raisons, je ne suis pas loin de considérer que la proposition formulée par Monsieur Patriarche, Président de l'aéroport, à son homologue haut-pyrénéen de décider de l'arrêt de la liaison aérienne Lourdes-Orly au profit d'un bus Tarbes-Aéroport de Pau, relève plus de l'arrogance que d'autre chose.

A croire en effet que l'aéroport haut-pyrénéen avec ses deux vols quotidiens entre Lourdes et Paris serait en fin de compte le perturbateur d'un équilibre basco-béarnais que rien ne saurait devoir troubler (à Biarritz : jusqu'à 3 vols par jour vers Orly et 4 pour Roissy. A Pau : 2 vols quotidiens pour Orly et 3 pour Roissy). A moins bien sûr de ne pas circonscrire l'analyse à cette échelle et de considérer que le problème est plus grand : celui de la pertinence de l'offre aéroportuaire régionale et de son attractivité territoriale. »

Carte n° 11 : recouvrement des zones d'attraction en Nouvelle-Aquitaine



Source : juridictions financières

CONTACT PRESSE :

Julien COURDESSES, Relations presse
Tél. : 05 62 56 78 44 - julien.courdesse@ha-py.fr