



# 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 m<sup>2</sup> 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 aéroport. 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.

## Données clés

**Auteur :** [M. Denis Fégné](#)

**Circonscription :** Hautes-Pyrénées (2<sup>e</sup> 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) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [11 février 2025](#)

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [11 février 2025](#)