# Résultats du 1<sup>er</sup> atelier participatif du 7 juin Prospective territoriale participative « espace de vie Tarbes-Lourdes-Pau »

Rédacteur : Luciano Copello

L'atelier participatif du 7 juin, s'inscrit dans « DECLIC », une démarche mise en place par la CACG en 2019, pour prolonger une dynamique de réflexion et de collaboration initiée en 2017, à l'occasion de la mobilisation de différents acteurs locaux souhaitant construire ensemble une stratégie pour le devenir d'un territoire « vécu » : Béarn-Bigorre (comprenant les villes moyennes de Tarbes-Lourdes-Pau et les espaces ruraux qui sont en interaction avec ces villes).

L'action « DECLIC » 2019, a pour objectif soutenir le lancement d'un réseau porteur d'une dynamique d'acteurs, la plupart de ceux-ci appartenant à la sphère politique (des élus des collectivités locales), mais aussi des représentants de diverses institutions qui viennent en appui à cette initiative : représentants du Département des Hautes Pyrénées et des Pyrénées Atlantiques, de la Région Occitanie et de la Région Nouvelle Aquitaine, des Communautés de Communes Pays de Nay et du Nord Est Béarn, des Communautés d'Agglomération Pau-Béarn-Pyrénées et Tarbes-Lourdes-Pyrénées, French Tech Hautes Pyrénées, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Campus des Métiers et Qualifications et diverses entreprises associées.

« DECLIC » propose un espace non institutionnel et informel, qui vise à favoriser les interactions et des collaborations inhabituelles, fondé sur une vision partagée à long terme du développement territorial, en recherche de cohérence.

# Sommaire

Contexte et	t problématique	3
Les objectif	fs de l'atelier du 7 juin	3
Déroulemen	nt de l'atelier, méthodologie et matériel utilisé	4
Les résultat	ts	4
1. Dia	gnostic	5
1.1.	Diagnostic de la table 1	5
1.2.	Diagnostic table 2	8
1.3.	Commentaires de la restitution	. 10
2. Scéi	narios	. 12
2.1.	Scenario de la table 1	. 12
2.2.	Scenario de la table 2	. 15
2.3.	Commentaires de la restitution	. 18
3. Ana	alyse des enjeux	. 19
3.1.	Carte des enjeux	. 19
3.2.	Légende	. 20
3.3.	Texte descriptif des enjeux	. 20
4. Pist	es d'actions	. 22
4.1.	Actions proposées par la table 1	. 22
4.2.	Actions proposées par la table 2	. 22
Conclusion	ıs	. 23
Retour criti	ique (en vue des nouveaux ateliers)	. 24
Anneves		25

## Contexte et problématique

L'espace de vie « Tarbes-Lourdes-Pau » (TLP) ou simplement « Béarn-Bigorre est un périmètre qui réunit plusieurs territoires, notamment treize intercommunalités réparties dans deux départements, à cheval sur deux régions. Ces territoires (politiques-administratifs), ont des enjeux communs qui dépassent les limites administratives mentionnées et pourtant, il est nécessaire de les aborder dans des espaces cohérents, des nouveaux territoires ou territoires de projets, pas encore définis ou explorés par les acteurs locaux de cet espace de vie.

Ces enjeux sont constatés dans des dynamiques actuelles et passées sur le « Béarn-Bigorre », au-delà des politiques publiques mises en place à la date d'aujourd'hui. Ce sont des dynamiques du quotidien, que l'on retrouve dans les modalités de vie des habitants de cet espace : les multiples déplacements (travail, loisirs, familiales, etc.), des activités collectives spécifiques (sportives, événementielles, etc.), des projets divers et des incitatives locales réalisés par des acteurs économiques (des entreprises, des artisans, etc.), la création d'associations (ex. : la marque Pyrénées), entre autres.

Cependant, il existe un fort enjeu au niveau politique identifié d'emblée par les acteurs contactés¹ par DECLIC, qui relève de la coopération/coordination de l'action publique dans ce périmètre. Cela pose les bases d'une problématique historique (a priori), qui empêche le développement de certaines initiatives transfrontalières et d'atteindre le grand potentiel du « Béarn-Bigorre », accompagné des conséquences négatives sur l'attractivité de cet espace en France et d'ailleurs et une forte dépendance, qui s'accroît, vis à vis des territoires voisions et notamment des deux grandes métropoles Toulouse et Bordeaux.

C'est dans ce contexte qu'il faut agir rapidement pour trouver des solutions possibles. C'est le point de départ proposé par DECLIC, à travers l'implication et l'engagement des acteurs locaux, pour identifier ensemble les enjeux communs et favoriser l'action collective pour le développement des territoires du « Béarn-Bigorre », avec un esprit ouvert à la participation de tous ces acteurs locaux, les habitants d'ici, qui se sentent prêts à agir pour co-construire l'avenir.

L'atelier du 7 juin a réuni un premier cercle d'acteurs lors d'un temps de travail collectif. Le premier pas a été consolidé avec une première réflexion formalisée dans cette plaquette, qui sert à diffuser les résultats auprès de la communauté « Béarn-Bigorre », impliquer des nouveaux acteurs citoyens et donner des pistes pour la suite de DECLIC.

## Les objectifs de l'atelier du 7 juin

- Mieux comprendre les enjeux de l'espace TLP, pour la diversité des acteurs participants.
- Aboutir à des pistes d'actions opérationnelles pour la suite.
- Apprécier l'opportunité pour les acteurs de s'impliquer dans le réseau d'intelligence collaborative à l'échelle des 13 intercommunalités.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Un travail d'entretiens a été réalisé auprès des habitants, élus et institutions du périmètre « Béarn-Bigorre », pour comprendre, caractériser et définir les modalités d'action dans cet espace dans le cadre d'un projet de territoire initié par la CACG, au début de l'année 2019.

# Déroulement de l'atelier, méthodologie et matériel utilisé

Le vendredi 7 juin 2019, de 14h00 à 17h30, à Gardères, 10 acteurs se sont mobilisés (des élus, doctorants, acteurs économiques ainsi que de la formation et de la recherche) pour répondre aux questions suivantes: Quelles sont les dynamiques d'articulation de l'espace rural-urbain Tarbes-Lourdes-Pau ? Quelles seront ces dynamiques dans 30 ans ? Quelles actions pouvons-nous engager dans le court et moyen terme ?

Nous avons réalisé un atelier de construction d'un **diagnostic territorial prospectif partagé**, basé sur la méthode éprouvée de « jeu de territoire » (<a href="http://www.sad.inra.fr/Toutes-les-actualites/Le-jeu-de-territoire">http://www.sad.inra.fr/Toutes-les-actualites/Le-jeu-de-territoire</a>), testée et adaptée au contexte territorial local après d'un exercice interne<sup>2</sup> à la CACG sur le même sujet.

L'atelier s'est déroulé notamment en trois étapes, avec 2 tables de 5 acteurs chacune, organisés avec un timing précis et un temps de parole distribué par l'animateur de chaque table. Ces trois étapes sont :

- un diagnostic initial,
- une étape de prospective à travers la construction d'un scenario à 30 ans,
- des pistes d'action à mettre en place à court et moyen termes.

Les diagnostics et les scenarios, débattus entre les participants, ont été représentés schématiquement (dessins) sur un fond de carte simplifié construit avec seulement quelques éléments de repérage spatial (voir annexe 1).

Pour aider les participants à réaliser leur diagnostic, des donnés spatialisées (cartes SIG) et non spatialisées (tableaux et graphiques), accompagnées d'un texte court, ont été fournies sous la forme de « fiches thématiques » (voir annexe 2).

Deux temps de restitution collective sont réalisés : un après le diagnostic et l'autre à la fin des étapes 2 et 3, scenario et pistes d'action (réalisées en continu). Cela permet le débat et un regard critique sur les représentations choisies par l'autre table, ainsi qu'un moment de réflexion libre pour favoriser l'émergence d'autres idées ou questionnements non abordés dans les discussions à chaque table, ou d'insister sur des points importants et d'apporter des éléments à la définition des enjeux.

#### Les résultats

Les premiers résultats obtenus, sont de deux ordres : 1. Des contributions au diagnostic de l'espace « Tarbes-Lourdes-Pau » : dynamiques actuelles et enjeux ; et, 2. Des pistes d'action pour la suite. Ces résultats, seront présentés ci-après en fonction de quatre volets : diagnostic (cartes et synthèse descriptive), scenario (cartes et synthèse descriptive), analyse et synthèse des enjeux (carte et texte descriptif), pistes d'action (tableau des actions).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Un atelier participatif sur le « Béarn-Bigorre » a été réalisé le 17 avril à la CACG, pour la mise à point de la méthode utilisée le 7 juin. Le traitement des résultats a été également réalisé, avec des apports au diagnostic territorial ainsi que méthodologiques.

# 1. Diagnostic

## 1.1. Diagnostic de la table 1

1.1.1. Carte dessinée et intitulée par les acteurs : « axe de symétrie : effet miroir »



1.1.2. Légende



#### 1.1.3. Descriptif du diagnostic

Sur le logement, on observe au pied de la montagne un grand nombre des résidences secondaires (vacances), tandis que dans les agglomérations, le nombre de logements vacants est assez élevé. En effet, Pau s'est vidée, pour plusieurs raisons : les jeunes ménages ne vont pas habiter à Pau parce que c'est cher, les logements en centre-ville sont moins salubres que les résidences de la périphérie.

Le recensement de la population vient confirmer la tendance des centres villes à se vider, et montre en même temps un effet contraire pour les communes de la périphérie, avec trois zones bien identifiées de forte augmentation de la résidence des ménages. Une autre situation est visible : des zones dispersées spatialement, plus ou moins stables en population.

La présence de services dans les deux agglomérations de Pau et de Tarbes-Lourdes est largement plus importante que dans le reste du territoire et elle apparait relativement liée aux principaux axes routiers. Cela peut expliquer la présence alentours de « zones de désertification », présentant un faible développement des services. La densité des services dans les espaces urbains et la bonne qualité des communications fait que les populations ont tendance à s'installer hors de ces espaces sans perdre l'accès aux services. Cela montre une dynamique, mais la densité de population en périphérie reste encore faible.

Une vraie force est la présence de deux aéroports (des autres régions n'en ont pas), le chemin de fer et le réseau routier. Cela est corrélé au développement de la modalité de covoiturage, qui a été favorisée par la création d' « aires » sur la route, sur des sites à Pau, Tarbes et Soumoulou.

Sur la carte des pôles d'activité, on voit apparaître Oloron, un pôle relié à Pau, qui semble être l'homologue de l'axe Tarbes-Lourdes. La présence d'Oloron sur cette thématique, peut s'expliquer par l'existence d'un pôle industriel actif (avec les entreprises Safran et Chocolat Lindt).

En fonction des zones d'activité affichées sur la carte, trois niveaux hiérarchiques de villes sont identifiés : des pôles principaux, secondaires et tertiaires. Puis on identifie autour de ces centres les territoires ruraux.

Au niveau de la frontière administrative séparant Pau de Tarbes-Lourdes, il y a une « bande naturelle » boisée importante, ainsi qu'une autre bande plus petite de Lourdes à Pau : c'était le chemin d'Henri VI, aujourd'hui préservé et très fréquenté par des habitants pour des activités récréatives : du vélo, de l'équitation, etc.

L'agriculture est caractérisée par trois espaces relativement, sinon spécialisés, du moins orientés par une production : une zone d'élevage pastoral en montagne, des prairies cultivées dans le piémont et des espaces de cultures au nord de l'autoroute. La dernière zone, caractérisée par la qualité du sol qui permet de cultiver (surtout du maïs) sans avoir recours à des applications d'engrais, est très productive et on l'appelle « le plateau ». Dans cette zone couvrant les deux départements (65 et 64), des coopératives céréalières se sont montées.

Les déplacements professionnels sont très importants dans cet espace TL-P, avec une centralité sur Tarbes et Pau, qui rayonnent vers les villes alentours, soit en « récepteur » soit en « émetteur » des flux de gens qui font le trajet domicile-travail au quotidien. Cela conduit à un effet de « marguerite » (voir la carte) induit par les flèches représentant les allers-retours entre les villes, du fait qu'il y a autant de déplacements professionnels dans un sens que dans l'autre.

Une des raisons est le fait que des couples s'installent dans une des villes (ou bien encore entre elles) et l'un des deux fait le trajet domicile-travail tous les jours.

Au regarde du taux voiture, ce territoire n'est pas dans une démarche de développement durable. Le transport commun est utilisé entre 1 et 3% des usagers, seule l'agglomération de Pau Béarn Pyrénées est au 7%.

Au niveau des enjeux, deux SCOT (du côté 64, celui de Pau et un SCOT rural lequel ? demander MP) ont montré la nécessité d'éviter l'étalement urbain. Pour éviter que le centre-ville ne se vide, le SCOT a notamment limité à travers des « quotas », la construction de nouveaux logements en périphérie.

Le premier secteur dans l'économie des deux régions est le tertiaire (marchand et non marchand), tandis que l'industrie se trouve en troisième position. Le dispositif « Territoire d'Industrie » vient de donner les moyens pour développer l'industrie dans l'espace Tarbes-Pau.

Il n'y a pas un écart si important que l'on a tendance à entendre entre les deux territoires (Béarn et Bigorre) au niveau des économies, les deux sont assez similaires, aussi bien sur le tertiaire que sur l'industrie. La complémentarité de ces espaces n'apparait donc pas, ils ont tendance à reproduire le même profil d'activités, du fait, peut-être, du manque de communication et de coordination entre les deux.

Finalement, sur la carte on observe un effet miroir, avec les mêmes caractéristiques de deux côtes pratiquement sur tous les sujets, et l'axe de symétrie est la frontière administrative du département-région.

**Résume**: nous avons représenté les grands axes de déplacements, révélateurs des regroupements et des flux, soit des personnes, soit des services. On retrouve deux grands pôles de disponibilité des services et des moyens, qui sont à la fois des distributions économiques principales. En périphérie on va retrouver des zones économiques de niveau inférieur.

On retrouve autour de la mobilité les deux aéroports. On retrouve le flux de mobilité représente en forme de « hub » ou de « marguerites ».

Si on se rapporte à la géographie et la biodiversité, on retrouve trois grandes secteurs avec des activités associes : une partie céréalière dans la plaine, une partie de maraichage, céréales et élevage et ensuite l'élevage sur le piémont et la montagne.

On remarque aussi qu'il existait une concentration d'habitats au niveau de pôles économiques et aujourd'hui, il aurait une tendance à la décentralisation de l'habitat vers la périphérie des villes de Tarbes et Pau et dans le sud aussi, avec une croissance démographique.

Une balance d'équilibre au niveau de la frontière, pour indiquer la proportion majoritaire du secteur tertiaire par rapport à l'industrie et l'agriculture, mais, avec un patron identique pour les deux territoires, par rapport aux résultats économiques de chaque secteur.

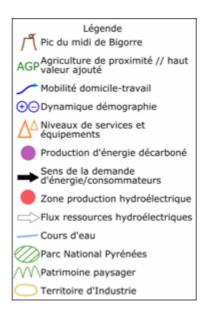
Sur la carte on observe un effet miroir, avec les mêmes caractéristiques de deux côtes pratiquement sur tous les sujets, et l'axe de symétrie est la frontière administrative du département-région.

## 1.2. Diagnostic table 2

1.2.1. Carte dessinée et intitulée par les acteurs : « bassin de vie - bassin d'emploi »



1.2.2. Légende



1.2.3. Descriptif du diagnostic

La production d'énergie est un des secteurs les plus dynamiques dans l'espace Tarbes-Lourdes-Pau.

Lacq était un gisement de gaz et l'un des sites les plus importants, aujourd'hui il est en reconversion, avec un positionnement sur la transformation en énergie verte.

La ressource en eau de la zone de montagne représente un grand potentiel pour la production d'hydroélectricité, dans l'ensemble des Pyrénées, particulièrement du fait de la disponibilité en eau stockée dans des barrages, gérés par EDF. Cependant la nuisance des infrastructures électriques est un sentiment partagé par les acteurs du territoire.

Par ailleurs, on identifie des dynamiques d'interaction nord-sud : pour la production d'énergie en montagne, la distribution et la consommation dans les villes en vallées.

Il y a des projets innovants sur le stockage et la production industrielle d'hydrogène, avec des zones qui commencent à se spécialiser. En parallèle, des projets de mobilité autour de l'hydrogène se développent (notamment le « Fébus <sup>3</sup>» à Pau, et des expérimentations à Tarbes).

Au niveau des services, il se produit une polarisation autour de Pau, Tarbes et Lourdes, avec très peu de services au nord et deux zones au sud qui ont un niveau de services faible bien que plus élevé qu'au nord. Les zones touristiques n'ont pas de services spécifiques comme on aurait pu l'imaginer. Enfin, la fracture semble forte avec le nord qui a bien moins de services.

Les Pyrénées, toujours visibles depuis n'importe où dans ce périmètre, est un élément commun d'identité des territoires, et une ressource commune.

La population évolue différemment dans le territoire, il y a une décroissance démographique dans les villes, tandis que dans la périphérie, la population s'accroît.

Sur l'industrie, il est important d'identifier le dispositif « Territoire d'Industrie », récemment mis en place, qui avance bien, avec la signature d'un contrat et qui a été l'objet de diverses fiches d'action. Il y a eu des processus de concertation et des échanges avec les territoires ruraux. C'est un dispositif qui a été qualifié de « positivement contraignant » car il a permis la discussion entre les territoires, faute de quoi chacun aurait continué à travailler de son côté.

A propos de l'agriculture, il y a des dynamiques partagées entre les territoires, en particulier sur l'économie de proximité, sur la filière viande (du porc noir) et des produits laitiers. Il y a une véritable dynamique, appuyée par les habitants qui aiment acheter des produits locaux et il existe des magasins de producteurs qui garantissent l'offre de ces produits. Cette agriculture de proximité s'étend partout au sud de l'autoroute. Cependant, on fabrique plus de valeur ajoutée agro-alimentaire (présence Euralis), du côté du Béarn.

L'agriculture locale est associée aux caractéristiques du sol et dépend du relief, ce qui provoque une division en trois zones : la zone des cultures (maïs essentiellement), les côteaux (porc noir, haricot, châtaignes, râle) et la montagne (l'élevage de moutons et production de fromage).

Au niveau flux domicile-travail, il y a une dynamique forte entre Tarbes et Pau, entre Bagnères de Bigorre et Tarbes, et un gros flux vers Lourdes, car Lourdes est un important bassin d'emploi.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Projet lancé sur l'installation d'un bus à hydrogène à la ville de Pau. Il est prévu une mise en service à fin de l'année 2019.

**En résumé**: on observe deux grandes polarités identifiées au niveau des services, avec deux pôles fournisseurs, connectés vers Oloron et Lourdes, par des échanges ou diffusion ou bien des dynamiques basées sur l'« habitat » ou « économiques », mais surtout vers le sud et beaucoup moins vers le nord.

Il a été relevé le patrimoine paysager, la valeur, en termes de biodiversité, qu'apporte le massif pyrénéen et l'avantage des réseaux hydrographiques, notamment en matière de production hydroélectrique.

La figure de Lacq, comme zone importante pour la production énergétique, en reconversion du gaz vers des énergies décarbonées, est disponible pour des besoins qui restent à identifier... Le dispositif « Territoire d'industrie » est corrélé avec le bassin de Lacq.

Une agriculture de proximité est identifiée dans les côteaux, à haute valeur ajoutée : le haricot tarbais, le porc de Bigorre et le fromage.

Des dynamiques de croissance et de diminution démographique sont corrélées : le centre-ville se vide au profit de la périphérie, ce qui crée une dynamique de mobilité pendulaire domicile-travail. Enfin, on note une fracture nord-sud, avec une carte plus remplie dans la zone sud que dans le nord.

#### 1.3. Commentaires de la restitution

Sur le titre du diagnostic 2, la question se pose de savoir s'il faut parler d'un « bassin » ou de « bassins » au pluriel. Le choix fait sur le singulier est dû à l'impression de voir la même dynamique sur tous les territoires, influencés aussi par la carte des déplacements professionnels.

L'effet de croissance de population se fait surtout dans des zones périphériques des villes, mais aussi dans certaines zones rurales, plus éloignées. Cela montre l'attractivité résidentielle forte de certains espaces, par rapport aux centres-villes. Cette situation crée la structure, une « armature » en termes de vie et d'emploi.

L'agriculture est assez spatialisée et différente dans le territoire, dans le Béarn c'est surtout les cultures et du maïs et la Bigorre est partagée en trois zones bien différentes : culture au nord ; dans le centre, les côteaux : l'élevage, le porc noir, le haricot tarbais ; et puis la montagne : l'élevage de mouton, le fromage.

Le Béarn a des vallées (la montagne) présentant une production importante de fromage, plus éloignées de Pau et les côteaux sont beaucoup moins importants que du côté Bigorre.

Deux zones de vignobles sont identifiées aussi : le Madiran et le Jurançon.

Les territoires qui se développent sur la base principalement du tertiaire, sont des territoires « fragiles ». Est-ce que le secteur tertiaire est au service des grandes métropoles ou bien d'autres territoires ? Les entreprises sont-elles ancrées localement ? Si un jour certaines de ces grandes entreprises décident de fermer, que se passera-t-il dans les territoires (cf. l'exemple de Tarbes avec les industries qui ont fermé il n'y a pas longtemps) ?

Les atouts et les ressources sont presque identiques dans les territoires de cette zone : ses aéroports, ses vignobles, ses montagnes, ses plaines et côteaux (plus ou moins), ses services et ses industries

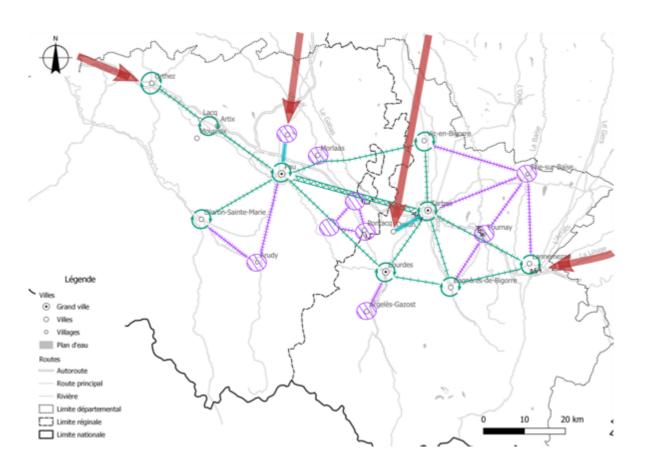
dans les mêmes proportions. Cela fait que l'opposition entre deux territoires peut se comprendre du fait d'un manque de « singularité », d'une absence de fait de complémentarité. La question se pose alors de comment dépasser cette situation, voire si c'est un atout ou une contrainte ? C'est peut-être, la somme des avantages qui font un plus : un aéroport au lieu de deux, une agglomération unique seraient-ils un avantage ? Ne faut-il pas plutôt articuler les ressemblances que chercher systématiquement des complémentarités fonctionnelles (sans pour autant cultiver les redondances)?

Comment se fait-il qu'il n'y a pas de fromage en Bigorre ? La Bigorre aurait perdu le côté pastoral et le fromage dans les cabanes, tandis que le Béarn a gardé son savoir-faire. Cependant le département des Hautes-Pyrénées s'est remis au pastoralisme, mettant l'accent sur le fromage mais aussi sur le tourisme dans les vallées. Aujourd'hui ce sont des vallées performantes et attirantes.

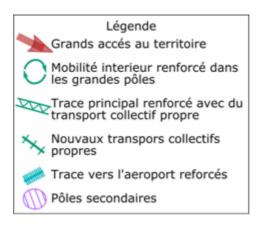
#### 2. Scénarios

#### 2.1. Scenario de la table 1

### 2.1.1. Carte dessinée et intitulée par les acteurs « laboratoire des mobilités »



## 2.1.2. Légende



#### 2.1.3. Descriptif du scénario

Puisque nous avons constaté des choses en commun dans les deux territoires, pourquoi ne pas les mettre en réseau ? La réflexion sur la mobilité sera posée, parce qu'elle a du sens dans cet espace.

Les aéroports identifieront leurs spécificités pour trouver la complémentarité.

On peut se projeter très loin par les aéroports, les gares, l'autoroute, les routes secondaires. Ce territoire deviendra un territoire à mobilité douce, avec un développement autour du vélo, c'est un terrain relativement plat pour cette modalité. La mobilité multimodale sera aussi reliée avec la possibilité de faire de courts trajets en voiture, ensuite prendre le train, et finir par le vélo.

Un projet global sera mis en place pour « connecter » le territoire, par des modalités de déplacement diverses et facilement accessibles, en s'appuyant sur la technologie (les smartphones), lorsqu'on arrive sur le territoire (soit en avion, en voiture ou train).

Le territoire sera maillé, les entrées au territoire ont déjà été développées.

Nous avons les ressources locales et les technologies pour la production d'énergie verte nécessaires pour faire fonctionner un maillage multimodal de transport.

Commentaire du constat : il y a des entreprises locales pour la fabrication des trains (à potentiel d'énergie verte via l'hydrogène) pour transporter des passagers avec leurs vélos ou leurs trottinettes, pour les trajets éloignés.

Ce territoire aura la possibilité d'être au niveau national voire international une « vitrine » sur l'innovation pour la thématique des mobilités douces. La réalité montre des initiatives « micro collectives », il manque un élan pour enclencher une coordination à une échelle plus pertinente, une « stratégie de territoire ».

Questionnement posé : finalement le groupe propose de réfléchir à une différence entre une forme d'« l'intégration fonctionnelle » qui conduit à la polarisation et la spécialisation, chaque zone ou secteur ayant une fonction complémentaire, et ce qui a été nommé une « articulation des territoires », autrement dit une « intégration en miroir » avec des fonctionnalités similaires qui seraient répliquées dans le territoire mais reliées (en gardant donc un effet « miroir » de deux territoires avec conservation de leurs autonomies). La réplication des fonctions en miroir, sans toutefois redondance systématique, pourrait être compatible avec une idée de « mobilités douces » du fait que les services seraient plus proches des usagers.

Il aura des modalités de transport simplifiées pour favoriser les déplacements, avec des horaires locaux et pas nationaux (pour le transport en commun).

On n'est pas dans la centralité, on a des polarités qui attirent, qui sont reliées par le réseau.

Parmi toutes les mobilités, celle qui semble être la plus importante relie Pau à Tarbes, elle devra être efficiente et rapide pour débloquer ce canal, et ensuite irriguer le reste du territoire. Commentaires du constat : à Lyon il y a le tram-train, un train qui se transforme en tramway, une fois rentré dans la ville.

La mobilité, il faut la réfléchir à différentes échelles (idée des poupées russes), trois niveaux sont identifiés : de Tarbes-Lourdes-Pau vers l'extérieur, à l'échelle de Tarbes-Lourdes-Pau, et à l'intérieur de chaque territoire pour le type de déplacements quotidiens de certaines personnes.

Point de contradiction dans le groupe identifié : forcer le trait en développant toujours plus d'infrastructures, avec des axes reliant les territoires dans le but de profiter des différentes fonctionnalités ou services « éloignés », conduit à l'augmentation des déplacements longs et cela est

perçu par certains participants comme une conséquence négative en tout cas contraire à une idée de « mobilités douces ». Une autre logique qui s'éloigne un peu d'une « intégration fonctionnelle stricte », pourrait imaginer de développer plus les moyens pour se déplacer sur des distances courtes, et circuler à une échelle plus petite « locale », et finalement éviter les longs déplacements (mais cela implique la réplication de certains services dans le territoire et non leur centralisation). Une participante le résume ainsi : « je préfère une petite piscine publique pas loin de chez moi, qu'une grande piscine qui impliquerait un long déplacement ».

Questionnement posé : au niveau de la complémentarité des territoires dans cet espace : il y a des spécificités qu'il faut aller chercher loin ? Ou alors, on aura tout ce qu'il nous faut à proximité dans des échelles plus petites que l'espace Béarn-Bigorre ? Et finalement, quelle situation veut-on favoriser ? (enjeux)

Réponse : Il semble possible de développer les deux au même temps, perçu comme une « complémentarité » et dans l'esprit de trouver un équilibre, une sorte plutôt de « compromis », entre modèles d'intégration ou d'articulation des territoires. Dans tous les cas, il serait nécessaire de réaliser un état des lieux des services et bien identifier les spécificités de chaque site.

Pour un système de mobilité Béarn-Bigorre, nous avons localement tout ce qu'il faut au niveau de la production d'énergies renouvelables et des technologies pour créer un maillage efficient avec un moindre d'impact au niveau environnemental.

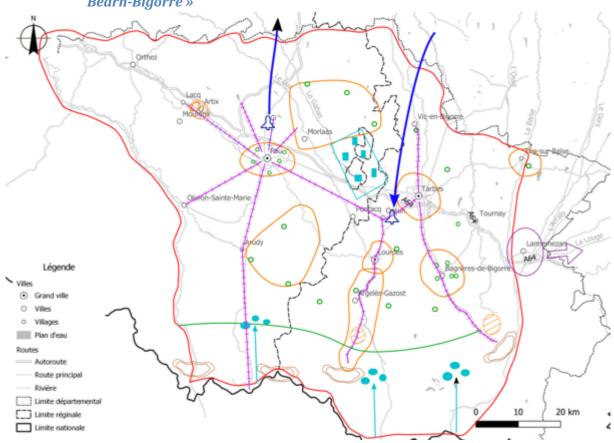
Commentaire du constat : les jeunes couples vont vivre à la campagne et quand ils sont plus âgés ils vont en milieu urbain. Il y a des personnes âgées qui veulent rester à la campagne, mais il est clair que ce n'est pas dans les mêmes conditions que les plus jeunes.

La problématique des zones « désertes », si on regarde la localisation des entreprises, sera inversée du fait du maillage du Béarn-Bigorre.

**Résumé**: un territoire réticulaire « non centralisé », dans lequel la mobilité structure le développement du territoire. Ce sera un territoire avec une infrastructure qui permettrait des entrées-sorties depuis des endroits éloignés. A l'intérieur, deux grandes polarités (Pau et Tarbes) reliées avec un transport collectif propre qui permettra des flux rapides et fréquents. Ces pôles seront reliés aux autres de moindre importance, toujours par des transports collectifs propres. Pour relier les autres espaces, il y aura des transports soit collectifs soit individuels soit multimodaux, toujours « propres » et organisés. En parallèle, chaque pôle sera multifonctionnel et à l'intérieur, on trouvera le même principe de transport multimodal. Cependant, dans chacun des pôles, il y aura des singularités qui feront l'attractivité du territoire. Les gens en visite pourront retrouver beaucoup de services répartis dans le Béarn-Bigorre avec une possibilité de mobilité interne pour assurer l'accessibilité aux autres services plus spécifiques.

## 2.2. Scenario de la table 2





#### 2.2.2. Légende



#### 2.2.3. Descriptif du scénario

Suite au phénomène de perte de population dans l'agglo, il s'opère une prise de pouvoir des communes les plus importantes en zone périurbaine pour devenir de gros pôles touristiques, de services et d'emploi nouveaux.

Il s'opère une production énergétique plus importante à l'échelle de tout le territoire, il y aurait une réflexion sur une agriculture de proximité, avec l'entité de la montagne et les ressources qu'elle offre au centre. Un nouveau scénario politique commun, de coordination et de coopération, d'une gestion de ressources construite entre les territoires, dont le moteur pour impulser cette dynamique sera les communes rurales.

La force du territoire sera les infrastructures de transport, il y aura un centre stratégique au niveau de l'aéroport de Lourdes, tandis qu'à Pau, l'aéroport deviendra plus régional, avec des avions taxi électriques. On refait ce qu'on avait fait dans le ferroviaire, avec une nouvelle mobilité, en profitant de l'attractivité touristique de Lourdes. Sauf que, cette fois, avec des énergies renouvelables : donc toute une chaine de valeurs autour de l'aéronautique et des nouvelles énergies. Pau-Lacq deviendra un grand centre de recherche et développement sur les nouvelles énergies et les mobilités.

Le développement des nouvelles activités touristiques est mis en œuvre, valorisant toute la montagne au-delà de l'image, en améliorant l'accessibilité à certaines parties montagneuses, avec des mobilités douces et des énergies renouvelables.

Il aura un manque d'eau, il faudra travailler sur les réserves d'eau pour capter l'eau de la montagne. Il n'y aura plus de neige dans quelques années, il faudra soutenir l'agriculture, d'autant qu'elle sera impactée par le manque d'eau.

C'est un vrai territoire d'expérimentation par rapport aux transitions « urgentes à faire », car les acteurs industriels sont concernés par ces enjeux, « Ce territoire n'existe que si la mobilité est maintenue ».

Commentaire de « Risque ! » : On peut avoir une dynamique inversée à celle d'aujourd'hui, lorsque le carburant devient trop cher, les individus ne pourront plus se déplacer et ils retourneront vers les espaces de service diffus et les deux pôles urbains. La qualité de vie en est liée, et alors il faut inventer de nouvelles formes de mobilités.

Commentaire de stratégie : Pour faire du territoire un espace de qualité de vie, il faut proposer une qualité et un style de vie et derrière, faire en sorte que les conditions pour créer ce style de vie soient du ressort des agents économiques.

Le réseau ferroviaire sera enrichi, avec des trains à hydrogène qui seront développés, « un réseau ferroviaire hydrogène expérimental européen ». Les bus à Hydrogène de Pau, pourront desservir d'autres territoires. Il y aura spécialisation des aéroports, Pau régional et Lourdes international. Les vallées seront reliées par la réutilisation des infrastructures de ski, capables de transporter des vélos électriques.

Il aura des petits « systèmes énergétiques territoriaux », pour faire fonctionner les structures des nouvelles mobilités, avec de l'énergie produite localement.

Au final, la fin d'une frontière politique s'opère, une réorganisation administrative reliant les deux territoires, mais pas seulement à travers la question de l'industrie, afin qu'il y ait un seul interlocuteur. Il s'agit de la création d'une seule entité territoriale, une entité qui se constitue autour d'une communauté de services.

**Résume :** Scénario centré sur les dimensions de la mobilité et l'énergie. Les vallées seront favorisées par une mobilité douce, par des transports collectifs de type tramway, alimentées par des systèmes de production énergétiques locaux « SPEL », autour de la méthanisation, l'hydrogène et l'hydroélectricité. Il aura des zones de production autonome, reliées, avec la possibilité de transfert d'énergie, qui bénéficie de la mobilité douce (tramway). Dans la zone montage, il aura une capacité « trans-vallée » avec des vélos électriques ou à hydrogène, qui relient les vallées. Pour répondre aux problématiques du changement climatique, les stations de ski seront reprises pour développer le vélo.

Face aux changements climatiques aussi, la rareté de la ressource en eau pose l'impératif de devoir faire des réserves d'eau, soit pour l'agriculture mais aussi en général. Il aurait une spécialisation des vols à l'international de l'aéroport Ossun-Lourdes, et des vols dans le territoire national depuis l'aéroport de Pau, avec des avions électriques ou à hydrogène « à mobilité douce », moins polluants. Cet espace devient un même territoire politique-administratif, porté politiquement par les pôles ruraux-urbains et non pas par les agglomérations.

#### 2.3. Commentaires de la restitution

Les transports collectifs à énergie propre permettraient aux gens de se déplacer, sans l'impact du fait de l'utilisation de la voiture, et aussi donner cette possibilité aux personnes qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture.

En milieu rural, les gens ont besoin de se déplacer, si on veut garantir l'attractivité des milieux ruraux, la mobilité est fondamentale.

A remarquer le haut potentiel de la production du territoire en énergies propres : résidus verts pour le gaz, développement industriel autour de l'hydrogène, potentiel soleil, hydroélectrique.

L'effet miroir détecté dans le diagnostic n'est pas forcement que de négatif, la question est de savoir qu'est-ce qui est partagé et qu'est-ce qui est répliqué ? (état des lieux).

Le scenario d'un même territoire politique s'était posé et une démarche a été faite : cela n'a pas abouti<sup>4</sup>. Il faut d'abord travailler sur le fond, sur les actions, ensuite penser à la structure, à une « maison commune ». Il faut déclencher ces espaces de discussion et motiver les nouvelles générations d'élus, qui travailleront vis-à-vis d'une gouvernance partagée, entre les territoires ruraux et urbains.

Au niveau transfrontalier, il y a eu un enjeu commun Béarn-Bigorre qui a été monté par les deux conseils départementaux et l'Aragon. C'était quoi ? Demander Marie-Pierre.

La question qui se pose : comment sortir d'un cercle « volontaire » pour aller chercher des autres citoyens intéressés ?

Dans le dispositif « territoire d'industrie » il y a des groupes de travail thématisés, est-ce que la CACG peut se lancer en proposant un groupe de travail sur cette thématique ?

L'atelier pourrait être fait dans les différents centres, avec des « ambassadeurs » qui mobilisent les participants. La CACG amène la méthode et l'animation.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Voir avec Marie-Pierre

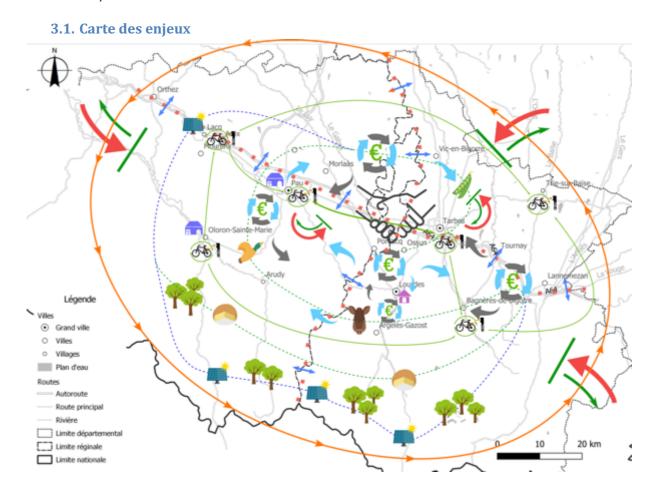
## 3. Analyse des enjeux

Les enjeux d'un territoire sont toujours mis en avant par les acteurs locaux, c'est-à-dire « ses habitants ». La représentation d'un territoire et le vécu des acteurs n'est pas homogène, et pourtant il y a une diversité de visions corrélées à des modèles de développement sous-jacents. Cela implique une valorisation et hiérarchisation des enjeux issus des représentations individuelles qui ne sont pas homogènes et partagées par les acteurs locaux.

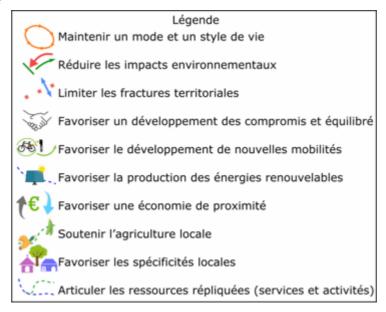
La méthode permet une mise en évidence de la divergence des points de vue, qui constituent autant d'enjeux pour le territoire. Le débat autour des différentes représentations spatiales, au cours du diagnostic « partagé » et ensuite du passage aux scenarios, requiert des choix, pour hiérarchiser les enjeux collectivement.

Une analyse *a posteriori* des éléments ressortis pendant l'atelier, permet de reformuler les enjeux, tels qu'ils ont apparus pendant cet exercice, et potentiellement redessiner sur une carte du territoire la « synthèse » des principales idées issues de l'atelier.

Ci-après, une carte réalisée en reprenant le matériel de l'atelier du 7 juin, pour présenter les enjeux du territoire, illustrés de la manière suivante :



#### 3.2. Légende



#### 3.3. Texte descriptif des enjeux

Les deux tables ont abordé pratiquement les mêmes thématiques pendant tous les étapes de travail en groupe. Les deux principales thématiques ressorties sont la mobilité dans le territoire (transport et dynamiques des habitants), et la production des énergies renouvelables, liées à des situations qu'ils souhaitaient favoriser. La troisième thématique mentionnée repose sur l'agriculture et en particulier, la production locale et les circuits courts de commercialisation (agriculture de proximité). Secondairement, selon une hiérarchie issue du temps de discussion collective consacré, des thématiques liées aux ressources naturelles locales, le tourisme et les services à la population, sont apparues.

Un enjeu majeur qui explique en grande partie les principales thématiques abordées, est celui de maintenir un mode et un style de vie, qualifié comme de « qualité », qui passe essentiellement par la possibilité de se déplacer, et donc l'enjeu de favoriser le développement de nouvelles mobilités. Une différence de points de vue a été évoquée à ce niveau-là, liée à la préoccupation sur l'impact environnemental de la mise en place des moyens pour atteindre les objectifs. Mais finalement l'argumentation a été suffisamment convaincante pour avoir un « consensus » des participants, à l'heure des choix collectifs.

En effet, pour garantir la durabilité du système et affronter l'enjeu précédent, la nécessité de favoriser la production des énergies renouvelables et de réduire les impacts environnementaux des énergies utilisées actuellement est essentielle. Il est intéressant de signaler que plusieurs alternatives ont été mentionnées et en particulier l'utilisation de l'hydrogène, dans le stockage des énergies produites de manière propre.

Favoriser une économie de proximité et soutenir l'agriculture locale sont deux enjeux liés à la valorisation des ressources locales et le soutien des agriculteurs et d'un type d'agriculture. D'autant plus que ces enjeux sont ancrés dans l'histoire des territoires et dans l'esprit des habitants, même dans les habitudes de consommation d'une partie de la population locale.

La nécessité de réfléchir le Béarn et la Bigorre dans leur intégralité a été évoquée, du fait de l'identification de « fractures territoriales » : inégalités nord-sud et la présence d'une barrière

administrative, qui ont des conséquences sur le profit des potentiels des territoires. L'enjeu sera de limiter les fractures territoriales, mais à la fois, de favoriser les spécificités locales, pour générer une complémentarité, identifiable facilement. Ceci pourrait être un vecteur d'attractivité utilisé dans une stratégie touristique Béarn-Bigorre afin de redynamiser les territoires. Cela n'implique pas forcement réduire l'effet miroir ou tout réinventer, au contraire, il s'agit d'articuler les ressources (services, activités, etc.) répliquées dans cet espace, peut être la solution vers un accord possible entre tous les territoires. Ceci dit, l'enjeu global est de favoriser un développement des compromis et équilibré, c'est à dire, avec un nombre majeur d'acteurs locaux adhérents à une stratégie de développement qui valorise l'existant et à la fois développe de nouvelles ressources sur la base de la complémentarité.

Enfin, les enjeux mentionnés peuvent être regroupés en *enjeux généraux* et *enjeux opérationnels*. Les premiers sont attendus à long terme, les deuxièmes correspondent à des enjeux déclinées des premiers, plus proches de l'action, atteignable dans l'immédiat, enfin, susceptibles d'être opérationnalises par des objectifs et moyens à mettre en place dans le court-moyen terme.

#### Enjeux généraux :

- maintenir un mode et un style de vie
- réduire les impacts environnementaux
- limiter les fractures territoriales
- favoriser un développement des compromis et équilibré

#### Enjeux opérationnels :

- favoriser le développement de nouvelles mobilités
- favoriser la production des énergies renouvelables
- favoriser une économie de proximité
- soutenir l'agriculture locale
- favoriser les spécificités locales
- articuler les ressources répliquées (services et activités)

## 4. Pistes d'actions

### 4.1. Actions proposées par la table 1

Réaction initiale : on n'est pas prêt pour des actions « ça va trop vite », ce qui est important c'est de s'approprier, murir des idées qu'on a discutées ; « on a besoin d'y réfléchir », de concertation, pour bien identifier les besoins et atouts, autour de l'inter- et multi-mobilité.

Partant de cette idée, une l'action est finalement proposée :

#### Nom de l'action : laboratoire des mobilités

Une première action peut-être d'imaginer une gouvernance pour se projeter dans un monde comme celui proposé dans le scenario.

Quoi ?	Avec qui ?	Comment ?	Points vigilance
Murir les idées autour	Les acteurs des	Créer un laboratoire	Ne pas penser que des
de multi-inter	territoires : élus,	de mobilités : un	infrastructures à cette
mobilités	institutions, acteurs	espace de débat sur	échelle (du territoire
	économiques et surtout	cette thématique à	TLP). Voir aussi ce qui se
	des citoyens jeunes qui	l'échelle Béarn-	passera à l'intérieur,
	vont devenir élus.	Bigorre.	des trajets aux
			alentours des villes et
			villages.

#### 4.2. Actions proposées par la table 2

La table 2 a proposé 2 actions :

### Nom de l'action : Développement de mobilités douces

Avec le changement climatique, il faut repenser les activités en montagne en s'appuyant sur la mobilité douce.

Quoi ?	Avec qui ?	Comment ?	Points vigilance
En s'appuyant sur de nouvelles formes de mobilités qui s'inscrivent dans une revalorisation du patrimoine	-N'py (association des stations de ski) -CGET massif -Développer côté	Accessibilité de toutes les vallées avec un train à hydrogène	Relier aussi les vallées entre elles.
naturel montagnard (nouvelles activités)	transfrontalier (acteurs de l'Espagne)		

## Nom de l'action : systèmes territoriaux énergétiques

Quoi ?	Avec qui ?	Comment ?	Points vigilance
Les organisations	-Les collectivités et	En s'appuyant ce que font	Avoir une valeur
locales (production-	les habitants	déjà les gens : territoire	d'exemple
stockage-	-Les parties	d'industrie.	transposable.
consommation)	prenantes locales	Aller chercher des	Contribuer à la
alimentent une échelle	(les entreprises,	financeurs privés.	qualité de vie du
plus grande « Béarn-	acteurs des services,	Trouver des homologues	territoire.
Bigorre », qui devient	etc.)	à l'international pour une	Responsable au
un territoire laboratoire	Acteurs	fédération des territoires	regard des enjeux
pour l'usage de ces	économiques locaux	identiques portant un	environnementaux

nouvelles énergies.	contre modèle d'intérêt	et énergétiques.
	économique et sociétal	

### **Conclusions**

Le déséquilibre entre l'espace urbain et rural existe malgré la dépendance de l'un par rapport l'autre, dans les deux sens. Les territoires ruraux provisionnent une partie de l'énergie et de la nourriture aux villes et en même temps, sont des espaces assez fréquentés par les habitants des villes pour des activités sportives, de recréation et loisir. A l'inverse, les habitants des territoires ruraux vont chercher des services uniquement positionnés dans les villes.

La structure de l'espace Béarn-Bigorre liée à la disposition des fonctionnalités et facilités pour réaliser des déplacements, a favorisé un style de vie pour la majorité de la population, assez dépendant des mobilités, qu'on souhaitera maintenir.

Le positif, c'est que la réflexion a été assez dirigée vers la valorisation des ressources locales, ce qui permet de donner une autonomie au système, qui sera indépendant des autres territoires. Cette autonomie est fondamentale pour la durabilité.

La nécessité de faire face à la raréfaction d'eau dans le territoire, en réponse aux enjeux du changement climatique, a été évoquée. Par contre, la seule « alternative » mentionné c'était à travers de la réalisation des réserves de substitution d'eau, il n'y a pas eu une réflexion sur les usages et les moyens pour diminuer la consommation actuelle.

Le risque d'abandonner des espaces ruraux n'est pas présent, au contraire, la dynamique actuelle est favorable à sa croissance démographique, mais le souci pourrait se présenter du fait de devenir des « zones dortoirs ». Est-ce qu'il existe un risque? Comment pourrait- on l'éviter ?

Finalement, en développant plus encore les mobilités dans l'espace « Béarn-Bigorre », on aura peutêtre moins nécessité d'aller chercher des biens et services dans d'autres régions, cela pourrait diminuer les déplacements à l'échelle globale. La question serait alors, quelles sont les bonnes échelles pour penser le déplacement au regard des enjeux globaux ?

Toutes ces questions et d'autres restent à réfléchir. L'atelier a ouvert le débat, ça sera aux acteurs de s'investir pour favoriser ce type de rencontres et avancer vers une gouvernance territoriale plus ouverte et participative.

## Retour critique (en vue de nouveaux ateliers)

La difficulté de travailler avec un espace géographique non défini en termes de territoire politique, rajoute une couche supplémentaire de complexité, autant pour les participants que pour les animateurs. Des représentations différentes des limites de l'espace Béarn-Bigorre sont apparues : la prise en compte de Lannemezan ou d'Orthez, la limite nord n'est pas précisée. Inversement, il y a plus de clarté par rapport à la limite sud au niveau de la chaine des Pyrénées/frontière espagnole.

La représentativité des acteurs de cet espace géographique (assez vaste) est difficile à trouver. Une solution pourrait être la reproduction de l'atelier dans plusieurs sites. Cela conduit tout de suite à une difficulté pour traiter l'information, générer des points de convergence et des livrables synthétiques.

Le sujet de la mobilité a été bien développé, mais d'autres sujets pas autant, comme celui de l'attractivité des différents territoires dans le périmètre Béarn-Bigorre, ce qui créerait actuellement, en effet, l'intérêt pour se déplacer autant.

Un des enjeux abordable à court terme peut être celui lié à l'identification de la possible spécialisation des territoires, mais vu que le « Béarn-Bigorre » est assez vaste, le point de départ pourrait être la définition de territoires forts dans certaines thématiques et travailler avec eux, éventuellement dans des ateliers, pour trouver ces spécificités et les modalités d'articulation.

Cependant, un travail politique d'éclaircissement des activités de DECLIC, est nécessaire pour assurer l'accès aux territoires. Cette plaquette, accompagnée d'une version synthétisée viendra en appui à cette mission.

## **Annexes**