



Dynamiques urbaines et territoriales Le Béarn et la Bigorre



Les grands éléments de diagnostic

Ce secteur regroupe plusieurs bassins de vie, constitués autour d'agglomérations de taille moyenne. Bien que liés par une interdépendance croissante (échanges quotidiens en hausse), leur regroupement est surtout la conséquence d'une desserte grande vitesse moyenne dans le cadre des GPSO.

Ces bassins de vie sont hétérogènes : l'attractivité de l'agglomération paloise, à nuancer avec les difficultés que connaît le bassin de Lacq, tranche avec le dynamisme fébrile des agglomérations bigourdanes (Tarbes et Lourdes). A contrario, les espaces collinéens et montagneux sont en déprise, à l'image de l'Oloronais.

Sur d'autres points, ces territoires se ressemblent. Ils jouissent d'une qualité de vie remarquable qui a toutefois tendance à se dégrader (modèle urbain très consommateur d'espace, d'énergie...) et souffrent du manque de grandes infrastructures, ce qui amoindrit leur attractivité (accessibilité moyenne).

Les grands enjeux

- Elargir le champ de l'analyse et de la prospective. Raisonner dans une logique « d'espace en voie de métropolisation », en intégrant les agglomérations du Béarn et de la Bigorre dans l'ensemble des réflexions.
- Mettre en œuvre des politiques publiques qui prônent un développement urbain responsable pour préserver un capital naturel et humain riche (terres productives, espaces boisés de qualité, paysages de grande valeur...) et diminuer les nuisances environnementales (modèle urbain consommateur d'espace, d'énergie...), notamment induites par un usage immodéré de la voiture.
- Mieux insérer les territoires au réseau grande vitesse ferroviaire pour des raisons d'accessibilité, d'attractivité et de compétitivité (les GPSO font des agglomérations du Piémont un axe secondaire) et faciliter, dans ce cadre, les échanges avec l'Espagne.
- Donner au train un rôle premier dans les déplacements à l'échelle de l'axe du Piémont pyrénéen (Bayonne - Toulouse) et du bassin Béarn-Bigorre.

Le Béarn et la Bigorre : Tableau de synthèse avec – sans GPSO

	Situation actuelle	Tendances à l'œuvre à l'horizon 2020 sans GPSO	Prospective à l'horizon 2030 et + avec GPSO
Organisation territoriale			
Démographie	Croissance population agglomération de Pau / Stagnation agglomération de Tarbes / Déprise territoires montagneux	Croissance ensemble des territoires (hors montagnes), plus prononcée vers Pau Vieillessement de la population	Croissance population de l'ensemble du territoire (hors zones montagneuses) Vieillessement de la population important
Emplois - agricoles - industriels - tertiaires	Erosion de l'emploi agricole pour secteur Pau / Stabilisation autres secteurs Tarbes : perte forte d'emplois industriels / reconversion engagée Pau : emploi industriel (secteur Lacq) / Tertiariation de l'économie Tourisme Pyrénées	Risque de déprise agricole (secteur Pau) / Maintien secteur Tarbes Reconversion industrielle avec investissement à haute valeur ajoutée dans les deux bassins (emplois qualifiés) Forte tertiarisation de l'économie et économie résidentielle avec une place importante Vocation touristique accrue	Activités agricoles protégées à proximité des agglomérations Reconversion industrielle réussie / développement de nouvelles filières (attractivité économique) Economie résidentielle forte mais rééquilibrage en cours Vocation touristique accrue : fort potentiel des Pyrénées
Structuration des espaces			
- Principaux noyaux urbains - Equipements - Polarités économiques, culturelles, touristiques	Pau et Tarbes comme polarités principales, mais perte d'influence de Tarbes Orthez, Oloron, Lourdes comme polarités secondaires	Attractivité forte de Pau (retour au centre) Stabilisation de l'attractivité de Tarbes et d'Orthez Déclin d'Oloron / Territoires de montagne et collinéen en déprise	Forte polarisation de Pau et dans une moindre mesure de Tarbes Risque fort de déclin pour Oloron et dans une moindre mesure pour Lourdes (hors politique tourisme) Territoires de montagne et collinéen en déprise
Accessibilité			
- Infrastructures de transport - Gares et pôles d'échanges - Intermodalité - Logistique	Bonne accessibilité routière Accessibilité ferroviaire très moyenne Projet A65 / Doublement RN21 Faible taux d'utilisation des transports alternatifs Deux aéroports	A65 réalisée et amélioration traversée des Pyrénées / Relation Tarbes-Lourdes améliorée et voie de contournement nord Tarbes réalisée Développement des modes alternatifs et usage plus fort (urbains et interurbains) / Développement de l'offre ferroviaire régionale (utilisation du fer entre les agglomérations) Réouverture de la ligne Pau-Canfranc	Liaison ferrée Espagne-France par Canfranc en fonctionnement (voyageurs / fret hypothétique) Développement urbain axé sur les transports alternatifs (voies ferrées jouent un rôle important) Ligne ferroviaire nouvelle entre Pau et Tarbes + offre ferroviaire forte entre les agglomérations du piémont pyrénéen Synergie des aéroports à envisager
Sensibilité des territoires			
- Espaces sensibles - Autres	Sensibilité réseau hydrographique, coteaux et zones de montagne Risque industriel Lacq Friches industrielles importantes Tarbes à reconvertir	Croissance périurbaine et risque environnemental et agricole forts (impermeabilisation, biodiversité, GES...), surtout vers Pau Risque de continuum urbain (ensemble pénétrantes Pau / axe Tarbes-Lourdes) Protection des espaces naturels encore plus forte (surtout dans secteurs de montagne et collinéen)	Dynamisme en cœur d'agglomérations Risque de dégradation des paysages et d'imperméabilisation mais volonté forte de préservation (naturels et agricoles) : nouvelles zones protégées, dont zones agricoles périurbaines Pression foncière importante, mise en place de contraintes fortes pour préservation