

STRATÉGIE TERRITORIALE INTÉGRÉE DE L'AIRE FONCTIONNELLE CENTRE

Interreg
POCTEFA



Cofinanciado por
la UNIÓN EUROPEA
Cofinancé par
l'UNION EUROPÉENNE

PIRINEOS
PYRÉNÉES



Área Funcional Centro (AFC)
Aire Fonctionnelle Centre (AFC)

ÍNDICE

| | | |
|---|-----------|---|
| A. INTRODUCCIÓN..... | 3 |  |
| A.1. CHAMP D'APPLICATION DE LA STRATEGIE. | 3 | |
| A.2. GOUVERNANCE ET PARTICIPATION DES ACTEURS CLES DU TERRITOIRE. | 5 | |
| A.3. LA CONSULTATION D'ACTEURS. | 5 | |
| A.4 PROJETS INSPIRANTS ET BONNES PRATIQUES | 7 | |
| B. CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC ET JUSTIFICATION DES BESOINS ET DES POTENTIELS. . 8 | | |
| B.1. CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DU TERRITOIRE..... | 8 | |
| B.2. POPULATION, CAPITAL HUMAIN ET ACTIVITE ECONOMIQUE..... | 9 | |
| B.3. TOURISME, PATRIMOINE ET CULTURE..... | 11 | |
| B.4. INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE MOBILITE. | 13 | |
| C. TABLEAU DES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE DE AIRE FONCTIONNELLE CENTRE. | 23 | |
| D. DESCRIPTION DETAILLEE DE L'APPROCHE INTEGREE. | 24 | |
| D.1. AXE 1. DEVELOPPEMENT DE SERVICES DE MOBILITE ET DE TRANSPORT TRANSFRONTALIERS SURS ET FIABLES POUR FACILITER L'ACCES DES PERSONNES AUX SERVICES..... | 25 | |
| D.2. AXE 2. CONSOLIDATION D'UNE OFFRE DE TOURISME DURABLE BASEE SUR L'ITINERANCE TRANSFRONTALIERE. | 27 | |
| D.3. AXE 3. FAVORISER LE DEVELOPPEMENT D'UNE ECONOMIE LOCALE TRANSFRONTALIERE GRACE A LA MOBILITE. | 29 | |
| E. APERÇU DE LA STRATEGIE..... | 31 | |



A INTRODUCTION

A.1. CHAMP D'APPLICATION DE LA STRATÉGIE.

Le Programme Interreg Espagne-France-Andorre (POCTEFA) 2021-2027 est le principal instrument de coopération transfrontalière dans les Pyrénées. Dans le cadre de l'objectif politique 5 (OP5) "Une Europe plus proche de ses citoyens", le programme a identifié un certain nombre d'Aires Fonctionnelles.

Les Aires Fonctionnelles sont définies comme des espaces ou des territoires présentant un degré élevé d'interaction et d'interdépendance, où des actions simultanées dans différents secteurs sont nécessaires pour un développement futur (marché du travail, santé, transport, éducation, etc.).

Dans chacune de ces Aires Fonctionnelles, un processus de définition de la Stratégie Ter-

ritoriale Intégrée a été lancé. Ces stratégies doivent prendre en considération les défis et les opportunités spécifiques à chaque Aire Fonctionnelle.

Dans les Pyrénées centrales, l'Aire Fonctionnelle Centre regroupe :

- L'ensemble du territoire de la province de Huesca.
- Les Communautés des Communes de Cinco Villas et Saragosse Centrale.
- Le Béarn (Pyrénées-Atlantiques).
- L'ensemble du département des Hautes-Pyrénées (France).
- Les trois communautés de communes de la Haute-Garonne : Pyrénées Haut-Garonnaises, Cagire Garonne Salat et Coeur et Côteaux du Comminges (au sud du département de la Haute-Garonne).



Figure 1. Domaine d'action de l'AFC représentée sur le territoire éligible du POCTEFA 2021-2027.



Figure 2. Territoires qui constituent le domaine d'action de l'Aire Fonctionnelle Centre.

Ce document constitue donc la Stratégie Territoriale Intégrée de l'Aire Fonctionnelle Centre. En suivant la méthodologie participative et ouverte décrite dans la section suivante, une série de priorités et de lignes d'action sont identifiées. Chacun de ces axes contient une identification des types d'actions et des acteurs pertinents, qui répondent aux besoins du territoire et qui seront mis en œuvre par le biais des projets financés dans le cadre de l'appel à projets..

L'horizon temporel pour la mise en œuvre initiale de la stratégie correspond à la période de réalisation des projets (36 mois à partir de leur approbation, sans compter les prolongations). La priorité sera donc donnée aux initiatives qui garantissent l'obtention de résultats concrets sur cette période, sans préjudice de la possibilité de soutenir d'autres initiatives qui proposent des actions dont les effets seront perceptibles à moyen terme.

Dans le cas de l'AFC, comme le révèlent les travaux préparatoires réalisés, le fil conducteur est de développer une offre transfrontalière de mobilité et de transport durables dans la zone centre des Pyrénées, sur les tronçons transfrontaliers et les chaînons manquants, dans le but de promouvoir le potentiel de développement touristique, économique et local intégré, c'est-à-dire de promouvoir et d'encourager la mobilité, au sens large du terme, sur le territoire de l'AFC.

A.2. GOUVERNANCE ET PARTICIPATION DES ACTEURS CLÉS DU TERRITOIRE.

Le GECT Pirineos-Pyrénées est l'entité chargée de coordonner et d'animer le processus d'élaboration de la Stratégie Territoriale Intégrée de l'Aire Fonctionnelle Centre, ainsi que de dynamiser les projets financés. A ce titre, il a été désigné comme bénéficiaire d'une Opération d'Importance Stratégique dans le cadre du POCTEFA 2021-2027 dans la modalité de programmation directe.

La conception, la mise en œuvre et le suivi de cette Stratégie Territoriale Intégrée de l'Aire Fonctionnelle Centre sont effectués sous la supervision d'un COMITÉ DE PILOTAGE, dans lequel les entités suivantes sont représentées :



Conseil
Départemental de la
Haute-Garonne



Conseil
Départemental des
Hautes-Pyrénées



Conseil
Départemental des
Pyrénées-Atlantiques



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine
Région Nouvelle-
Aquitaine



Région Occitanie



Diputación provincial
de Huesca



Gobierno de Aragón (Departamento de Hacienda y
Administración Pública)



Gobierno de Aragón
(Departamento de Fomento,
Vivienda, Movilidad y
Logística)

Le Comité de Pilotage a notamment les fonctions suivantes :

- ✓ Piloter la rédaction de la Stratégie Territoriale Intégrée de l'AFC.
- ✓ Piloter la rédaction du texte de l'appel à projets, définir la typologie des projets et accompagner les porteurs de projet au cours du processus de définition des initiatives.
- ✓ Proposer au Comité de Programmation une sélection des projets présentés, dans une logique de parité France/Espagne.
- ✓ Assurer le suivi technique et opérationnel des projets financés dans le cadre de la stratégie, sans préjudice des fonctions du secrétariat conjoint du POCTEFA.
- ✓ Proposer et admettre de nouveaux membres au sein de la consultation d'acteurs, dont le domaine d'action et les fonctions sont détaillés ci-dessous.

Au cours de la mise en œuvre et de l'évaluation de la stratégie, comme le prévoit l'article 8 du Règlement des Dispositions Communes, la participation des acteurs clés du territoire de l'Aire Fonctionnelle sera maintenue dans le cadre d'un Comité Consultatif à constituer.

A.3. LA CONSULTATION D'ACTEURS.

Le processus d'élaboration de la Stratégie Territoriale Intégrée, ont été accompagnés d'un processus de consultation des acteurs clés du territoire par le biais de différents **focus groups**, appelés Groupes Thématiques. Ces groupes comprenaient les entités publiques et/ou privées significatives et représentatives du territoire couvert par l'AFC, conformément aux dispositions de l'article 8.1 du Règlement des Dispositions Communes. Par conséquent, l'élaboration de cette stratégie a suivi une approche à la fois croissante (bottom-up) et décroissante.

Sur le plan pratique, trois groupes thématiques ont été mis en place, chacun d'entre eux étant identifié sur l'un des axes de l'Aire Fonctionnelle Centre :

| Groupe thématique | Axe |
|--|---|
| GT1. Mobilité et transport | Axe 1 : développer des services de mobilité et de transport transfrontaliers sûrs et fiables pour faciliter l'accès des personnes aux services. |
| GT2. Mobilité touristique | Axe 2 : consolider une offre touristique durable basée sur le tourisme transfrontalier. |
| GT3. Économie locale transfrontalière grâce la mobilité | Axe 3 : permettre le développement d'une économie locale transfrontalière grâce à la mobilité. |

Chacun des Groupes Thématiques a eu l'occasion de se réunir en trois séances, comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

| Session | Date | Modalité | Nombre de participants | | Contenu |
|----------------|---------------|---|------------------------|----|--|
| 1 ^o | 15/11/2023 | Hybride (Présentiel à Jaca + distanciel) | GT1 | 53 | <ul style="list-style-type: none"> - Introduction : concept d'Aires Fonctionnelles, champ d'application et méthodologie. - Information sur la gouvernance et la gestion de l'AFC. - Canaux de participation à la préparation de la Stratégie Territoriale Intégrée. - Présentation et validation des résultats du pré-diagnostic (annexe 1). - Processus participatif et identification d'initiatives prometteuses ou de projets phare. |
| | | | GT2 | 54 | |
| | | | GT3 | 49 | |
| 2 ^a | 18-21/12/2023 | Distanciel | GT1 | 19 | <ul style="list-style-type: none"> - Introduction : point d'étape sur la Stratégie Territoriale. - Explication, évaluation et discussion par rapport à chacune des quatre priorités définies sur chaque axe de travail. |
| | | | GT2 | 28 | |
| | | | GT3 | 16 | |
| 3 ^a | 22-26/1/2024 | Distanciel | Todos los GT | 45 | <ul style="list-style-type: none"> - Présentation d'exemples d'actions de référence menées au niveau local/régional. |

A.4. PROJETS INSPIRANTS ET BONNES PRATIQUES

Dans le cadre du processus d'élaboration de la stratégie territoriale intégrée de l'AFC, un certain nombre d'initiatives et de projets,

qui peuvent servir de modèle pour inspirer les actions à soutenir, ont été identifiés. Certaines sont des initiatives spécifiques dans le domaine de la mobilité, tandis que d'autres sont des exemples de projets transversaux au niveau des aires fonctionnelles qui ont des similitudes avec le territoire de l'AFC.

| Titre | Programme | Public cible | Objectif |
|---|---|---|---|
| Connecting Europe Express | Projet spécial pour l'année européenne du rail 2021 | Communautés locales, autorités régionales et acteurs du transport | Mettre en évidence l'importance du rail dans la mobilité durable et la connectivité européenne, en soulignant son rôle dans la réduction des émissions de carbone et l'amélioration de l'efficacité des transports. |
| YOUrALPS | INTERREG Alpine Space 2014-2020 | Communautés locales, jeunes et acteurs régionaux | Impliquer les acteurs locaux dans le développement durable des zones de montagne alpine |
| PITER "Coeur des Alpes" | INTERREG ALCOTRA | Ensemble des habitants des hautes vallées alpines | Dynamiser le tissu économique local, offrir des solutions de mobilité alternatives et durables, contribuer à la résilience du territoire et garantir un cadre de vie de qualité avec des services publics adaptés et innovants. |
| Smart Altitude | INTERREG Alpine Space 2014-2020 | Ensemble des habitants et visiteurs des hautes vallées alpines | Mise en œuvre d'outils visant à améliorer l'utilisation de l'énergie et à réduire les émissions des gaz à effet de serre dans les destinations touristiques hivernales alpines |
| Innovation collective pour les transports publics dans les villes européennes (CIPTec) | Horizon 2020 | Grand public | Développer des solutions innovantes et durables pour améliorer les transports publics dans les villes européennes en répondant aux besoins non satisfaits des usagers. |
| Réseau Explora Navarra | Gouvernement de la Navarre | Gestionnaires d'espaces naturels, population locale et visiteurs | Promouvoir le développement d'espaces naturels et uniques ainsi que d'itinéraires publics, dans une perspective de développement durable au niveau social, environnemental et économique. |
| Voyager "bas-carbone" en Nouvelle-Aquitaine | Comité Régional de Tourisme Nouvelle-Aquitaine | Entreprises touristiques, gestionnaires de zones protégées, opérateurs touristiques | Développement d'une gamme de produits touristiques "clés en main" à faible émission de carbone, créés en partenariat avec l'ADEME (Agence pour la transition écologique), basés sur la mobilité douce, le tourisme durable et la consommation de produits locaux. |

B. CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC ET JUSTIFICATION DES BESOINS ET DES POTENTIELS

Les conclusions du diagnostic précédent sont brièvement présentées ci-dessous, en mettant l'accent sur les aspects liés à la mobilité et aux transports qui, comme mentionné ci-dessus, constituent le fil conducteur de la Stratégie Territoriale Intégrée de l'AFC.

B.1. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU TERRITOIRE

Le territoire couvert par l'Aire Fonctionnelle Centre est **très diversifié d'un point de vue climatique, orographique et écologique**. Trois des neuf régions biogéographiques de l'Europe y sont représentées : atlantique (dans le nord des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes Pyrénées et de la Haute-Garonne), alpine (dans les zones montagneuses des Pyrénées de la province de Huesca et du sud des trois départements français) et méditerranéenne (qui comprend une grande partie du territoire au sud des Pyrénées dans les provinces de Huesca et de Saragosse).

D'un point de vue géographique, le territoire de l'Aire Fonctionnelle Centre est évidemment caractérisé par la **présence du massif pyrénéen, qui sert à la fois de frontière physique et établit la limite administrative entre les deux États membres**. Historiquement, le massif, avec son orographie très accidentée et diversifiée, a été une barrière et un espace de relations, de conflits, mais aussi de coopération. La barrière montagneuse, dont les plus hauts sommets et cols se situent dans les Pyrénées centrales (Huesca, Hautes Pyrénées et Haute Garonne), a rendu difficile la mobilité transfrontalière.

Les **zones urbaines sont peu nombreuses** (axe Pau-Tarbes-Saint-Gaudens au nord et de l'aire métropolitaine de Saragosse au sud), et qu'il y ait également des difficultés marquées en termes d'accessibilité aux services publics et aux communications.

La variété des paysages et le faible degré d'urbanisation du territoire ont donné lieu à un grand nombre de zones naturelles protégées, qui constituent également l'une des principales attractions touristiques du territoire. Certains de ces espaces présentent une continuité écologique transfrontalière, comme dans le cas du Parc National d'Ordesa-Mont Perdu et du Parc National des Pyrénées ou le cas du Parc naturel de Posets-Maladeta et du futur Parc Naturel Régional Comminges Barousse Pyrénées. Certains de ces espaces naturels protégés sont fragiles en raison, entre autres, des activités touristiques en milieu naturel, de la prolifération d'espèces invasives, de la pollution des eaux et de l'artificialisation des sols.

Enfin, il est pertinent de souligner le **défi que représente le changement climatique pour le territoire de l'AFC, à la fois en termes de conservation de ses riches valeurs environnementales et d'activités économiques clés**, dont certaines sont particulièrement menacées. En général, la configuration géographique du territoire, qui combine des vallées étroites avec une altitude moyenne très élevée, exacerbe les effets du réchauffement climatique. Le territoire abrite des écosystèmes très fragiles où ce phénomène a des effets plus prononcés que dans d'autres contextes ou territoires. Cette configuration peut aussi offrir des opportunités d'adaptation.

B.2. POPULATION, CAPITAL HUMAIN ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE.

Au 1er janvier 2022, la population résidente sur la zone de coopération représente 1,76 million d'habitants, dont 48,5 % d'hommes et 51,5 % de femmes. La population a augmenté de 9,21 % depuis 2007 au niveau de l'AFC. Cette croissance est inégalement répartie sur le territoire : alors que la partie française de l'AFC a enregistré une croissance de 15,9%, la population habitant dans la partie sud du territoire n'a augmenté que de 4,5%.

Les trois dynamiques démographiques les plus significatives du territoire étudié sont :

- Croissance démographique soutenue ou faible, principalement due à une migration positive ;
- Vieillesse de la population, qui tend à s'accroître ;

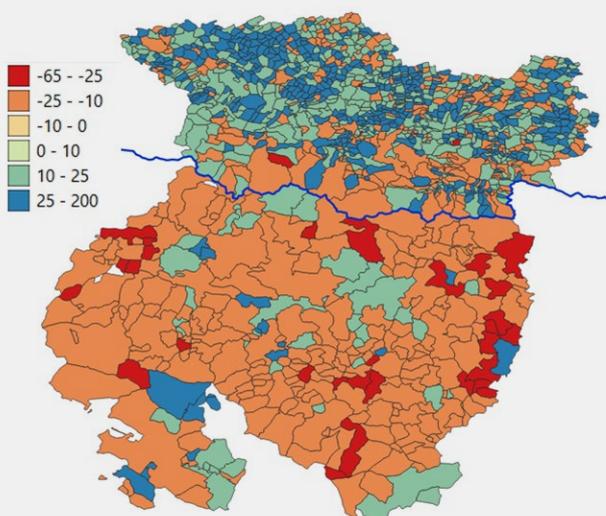


Figure 3. Taux de variation de la population entre 2022 et 2007

- Redistribution de la population sur le territoire, avec des zones qui se dépeuplent et d'autres qui gagnent en population.

Comme le montrent les figures suivantes, l'évolution démographique du territoire de l'AFC combine deux réalités : des territoires qui gagnent de la population - généralement des milieux urbains ou semi-urbains ou à des zones bien reliées à ceux-ci - et d'autres territoires, de nature plus rurale et moins bien

desservis, qui perdent de la population à un rythme très élevé.

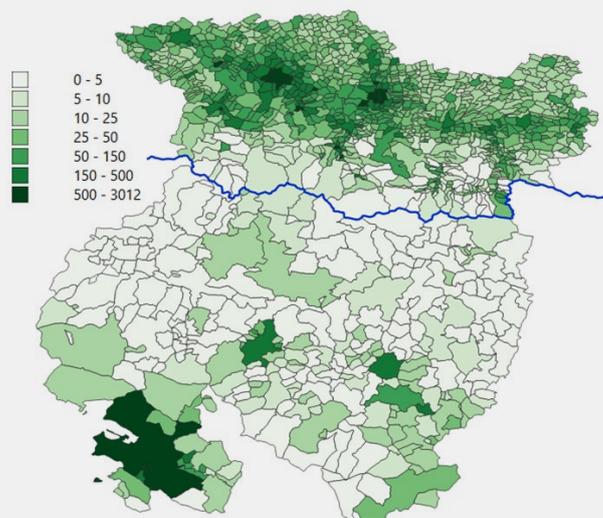


Figure 4. Densité de population (hab./km2), 2022.

Avec la dépopulation, le **vieillesse** est une autre des tendances les plus marquées en termes démographiques, qui a également des implications économiques et sociales très importantes. La **répartition territoriale du vieillissement est inversement proportionnelle à la densité de la population** : les pourcentages les plus élevés de la population âgée sont concentrés dans les zones montagneuses et rurales, tandis que les territoires où l'incidence du vieillissement est la plus faible sont ceux à proximité des centres urbains de Pau-Tarbes-Saint-Gaudens, Saragosse et Huesca. Enfin, ce que l'on appelle le "vieillesse dans le vieillissement", c'est-à-dire le fait qu'il y ait non seulement un pourcentage élevé de la population âgée de plus de 65 ans, mais aussi une forte concentration de cette population dans les tranches d'âge supérieures (plus de 80 ans), devient de plus en plus importante. Ce contexte pose des défis très importants pour l'accès aux services publics, principalement dans le domaine de la santé et de la prise en charge de la dépendance.

La tendance à **l'augmentation de la demande de services publics locaux** génère parfois des difficultés d'accessibilité aux services publics, dans un contexte de forte dispersion de la population et de zones difficiles d'accès. Il est nécessaire de développer des

solutions telles que le système de maillage, la numérisation et la mobilité des usagers et des services, ainsi qu'une meilleure gouvernance transfrontalière.

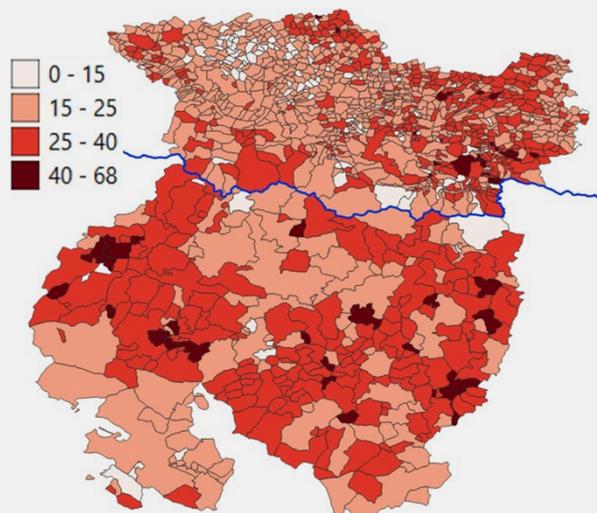


Figure 5. Pourcentage de la population âgée de plus de 65 ans, 2022.

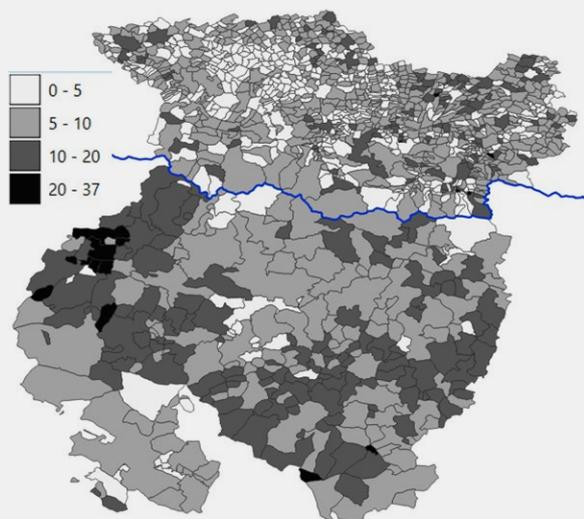


Figure 6. Pourcentage de la population âgée de plus de 80 ans, 2022.

Le phénomène croissant de l'exode rural et du vieillissement a un impact direct sur d'autres réalités qui, dans une large mesure, marquent la situation du territoire de l'AFC.

Le manque de population dans les zones rurales entraîne généralement un processus de recul du secteur primaire, ce qui entraîne une diminution du travail des terres et des forêts qui, à son tour, aggrave les processus de dégradation de l'environnement et augmente certains risques naturels, tels que les incen-

dies de forêt, en particulier sur le versant sud de l'AFC. En outre, la diminution de la population entraîne la disparition de services, publics et privés, des municipalités, car il est impossible d'assurer une compétitivité minimale. De même, le patrimoine culturel, riche, peut être endommagé par la négligence et le manque d'entretien, comme les coutumes et pratiques profondément enracinées qui font partie du patrimoine culturel et qui risquent d'être oubliées.

En termes d'emploi, les données disponibles confirment que, **malgré des tendances démographiques défavorables, le capital humain est l'une des grandes forces du territoire de l'AFC**, dont les régions sont bien positionnées dans pratiquement tous les indicateurs, notamment en ce qui concerne l'éducation de base et le pourcentage de la population ayant suivi des études supérieures. Bien que le nombre d'universités soit relativement important, et malgré quelques tentatives isolées, il n'existe pas de véritable culture de la mobilité transfrontalière des étudiants et des chercheurs, ce qui entrave l'intégration économique de la zone.

Le territoire de l'AFC présente une **structure économique assez diversifiée avec une évolution plutôt positive**. Bien que les tendances démographiques au vieillissement et au dépeuplement limitent la capacité de croissance endogène, les taux de croissance de secteurs importants, tels que l'industrie manufacturière (en particulier la production agroalimentaire), les activités primaires et les services aux entreprises sont positifs. Dans certains secteurs clés du territoire, tels que l'industrie automobile et aérospatiale, la transformation agroalimentaire ou forestière ou les services aux particuliers, il existe des complémentarités importantes des deux côtés de la frontière, qui pourraient être exploitées grâce à une plus grande intégration économique au sein du territoire.

En termes d'emploi, comme le montre le graphique suivant, dans la grande majorité des communes de l'Aire Fonctionnelle Centre, **le secteur services est celui qui concentre le plus grand nombre d'actifs occupés. Cette tendance est particulièrement marquée dans les zones proches du massif, en raison de la force du secteur touristique** (loisirs,

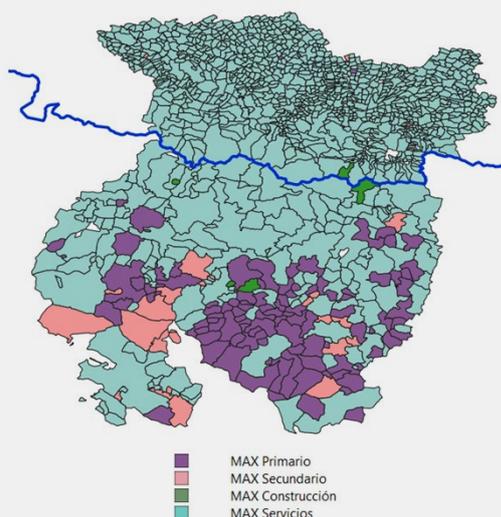


Figure 7. Secteur employant le plus grand nombre de personnes, 2020

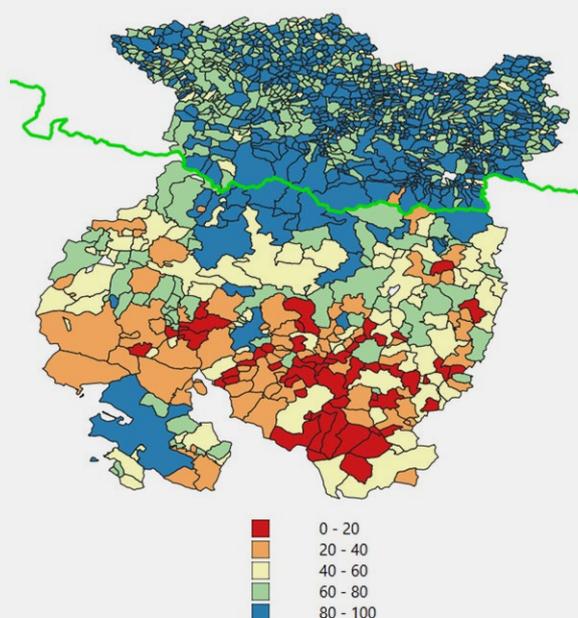


Figure 8. Pourcentage de personnes employées dans le secteur tertiaire, 2020

hôtellerie-restauration et commerce, principalement), ainsi que dans les zones urbaines (services aux entreprises, administration publique).

En ce qui concerne les performances en matière d'innovation dans la zone de coopération, la disponibilité limitée de données territorialisées empêche de tirer des conclusions précises. Quoi qu'il en soit, les données disponibles indiquent un contexte **marqué par la prédominance des centres urbains (Saragosse, Pau, Tarbes, Saint-Gaudens Huesca), avec peu d'activités de RDI dans les zones rurales**. Il est donc prioritaire de mettre en

œuvre des initiatives qui favorisent le transfert des résultats des activités de recherche et d'innovation (ainsi que des activités elles-mêmes) vers les zones rurales, comme une stratégie pour attirer la population, diversifier l'économie et créer des opportunités d'emploi de qualité¹.

L'un des obstacles aux investissements liés à l'innovation est le taux élevé d'atomisation des entreprises dans l'Aire Fonctionnelle Centre. Le tissu d'entreprises de l'AFC est principalement constitué de micro-entreprises (plus de 95 % du nombre total d'entreprises), tandis que les petites entreprises représentent environ 4 %. Les moyennes et grandes entreprises représentent ensemble à peine 1 % du total.

B.3. TOURISME, PATRIMOINE ET CULTURE.

Le territoire de l'Aire Fonctionnelle Centre et, en particulier, les zones les plus proches du massif pyrénéen, tant au nord qu'au sud de la frontière, **disposent d'un secteur touristique bien établi qui, néanmoins, est confronté à divers défis** : le changement climatique (avec un impact particulier sur les sports d'hiver), la durabilité, la désaisonnalisation, les pics de fréquentation et la mobilité, entre autres.

L'offre d'hébergement touristique et de services connexes est très importante, en particulier dans les communes les plus proches du massif, qui correspondent à des zones à dominante rurale et peu peuplées. Ces zones ont une structure économique étroitement liée au tourisme, qui joue un rôle de moteur pour d'autres secteurs tels que l'hôtellerie, l'agroalimentaire, le commerce et les loisirs.

¹ Un exemple en est l'accord entre la Diputación Provincial de Huesca et le ministère de transition écologique et du défi démographique pour la création d'un centre d'innovation rurale dans la ville de Graus, qui desservira les régions de Ribagorza et de Sobrarbe. Au nord de la frontière, à Saint-Bertrand-de-Comminges, un centre d'innovation et d'accélération spécialisé dans les start-ups rurales appelé "La Résidence" a récemment été ouvert, soutenu à la fois par l'État français (programme France Relance) et la Région Occitanie..

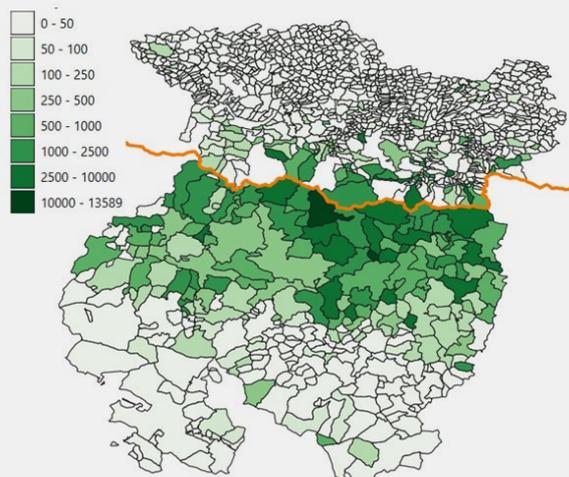


Figure 9. Places d'hébergement pour 1 000 habitants

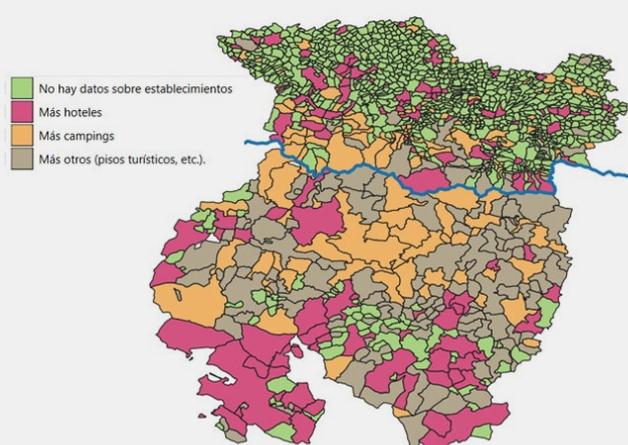


Figure 10. Type d'hébergement avec le plus de places

Note : En France, il n'y a pas de données pour les communes de moins de 1 000 habitants.

Le profil touristique du territoire étudié correspond, des deux côtés de la frontière, à un tourisme national, et particulièrement familial. **L'afflux de visiteurs dans le massif pyrénéen en provenance de zones urbaines relativement proches est très important (Toulouse, Saragosse, Pays Basque, Navarre, voire Bordeaux et Barcelone à certaines périodes de l'année).** Le tourisme international n'est pas particulièrement intense, à l'exception de l'échange frontalier logique nord-sud, qui est important. L'endroit qui concentre le plus de visiteurs internationaux est Lourdes, en raison de ses particularités. Cette ville dispose

également d'une offre hôtelière et commerciale très importante liée au tourisme spirituel.

En ce qui concerne la saisonnalité de la demande touristique, comme le montre le graphique suivant pour la province de Huesca - considérée représentative du comportement des destinations touristiques de l'AFC - **les niveaux les plus élevés de voyageurs et de nuitées correspondent à la saison estivale, et les hautes saisons ont tendance à s'étendre vers le printemps et l'automne, la demande hivernale liée aux sports d'hiver étant également conséquente.**

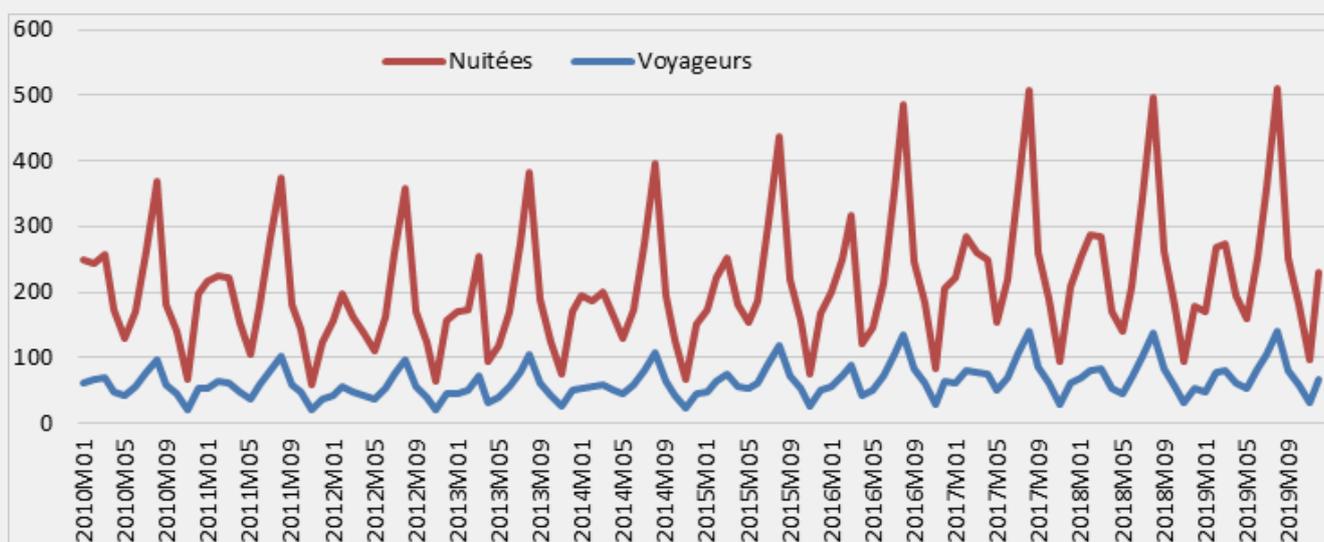


Figure 11. Évolution de la demande touristique dans la province de Huesca (2010-2019) (chiffres en milliers)

En ce qui concerne les ressources touristiques, les **sports d'hiver continuent à être un élément fondamental pour le territoire, non seulement en raison de leur effet direct pendant la saison hivernale, mais aussi en raison de l'effet d'image qu'ils véhiculent, faisant des Pyrénées une destination touristique reconnaissable**. Ainsi, outre le ski, de nombreuses zones des Pyrénées et des pré-Pyrénées ont acquis une renommée internationale comme destinations de tourisme actif : randonnée, escalade, canyoning, VTT, etc. Les ressources disponibles sur le territoire sont énormes, avec la complémentarité de pouvoir les combiner avec des destinations côtières peu éloignées, tant du côté de la Méditerranée que de l'Atlantique. Le tourisme rural, le tourisme actif et le tourisme de montagne apparaissent donc comme l'un des grands atouts de ce secteur et offrent des possibilités évidentes d'expansion au sein de l'Aire Fonctionnelle Centre. En outre, le territoire montagneux de l'AFC offre des températures plus fraîches pendant les périodes chaudes, en particulier l'après-midi et le soir, ce qui lui confère un rôle de plus en plus important de havre climatique.

La demande touristique valorise de plus en plus les zones intérieures, en particulier celles qui sont capables de maintenir la qualité des paysages, de préserver la culture et les activités traditionnelles et de mettre en valeur les atouts naturels, culturels et patrimoniaux, comme cela a été le cas dans de nombreuses zones des Pyrénées. La coopération transfrontalière en matière de tourisme dans ces zones intérieures est relativement bien développée, mais doit être maintenue, soutenue et renforcée. En particulier, il est important de structurer une offre touristique commune, y compris des routes ou des itinéraires transfrontaliers, ainsi qu'une image de destination partagée et cohérente des deux côtés de la frontière.

Le patrimoine historique et culturel, en plus d'être un élément commun d'identité du territoire transfrontalier, enrichit de manière décisive l'ensemble des ressources touristiques du territoire, configurant une offre d'une attractivité incontestable, qui se base sur la diversité et la beauté du territoire, avec des montagnes, des stations d'hiver, des zones rurales, des zones à haute valeur architecturale ou culturelle, etc. et sur la complémentarité avec la production agroalimentaire locale et

une gastronomie diversifiée. En effet, de nombreuses exploitations agricoles se diversifient dans des activités touristiques avec l'agrotourisme (restauration, hébergement, vente directe).

La liste des éléments protégés par les différentes réglementations nationales ou régionales est très longue et variée, notamment en ce qui concerne la protection du patrimoine matériel et immatériel, qui peut inclure des éléments sous différentes rubriques : ensembles patrimoniaux, jardins, sites, zones d'intérêt ethnologique, archéologique ou paléontologique, monuments historiques, sites patrimoniaux d'intérêt particulier, richesses linguistiques, etc.

Sans être exhaustif, de précieux vestiges de l'époque romaine peuvent être trouvés dans différentes parties du territoire de l'AFC (du côté français, Saint-Bertrand-de-Comminges se distingue, tandis que du côté espagnol, la ville romaine de Labitlosa ou la ville celtibéro-romaine d'Arcobriga peuvent être citées). Pour sa part, l'histoire commune du territoire et une grande partie de son patrimoine culturel et architectural sont largement liés au chemin de Saint-Jacques, dont le parcours est parallèle aux deux contreforts et traverse la chaîne montagneuse par ses cols naturels (Somport), pour rejoindre le chemin dit français à Puente la Reina, ou continuer le long de la côte cantabrique par les Chemins du Nord.

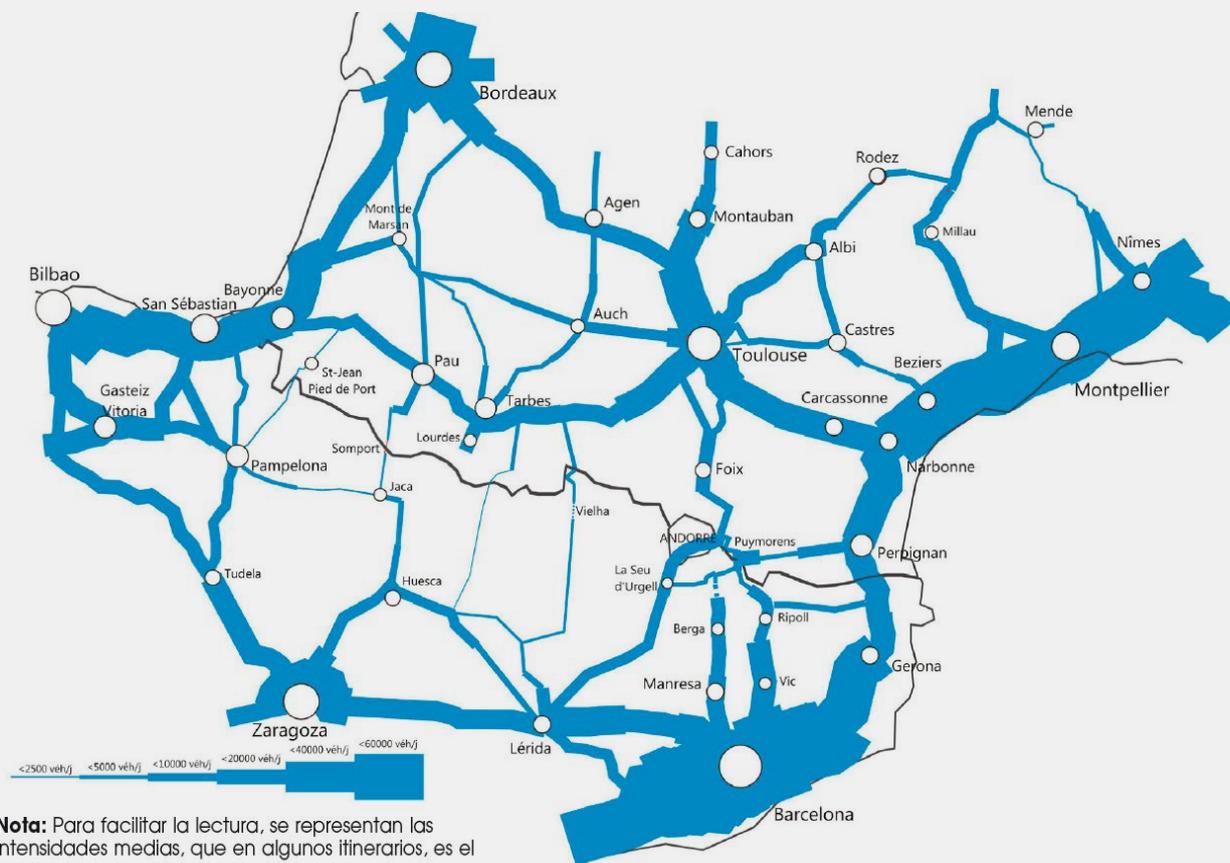
B.4. INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE MOBILITÉ.

B.4.1. INFRASTRUCTURES TRANSFRONTALIÈRES DE TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE

La majeure partie du trafic routier transfrontalier est canalisée par les routes à grande capacité situées aux extrémités orientale et occidentale de la frontière, où l'orographie plus favorable facilite les connexions routières, tandis que l'infrastructure est plus précaire et le trafic plus faible dans les Pyrénées centrales, en raison des difficultés orographiques et de la plus faible densité de population.

Le territoire de l'AFC compte quatre passages transfrontaliers : deux d'entre eux sont des tunnels (Bielsa-Aragnouet et Somport), tandis que les deux autres sont des cols de montagne (Col du Pourtalet et Col du Som-

port). Situés à une altitude plus basse et à l'abri des intempéries, notamment en hiver, les tunnels constituent le principal moyen de communication pour le transport routier de marchandises et de voyageurs.



Nota: Para facilitar la lectura, se representan las intensidades medias, que en algunos itinerarios, es el resultado de la suma de rutas paralelas.

Figure 12. Intensité journalière moyenne (IJM) des principaux passages frontaliers, 2017
Source : Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées (2020).

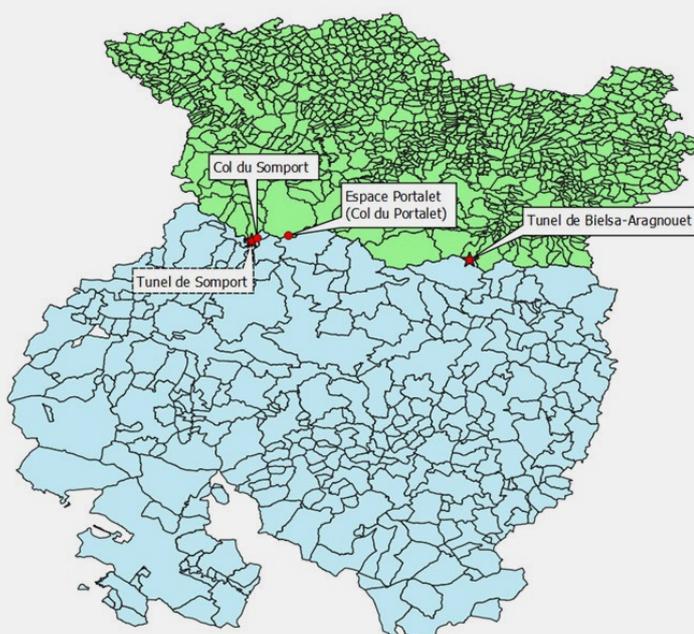


Figure 13. Passages routiers transfrontaliers dans l'AFC



Le tunnel transfrontalier du Somport, construit entre 1994 et 2002 grâce à un accord transfrontalier et inauguré en janvier 2003, est situé sur le tronçon entre la ville de Jaca en Espagne (accès direction Canfranc)

et Oloron-Sainte-Marie en France, et plus précisément situé à Canfranc-Estación. Le niveau de circulation dans le tunnel est considérable, avec des pics en saison estivale de plus de 200 000 véhicules par mois. Le tunnel est adapté à la circulation des marchandises dangereuses, sous réserve d'une notification préalable de passage et d'un protocole de sécurité spécifique. Le trafic de poids lourds représente 20 % du trafic total (environ 300 camions par jour), principalement d'une région à l'autre et, dans une moindre mesure, de l'Espagne vers l'Europe (Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées, 2020).

Le tunnel transfrontalier de Bielsa-Aragnouet, situé entre Bielsa (en Espagne) et Aragnouet (en France), a été ouvert en 1976 et, depuis 2008, il est géré conjointement par le gouvernement d'Aragon et le départe-



ment des Hautes-Pyrénées, actuellement par le biais du GECT Pirineos-Pyrénées. Cette infrastructure permet le passage de véhicules légers (90%) et de véhicules lourds (4%, 70 camions/jour) (AECT Pirineos-Pyrénées). Au cours de l'année 2022, 355 000 mouvements ont été enregistrés (dans les deux sens), soit une moyenne de près de 30 000 mouvements par mois ou 1 000 par jour. Les marchandises dangereuses ne sont pas autorisées et la circulation se fait principalement de région à région et rarement de l'Espagne/France vers le reste de l'Europe.

De plus, le type d'utilisation est différent : alors que dans les tunnels c'est le transport de marchandises et de personnes qui prédomine, au Col du Pourtalet (axe Sabiñánigo - Pourtalet - Laruns) le trafic le plus important est enregistré les samedis, dimanches et jours fériés et est lié au tourisme et aux achats. De même, la différence entre le trafic hivernal et estival est plus marquée que dans les tunnels.



Le col du Somport, à 1640 m d'altitude, est l'alternative routière au tunnel du Somport. Depuis l'ouverture du tunnel en 2003, le trafic par cette route a été fortement réduit et est principalement lié à l'accès aux stations de ski existantes.

En outre, à l'ouest du territoire de l'AFC, il y a le col de La Pierre Saint Martin, qui relie la vallée de Baretous (dans les Pyrénées Atlantiques, à l'intérieur du périmètre de l'AFC) et la vallée de Roncal (en Navarre, et donc en dehors du périmètre de l'AFC). À l'est, le tunnel de Vielha (hors du périmètre de l'AFC) relie les territoires de la Ribagorça et le Val d'Aran et se projette vers Huesca et le sud de la Haute Garonne et Toulouse. Bien qu'en dehors de son périmètre et sans caractère transfrontalier, joue un rôle important à l'est de l'AFC.

Le véhicule privé est, de loin, le moyen de transport le plus utilisé sur les quatre passages frontaliers de l'AFC, ainsi que pour le reste cité ci-dessous. Bien qu'il existe des moyens de transport collectifs qui couvrent une ou plusieurs sections de l'itinéraire, ils restent rares et sont mal coordonnés. Il existe cependant des alternatives, comme le covoiturage (par le biais de réseaux informels ou d'applications spécifiques), qui sont particulièrement utilisées pour la mobilité interne des deux côtés de la frontière (axe Saragosse-Huesca-Jaca en Espagne et Pau- Lourdes-Tarbes-Saint-Gaudens en France).

Le **Col du Pourtalet** présente également des difficultés de circulation, surtout en hiver et pour les poids lourds (0,5 % de son trafic, soit 6 camions par jour), avec un trafic total de 425 000 véhicules/an (AECT Pirineos-Pyrénées).

La prédominance généralisée du véhicule privé dans la mobilité routière a des effets importants sur la mobilité touristique. En basse saison, ce n'est pas un problème majeur, car la capacité de charge des routes et des parkings est suffisante. Cependant, lors des périodes de forte affluence touristique, tant au **nord qu'au sud de la frontière, la capacité de charge, ainsi que la capacité d'accueil et de services, sont largement dépassées.**

La question de la mobilité touristique est essentielle pour le territoire de l'AFC à différents niveaux, allant de la réduction de l'impact environnemental de l'activité touristique, à la qualité de l'expérience touristique pour les visiteurs, en passant par la sécurité routière et la minimisation des conflits avec la population locale. En ce qui concerne le premier point, il est nécessaire de soutenir la transition vers des moyens de transport doux, en favorisant la mobilité électrique et cycliste, en cohérence avec les valeurs environnementales du territoire et son orientation vers un tourisme vert respectueux de la nature.

En termes de qualité de l'expérience des visiteurs, la saturation des routes, des accès et des parkings génère une frustration logique chez ces visiteurs. Lorsqu'ils viennent de zones urbaines telles que Saragosse, Pau ou Toulouse pour une journée, ils peuvent même être dissuadés de prendre la route, de peur que leur destination ne soit déjà saturée à leur arrivée. Enfin, la mobilité touristique doit être gérée dans une perspective de sécurité, en tenant compte des risques naturels auxquels le réseau routier est exposé, ce qui nécessite une prudence accrue par rapport à d'autres types de destinations.

Les actions de mobilité touristique doivent également être dotées de la flexibilité nécessaire pour s'adapter aux nouvelles tendances et aux préférences des visiteurs. Par exemple, au cours de la dernière décennie et, en particulier, après la

pandémie, le tourisme en camping-car ou en utilitaire aménagé a connu une croissance exponentielle. De plus en plus de municipalités disposent d'infrastructures pour accueillir ce type de véhicules.

Face à l'ampleur du trafic routier de passagers, l'utilisation d'autres moyens de transport est résiduelle et souffre, en outre, du problème du manque de connexions transfrontalières, ce qui rend la situation du transport ferroviaire dans l'ensemble du territoire de l'AFC relativement précaire. **Depuis 50 ans, il n'y a plus de connexion ferroviaire dans les Pyrénées Centrales, bien que des efforts significatifs soient déployés des deux côtés de la frontière pour rétablir la connexion, qui devrait être disponible à moyen terme.** Le projet de réouverture de la liaison Pau-Canfranc-Saragosse est un projet exemplaire dans la mesure où il permettrait de transformer la ligne ferroviaire en une ligne

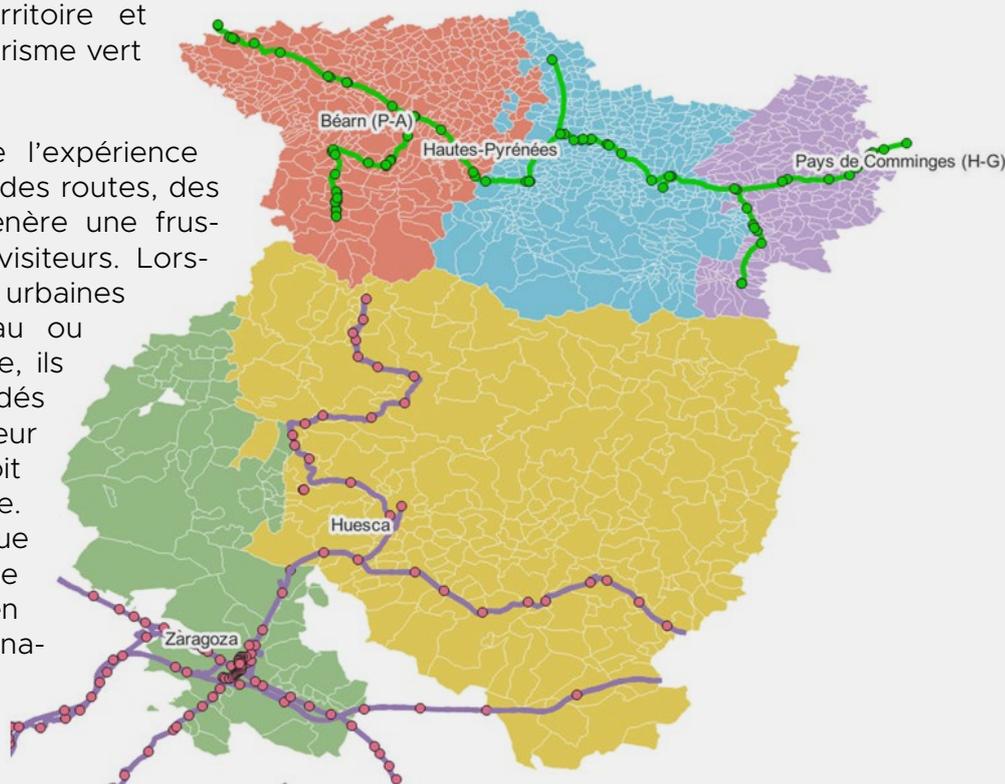


Figure 14. Réseau ferroviaire de l'AFC

internationale pour le transport de passagers et de marchandises, avec un écartement de rails européen, facilitant les voyages directs entre l'Espagne et le reste de l'Europe. La connexion contribuera également à la décar-

bonisation du transport de marchandises en encourageant le transfert modal vers le rail.

B.4.2. INVENTAIRE DES SERVICES EXISTANTS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ COLLECTIVE TRANSFRONTALIÈRE.

Outre le véhicule privé qui, comme indiqué ci-dessus, est le moyen de transport principal dans l'Aire Fonctionnelle Centre, le territoire dispose de divers services ou possibilités de mobilité collective, proposés à la fois par le secteur public et le secteur privé. Ces services et solutions ne s'adressent pas seulement aux résidents, mais visent également à organiser la mobilité des touristes.

Dans le secteur **privé, les taxis et les camionnettes taxis** sont une option courante pour la mobilité locale, en remplacement des véhicules privés. Dans la plupart des chefs-lieux de département de l'AFC, il existe des entreprises qui proposent ce service de manière ininterrompue. Certaines entreprises disposent d'une flotte de véhicules offrant suffisamment d'espace pour les passagers et les bagages (ce qui est particulièrement important pour les touristes, les skieurs, les pèlerins, etc.), ainsi que de véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite (sur réservation). Outre les trajets urbains de courte distance, ils sont utilisés pour les transferts vers les aéroports, les circuits, les itinéraires de moyenne distance ou, dans une moindre mesure, pour relier des segments d'itinéraires non-couverts par les services de transport public existants. Ils fournissent également des services connexes tels que, par exemple, la collecte et la livraison urgentes de médicaments.

En outre, des **compagnies de bus privées** proposent des services de transport interurbain, reliant différentes localités du territoire de l'AFC. A titre d'exemple, voici les liaisons frontalières existantes avec ce moyen de transport :

 Ligne Jaca - Canfranc - Somport - Astún (Communauté de Communes de la Haute Vallée de l'Aragon). Les horaires, disponibles sur son [site Internet](#), prévoient cinq fréquences quotidiennes, avec

des arrêts dans la plupart des localités de l'itinéraire. Avec ce service, à l'arrivée à Canfranc-Estación, il serait possible de changer pour la [ligne 550 Canfranc-Bedous](#) (Région Nouvelle-Aquitaine), qui remplace la liaison ferroviaire sur ce tronçon. Cette seconde possibilité offre entre 4 et 6 fréquences quotidiennes, selon la période de l'année. Les horaires des deux lignes de bus n'étant pas coordonnés, les voyageurs doivent attendre plus d'une heure pour une correspondance sur l'axe sud-nord, tandis que sur l'axe nord-sud, la situation est encore plus complexe et implique de longues attentes entre les deux lignes de bus. .

 Ligne Sabiñánigo - Sallent de Gállego - Formigal. Ce service d'autobus n'atteint pas la frontière du Pourtalet, qui n'est qu'à 5,6 km, et il est nécessaire d'utiliser les taxis disponibles sur ce secteur pour atteindre ce col. De là, il est possible d'utiliser la ligne 525 Pourtalet - Laruns (Région Nouvelle-Aquitaine), bien qu'elle ne soit disponible que pendant les mois d'hiver, lorsque la station de ski d'Artouste est ouverte (liaison entre Laruns et Artouste), ainsi que pendant les mois de juillet et août (liaison Laruns - Artouste - Pourtalet). Par conséquent, la liaison complète avec le Pourtalet n'est disponible que pendant les mois de juillet et d'août. De plus, de septembre à décembre et d'avril à juin, cette ligne cesse de fonctionner, ne laissant que la possibilité d'utiliser les taxis locaux.

La ligne 524, qui fait également partie du réseau de bus régional Nouvelle-Aquitaine, relie Laruns à Pau.

 Enfin, il n'existe actuellement aucune liaison transfrontalière de transport public sur l'axe Aínsa - Bielsa - Saint-Lary-Soulan. Cependant, différents moyens de transport couvrent certains tronçons, comme la ligne entre Aínsa et Bielsa (avec une seule liaison quotidienne). Du côté français, une ligne de bus relie Saint-Lary-Soulan à Lanmezean, où se trouve la gare SNCF.

La complexité des transports collectifs transfrontaliers, en termes de connexions et de fréquence, a favorisé les alternatives telles que **le covoiturage ou l'autopartage, en**

particulier à la confluence des routes de liaison. Ainsi, diverses plateformes offrant la possibilité de publier des trajets ouverts à l'incorporation de voyageurs ont gagné en popularité au cours des dernières années, fournissant des solutions de mobilité personnalisées et durables. Le covoiturage élargit non seulement les possibilités de mobilité pour les résidents et les visiteurs, mais contribue également de manière significative à la réduction du trafic en augmentant le nombre d'occupants par véhicule. Pendant les mois d'hiver, on observe une augmentation notable de la demande pour les trajets liés aux sports d'hiver, principalement à partir des chefs-lieux et des municipalités semi-urbaines vers les principales destinations de montagne. D'autre part, pendant la saison estivale, il y a une augmentation similaire de la demande de trajets partagés, principalement vers les stations touristiques ou vers l'entrée de zones naturelles protégées. Logiquement, ces itinéraires offrent généralement la possibilité de s'arrêter dans n'importe quelle ville intermédiaire, ce qui leur permet également d'atteindre des zones qui ne sont pas reliées par des lignes de transport régulières. Le développement de ces pratiques est beaucoup plus avancé en France qu'en Espagne. En effet, il existe un réseau d'aires aménagées dans des lieux stratégiques et des outils de communication permettant aux conducteurs de se rencontrer et de partager leurs trajets. Une [carte interactive](#) . Opeut être consultée sur le lien suivant. D'autres exemples sont le système ILLICOV dans le territoire de Neste-Barousse et du Comminges ou l'expérimentation menée à travers la plateforme Klaxit. D'une manière générale, ce type de mobilité offre une grande flexibilité horaire et une plus grande accessibilité aux petites villes, ce qui permet de surmonter les difficultés liées au transport public traditionnel.

Pour ceux qui préfèrent la flexibilité d'avoir leur propre véhicule pour une période spécifique, **des sociétés de location de voitures** sont également disponibles. Cette option est particulièrement intéressante pour les visiteurs qui souhaitent explorer l'ensemble de l'AFC avec plus de liberté et de flexibilité. A noter que les points de location de voitures les plus fréquentés sont situés dans les grandes infrastructures de transport de

passagers, telles que les aéroports de Saragosse, Pau et Toulouse.

Le transport à la demande a connu une augmentation significative, permettant aux utilisateurs de demander des services de transport personnalisés. En général, l'utilisation de ce moyen de transport est liée à des voyages de groupe et à des objectifs touristiques, tels que la randonnée, les sports d'hiver, les itinéraires culturels ou gastronomiques. Il existe quelques exemples de transport à la demande impulsés par les autorités publiques, comme "[La Navette OssauLib](#)" , qui consiste en un mini-bus de huit places qui ne circule (et ne s'arrête aux arrêts) que si une réservation a été effectuée, au plus tard la veille à 17 heures.

En commençant par les **services publics** avec des **connexions ferroviaires**, et malgré l'absence de connexion transfrontalière, il existe des services au nord et au sud de la frontière qui servent à la mobilité interne. Du côté espagnol, RENFE propose la liaison entre Saragosse et Canfranc (via Huesca et Jaca). Depuis ce point, il est possible de traverser la frontière pour arriver à Bedous via la ligne 550 citée auparavant, d'où il est possible d'accéder au réseau ferroviaire français via Oloron et Pau. Concrètement, il existe 3 horaires quotidiens du lundi au dimanche en TER, exploités par la SNCF, reliant Bedous à Oloron et Pau. **Le transport ferroviaire permet de développer des solutions basées sur l'intermodalité (transports individuels, vélos, véhicules de mobilité personnelle), notamment en termes d'accès aux stations d'hiver.**

Certaines zones urbaines ou semi-urbaines du territoire de l'AFC, comme Huesca, Saragosse, Jaca, Sabiñánigo, Pau, Tarbes ou Saint Gaudens disposent de services de **bus urbains**, dont la densité et l'utilité varient fortement en fonction de la taille de la ville. Dans tous les cas, il s'agit de possibilités intéressantes pour relier les zones métropolitaines périphériques avec des gares routières ou ferroviaires.

De la même façon, certains d'entre eux proposent des services de location de **véhicules de mobilité personnelle** tels que des bicyclettes, des scooters et des scooters

électriques, qui sont des options de mobilité douce particulièrement utiles pour les courts trajets urbains.

Dans certaines zones spécifiques du territoire de l'AFC qui connaissent des problèmes de bouchons à certaines périodes de l'année, particulièrement liés à l'afflux de touristes, des services spécifiques de gestion de la mobilité touristique ont été mis en place, comme :

→ Lorsqu'il existe une surcharge des parkings d'entrée à un site, deux actions principales ont été retenues :

- Créer des parkings relais avant l'entrée, combinés aux transports publics (navettes) vers le site d'intérêt. Le secteur d'Ordesa (Parc National d'Ordesa et du Mont Perdu) ou la vallée de Benasque (Parc Naturel de Posets-Maladeta) en sont des exemples.

- Réguler le stationnement à l'entrée même, afin d'éviter la saturation, en mettant en place une plateforme d'information sur l'occupation qui restreint l'accès lorsque la capacité maximale est atteinte. On en trouve un exemple dans certaines zones des Pyrénées-Atlantiques².

→ Dans les sites touristiques à forte demande, de manière assez similaire au cas précédent, des solutions basées sur un système de pré-réservation ont également été mises en œuvre.

→ Dans les zones où l'activité touristique a lieu sur des routes peu fréquentées, il existe des exemples de transport à la demande, le plus souvent proposés par des entreprises privées. On trouve des exemples dans les régions de Torla, Bielsa et Gistáin.

Enfin, il convient de noter que les notions de tourisme ou d'activité sportive et de mobilité sont parfois imbriquées, comme dans le cas de la mobilité à pied ou à vélo (mobilité douce). Ces moyens de transport, qui

peuvent également faire partie des solutions utilisées au quotidien, sont favorisés par l'amélioration des infrastructures, notamment en milieu urbain ou semi-urbain, ainsi que par les nouvelles technologies électriques. Le déploiement de la mobilité douce est confronté à certains défis, tels la nécessaire interconnexion entre différents modes de transports, le partage des infrastructures et la coexistence avec d'autres modes de transport sur les routes, la sécurité et la disponibilité de services de location flexibles. De plus, au niveau transfrontalier, l'interdiction de circuler à vélo dans les tunnels a un impact sur le développement potentiel des solutions de mobilité douce transfrontalières. En plus d'être une solution de mobilité quotidienne, le vélo et la marche ont une importance significative dans les zones naturelles protégées ou les zones avec des ressources touristiques importantes et sont un élément clé à prendre en compte dans la conception des stratégies de mobilité touristique.

En conclusion, l'Aire Fonctionnelle Centre dispose d'une offre de services de mobilité assez diversifiée, même si elle manque de cohérence au niveau transfrontalier. Des deux côtés de la frontière, des solutions à des défis spécifiques, tels que la gestion de la mobilité touristique ou l'accès à des zones naturelles protégées, sont mises en œuvre. La coopération transfrontalière est un instrument pertinent pour systématiser les initiatives lancées, maximiser leur impact et générer une véritable dynamique d'échange de personnes, de services et de biens.

B.4.3. LA MOBILITÉ DANS LA PRATIQUE : EXEMPLES D'ITINÉRAIRES SUR LE TERRITOIRE DE L'AFC.

Cette section présente une série d'études de cas représentatifs des différents contextes, motivations et préférences autour des relations de mobilité existantes dans l'AFC. L'objectif est d'illustrer la manière dont les infrastructures de transport et les services qui leur sont associés sont combinés, en identifiant également les possibilités de développement et les barrières existantes à la mobilité transfrontalière.

² Les parkings réglementés peuvent être consultés sur le lien suivant : <https://reussirmarando.com/parking-en-montagne/> 

| Exercice 1 | | | |
|---|---|---|---|
| Origine  | Destination  | Motivation pour le voyage  | Contraintes  |
| Paris | Lourdes | Voyage de tourisme religieux au Sanctuaire de Lourdes | Voyage pour une famille avec deux adultes, une personne âgée et deux mineurs. |

Pour cet exemple d'exercice de mobilité, les possibilités suivantes peuvent être envisagées :

| | |
|--|---|
| Train  | <p>Train à grande vitesse (TGV) disponible de la gare de Paris-Montparnasse à la gare de Lourdes. Le sanctuaire se trouve à environ 2 kilomètres. Il est accessible à pied, en taxi ou par les transports en commun locaux. Les lignes de bus 4 et 5 permettent de rejoindre le Sanctuaire et ses environs depuis la gare. Pour plus d'informations, consulter ce lien. ✨</p> |
| Avion  | <p>Il y a un vol direct, opéré par Volotea, de l'aéroport de Paris-Orly (ORY) à l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées (LDE). Depuis l'aéroport, on peut prendre un taxi, réserver un service de navette à la demande, louer une voiture ou prendre le bus jusqu'au Sanctuaire. Les navettes de l'aéroport, pour un tarif unique de 3 €, se rendent directement au centre de Lourdes, avec des arrêts à la gare SNCF et sur l'avenue du Paradis, à proximité du Sanctuaire. Les horaires de ces navettes sont adaptés aux arrivées et départs des vols réguliers. Pour plus d'informations, consulter ce lien. ✨</p> |
| Bus  | <p>Plusieurs compagnies de bus proposent des services de Paris à Lourdes. La ligne qui couvre cet itinéraire fait des arrêts dans d'autres territoires de l'AFC tels que Saint-Gaudens et Lannemezan.</p> |
| Voiture privée  | <p>La distance entre Paris et Lourdes est d'environ 850 kilomètres. La voiture privée offre une grande flexibilité en termes d'horaires et d'itinéraires alternatifs.</p> |
| Covoiturage  | <p>Certains services de covoiturage offrent la possibilité de partager un trajet en voiture avec un autre utilisateur se rendant à la même destination. Ce service offre une certaine flexibilité, car le conducteur peut s'adapter, dans une certaine mesure, aux besoins du passager. Dans ce cas particulier, cette option ne serait pas la plus appropriée puisque 5 personnes au total font le voyage ; avec le conducteur du covoiturage, les occupants du véhicule dépasseraient la capacité maximale du véhicule.</p> |

| Exercice 2 | | | |
|---|---|---|---|
| Origine  | Destination  | Motivation pour le voyage  | Contraintes  |
| Toulouse | San Juan de la Peña | Voyage culturel dans le paysage protégé de San Juan de la Peña et du Monte Oroel | Voyage pour trois adultes |

Pour cet exemple d'exercice de mobilité, les options suivantes peuvent être envisagées :

| | |
|--|--|
| Train  | <p>On peut prendre un train de Toulouse à Saragosse, avec des correspondances à Narbonne et Barcelone. Une fois à Saragosse, des trains et des bus relient la capitale aragonaise à Jaca, la ville la plus proche de San Juan de la Peña. Depuis Jaca, vous pouvez prendre un taxi pour vous rendre aux monastères de San Juan de la Peña. Pendant les mois de juillet et d'août, un service exceptionnel de bus relie Jaca aux monastères de San Juan de la Peña. L'accès à cette enclave, difficile à atteindre, est ainsi facilité. Les bus font également office de navette entre l'ancien et le nouveau monastère et facilitent le transport de ses employés.</p> |
| Avion  | <p>Il n'y a pas de vol direct entre Toulouse et Saragosse, mais il est possible d'atterrir à l'aéroport de la capitale aragonaise en combinant plusieurs vols, avec des escales dans des villes espagnoles comme Madrid, Barcelone ou Palma de Majorque. Depuis l'aéroport de Saragosse, vous pourrez poursuivre votre voyage par voie terrestre jusqu'à San Juan de la Peña en voiture de location, en taxi ou en transport à la demande. Si vous optez pour le train ou l'autobus, vous devrez vous rendre au centre de Saragosse pour prendre la correspondance avec Jaca et suivre l'itinéraire mentionné au paragraphe précédent.</p> |
| Bus  | <p>Plusieurs compagnies d'autobus assurent la liaison Toulouse-Saragosse. Pour aller de Saragosse à Jaca, il faut suivre l'itinéraire mentionné ci-dessus, en utilisant les moyens de transport également détaillés.</p> |
| Voiture privée  | <p>La distance entre Toulouse et San Juan de la Peña est d'environ 330 kilomètres. Les véhicules privés offrent une grande flexibilité en termes d'horaires et d'itinéraires. Depuis Toulouse, prendre l'autoroute A64 direction Pau, puis se diriger vers le sud par la N134 et franchir la frontière par le tunnel du Somport direction Jaca. Une fois sur place, le meilleur moyen d'accéder au complexe monumental est de prendre la N-240 (Jaca/Pampelune), de tourner à Santa Cruz de la Serós et de suivre les indications pour le monastère de San Juan de la Peña.</p> |
| Covoiturage  | <p>Les services de covoiturage offrent la possibilité de partager un trajet en voiture avec un autre utilisateur se rendant à la même destination. Ce service offre une certaine flexibilité, car le conducteur peut s'adapter, dans une certaine mesure, aux besoins du passager. Les trajets les plus probables sont ceux qui couvrent l'itinéraire Toulouse-Saragosse ou Toulouse-Jaca. Une fois dans ces villes, il faudra suivre l'itinéraire mentionné ci-dessus pour atteindre le paysage protégé de San Juan de la Peña et du Monte Oroel.</p> |

| Exercice 3 | | | |
|---|---|--|---|
| Origine  | Destination  | Motivation pour le voyage  | Contraintes  |
| Bilbao | Aínsa | Voyage en VTT dans la Zona Zero | Un groupe de 9 adultes avec leurs vélos |

Pour cet exemple d'exercice de mobilité, les options suivantes peuvent être envisagées :

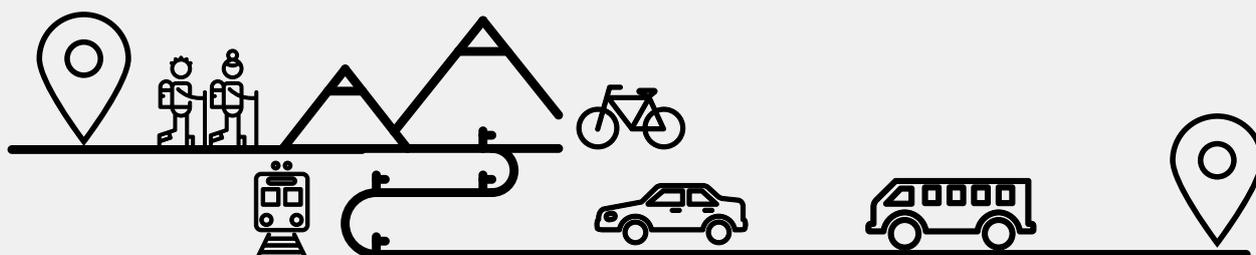
| | |
|---|--|
| <p>Train - Bus</p>   | <p>Le groupe de 9 adultes et leurs vélos pourraient prendre le train de Bilbao à Saragosse ; une fois dans la capitale aragonaise, ils devraient changer de train pour prendre un autre train jusqu'à Sabiñánigo ; toutes les informations relatives au transport ferroviaire des vélos peut être consultée sur ce lien . Depuis Sabiñánigo, il est possible de prendre un bus jusqu'à la ville d'Aínsa. La compagnie de bus qui assure cette liaison impose certaines limitations au transport de vélos :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Supplément de 10 € par vélo et par trajet, à régler au guichet lors de l'embarquement. ● Les vélos doivent peser moins de 30 kg. ● Les vélos doivent être correctement emballés dans une boîte ou un sac. ● Capacité maximale de 5 vélos dans le compartiment à bagages ; le groupe doit être divisé en deux, car il y a un total de 9 vélos. ● Les équipements sportifs ne peuvent être transportés que s'il y a suffisamment de place dans le compartiment à bagages ; les bagages ont toujours la priorité sur les vélos. <p>Toutefois, l'entreprise propose un service de transport en camionnette, ainsi que d'autres services de livraison d'équipements sportifs pour les utilisateurs qui le souhaitent, ou pour les situations dans lesquelles les vélos ne peuvent pas voyager dans le bus lui-même.</p> |
| <p>Voiture privée</p>  | <p>La distance entre Bilbao et Aínsa est d'environ 340 kilomètres. Au moins deux véhicules équipés pour le transport de vélos seraient nécessaires pour déplacer le groupe.</p> |

C CUADRO DE CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO DEL TERRITORIO DEL ÁREA FUNCIONAL CENTRO.

|  CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU TERRITOIRE |  POPULATION, CAPITAL HUMAIN ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE |
|--|--|
| <p>- Le territoire de l'AFC est très varié d'un point de vue climatique, orographique et écologique, avec une grande richesse d'habitats et de biodiversité.</p> | <p>- Au niveau démographique, les tendances les plus significatives sont : le maintien ou la légère croissance de la population (induite par le solde migratoire positif), le vieillissement (qui tend à s'accroître) et une tendance au dépeuplement des zones rurales, contrairement à la croissance des zones urbaines ou semi-urbaines.</p> |
| <p>- Contrairement aux limites orientales et occidentales du massif pyrénéen, il n'y a pratiquement pas de zones urbaines importantes.</p> | <p>- La tendance à l'évolution qualitative de la demande de services publics locaux génère par ailleurs des difficultés d'accessibilité aux services publics, dans un contexte de forte dispersion de la population et de zones difficiles d'accès.</p> |
| <p>- Le territoire compte un grand nombre d'espaces naturels protégés, qui constituent l'une des principales attractions touristiques.</p> | <p>- Le capital humain est l'une des grandes forces de l'AFC, dont les territoires sont bien positionnés sur pratiquement tous les indicateurs.</p> |
| <p>- Le changement climatique est un défi pour le territoire de l'AFC en termes de préservation de l'environnement et de ses principales activités économiques.</p> | <p>- Le secteur tertiaire représente le plus grand nombre d'actifs occupés. La tendance est particulièrement marquée dans les zones proches du massif (tourisme) et dans les zones urbaines (services aux entreprises, administration publique).</p> |
|  MOBILITÉ DES PERSONNES, DES BIENS, DES SERVICES ET DES CONNAISSANCES |  TOURISME, PATRIMOINE ET CULTURE |
| <p>- Il existe quatre passages transfrontaliers sur le territoire des AFC : deux tunnels (Bielsa-Aragnoet et Somport) et deux cols (Col du Pourtalet et Col du Somport). En dehors du périmètre du territoire des AFC, il y a les cols de la Pierre de Saint Martin (à l'ouest) et de la Vallée d'Aran (à l'est).</p> | <p>- Le territoire de l'AFC dispose d'un secteur touristique bien établi, qui doit faire face à des enjeux tels que le changement climatique, la durabilité, la désaisonnalisation, la gestion des flux touristiques et la mobilité, entre autres.</p> |
| <p>- Que ce soit en interne de part et d'autre de la frontière ou pour les déplacements transfrontaliers, le véhicule privé est de loin le moyen de transport le plus utilisé.</p> | <p>- L'afflux de visiteurs dans les Pyrénées en provenance de zones urbaines relativement proches (Toulouse, Saragosse, Pays basque, Navarre, voire Bordeaux et Barcelone à certaines périodes de l'année) est très important.</p> |
| <p>- Aux périodes de pointe, la capacité de transport, ainsi que la capacité d'accueil et de service, sont largement dépassées.</p> | <p>- Les sports d'hiver sont un produit touristique clé, à la fois directement pendant la saison hivernale et par leur effet de marque.</p> |
| <p>- Les possibilités de transport public transfrontalier sont peu nombreuses et souffrent d'un manque important de coordination, ce qui les rend peu viables dans la pratique</p> | <p>- La richesse du patrimoine historique et culturel, ainsi que le lien avec l'identité du territoire transfrontalier, enrichissent toutes les ressources touristiques.</p> |

D DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'APPROCHE INTÉGRÉE.





D.1. AXE 1. DÉVELOPPEMENT DE SERVICES DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT TRANSFRONTALIERS SÛRS ET FIABLES POUR FACILITER L'ACCÈS DES PERSONNES AUX SERVICES.

D.1.1. PRIORITÉ 1.1. DÉVELOPPEMENT ET AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE SERVICES DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT TRANSFRONTALIER BASÉS SUR L'INTERMODALITÉ (TRAIN, BUS, MOBILITÉ DOUCE, À LA DEMANDE ET PARTAGÉE) ET ADAPTÉS AUX BESOINS LOCAUX.

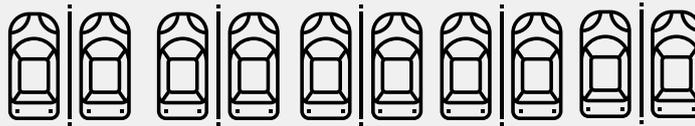
| | |
|---|--|
| <p>Justification de la nécessité d'une intervention intégrée</p> | <p>Le véhicule privé est, de loin, le moyen de transport le plus utilisé sur les quatre passages frontaliers de l'AFC. Bien qu'il existe des moyens de transport collectifs qui couvrent une ou plusieurs sections de l'itinéraire, ils restent rares et sont mal coordonnés, les possibilités d'intermodalité sont donc exceptionnelles.</p> |
| <p>Typologie indicative des actions</p> | <p>Les actions suivantes, entre autres, pourraient contribuer à la mise en œuvre du contenu de cette priorité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Conception et développement d'un Plan stratégique de mobilité qui pose les bases pour, à moyen terme, enrichir et étendre l'offre de transport, ainsi que l'interconnexion des différents moyens de transport, à la fois transfrontaliers et multimodaux (bus-train-vélo, entre autres). ● Conception et expérimentation à l'échelle pilote de services transfrontaliers de mobilité collective adaptés aux besoins locaux, y compris des solutions de billetterie unique ou mutuellement reconnue. ● Conception et mise en œuvre à l'échelle pilote de solutions pour la décarbonation de la mobilité transfrontalière, y compris l'augmentation du nombre de bornes sur les principaux axes de mobilité dans une perspective de maillage du territoire ainsi que la mise à disposition de véhicules en libre-service. Dans le domaine du transport de marchandises, réalisation d'études sur le potentiel de décarbonisation par l'existence d'une connexion ferroviaire transfrontalière. ● Conception et mise en œuvre, à l'échelle pilote, de programmes de mobilité cycliste et de voies vertes, y compris leur compatibilité avec d'autres modes de transport collectif. |
| <p>Acteurs concernés</p> | <p>Les catégories d'acteurs suivantes pourraient notamment être impliquées dans la mise en œuvre de cette priorité : les autorités publiques locales, départementales, provinciales ou régionales, les services de transport public, les entreprises de transport privé, les gestionnaires d'espaces protégés, les groupes d'entreprises ou d'entrepreneurs, les représentants de la société civile et le tissu associatif du territoire.</p> |
| <p>Résultats attendus</p> | <p>Grâce à cette priorité, un plan stratégique de mobilité serait disponible à court terme, servant de base pour la fourniture de services de mobilité collective transfrontalière à moyen terme, y compris l'essai de solutions à l'échelle pilote. En complément, des interventions liées à la mobilité cycliste seront développées, y compris des actions pour sa compatibilité avec d'autres moyens de transport collectifs.</p> |
| <p>Proposition d'indicateurs de suivi de la stratégie</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de stratégies de mobilité transfrontalière ou de plans d'action élaborés. ● Nombre de solutions de mobilité rendues possibles ou facilitées. ● Nombre de plans de mobilité cycliste élaborés |



D.1. AXE 1. DÉVELOPPEMENT DE SERVICES DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT TRANSFRONTALIERS SÛRS ET FIABLES POUR FACILITER L'ACCÈS DES PERSONNES AUX SERVICES.

D.1.2. PRIORITÉ 1.2. PROTECTION DES VOIES DE COMMUNICATION TRANSFRONTALIÈRES CONTRE LES RISQUES NATURELS ET AMÉLIORATION DE L'INFORMATION AU PUBLIC SUR L'ÉTAT DE CES VOIES ET DES MOYENS DE TRANSPORT.

| | |
|--|---|
| <p>Justificación de la necesidad de intervención integrada</p> | <p>Outre le relief accidenté, un autre facteur déterminant des carences en matière d'infrastructures de transport routier dans l'AFC est lié au réseau de routes hivernales, qui se complique logiquement à mesure que l'altitude augmente et que le réseau primaire est abandonné au profit de routes secondaires ou tertiaires.</p> |
| <p>Tipología indicativa de acciones</p> | <p>Les actions suivantes pourraient notamment contribuer à la mettre en œuvre le contenu de cette priorité qui devra prendre en compte les mesures déjà existantes de part et d'autre de la frontière :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Élaboration d'un diagnostic du niveau de risque des routes et des infrastructures de transport face au changement climatique. ● Renforcement de la coopération transfrontalière en matière de prévention, de sensibilisation et de communication sur la sécurité routière, tant en ce qui concerne la population résidente que les touristes, y compris les publics cibles tels que les cyclistes, les randonneurs et les occupants de camping-cars. ● Améliorer la diffusion de l'information sur l'état des routes d'un point de vue transfrontalier, par l'utilisation des nouvelles technologies et de l'information en temps réel, en vue de parvenir, à moyen terme, à l'interopérabilité des systèmes et des équipements d'assistance routière, de prévention et de gestion des incidents et de viabilité hivernale. ● Prise en compte partagée des risques routiers entre les différentes modalités : automobiles, vélos électriques, vélos non électriques. |
| <p>Actores pertinentes</p> | <p>Les catégories d'acteurs suivantes pourraient notamment être impliquées dans la mise en œuvre de cette priorité : les autorités publiques locales, départementales, provinciales ou régionales, les services de transport public et d'urgence (entre autres), les entreprises qui fournissent des services de viabilité hivernale, les associations de conducteurs et de professionnels du transport et les représentants de la société civile, entre autres.</p> |
| <p>Resultados esperados</p> | <p>Cette priorité devrait fournir, à court terme, un diagnostic du niveau de risque des infrastructures dans le contexte du changement climatique. En outre, des actions de sensibilisation à la sécurité routière seront menées et les informations disponibles seront améliorées grâce à l'utilisation de nouvelles technologies.</p> <p>A moyen terme, les actions ci-dessus devraient permettre de progresser vers l'interopérabilité des systèmes et des services d'assistance routière et de gestion des incidents.</p> |
| <p>Propuesta de indicadores de seguimiento de la estrategia</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Nombre d'évaluations du niveau de risque des infrastructures de transport. ● Nombre de campagnes de sensibilisation à la sécurité des transports menées dans une perspective transfrontalière. ● Nombre d'outils d'information routière créés ou optimisés. |



D.2. AXE 2. CONSOLIDATION D'UNE OFFRE DE TOURISME DURABLE BASÉE SUR L'ITINÉRANCE TRANSFRONTALIÈRE.

D.2.1. PRIORITÉ 2.1. DÉVELOPPEMENT DE SOLUTIONS DURABLES DE GESTION DE LA MOBILITÉ ET DES FLUX TOURISTIQUES, DE LA CAPACITÉ DE CHARGE ET DE SERVICE SUR LES SITES TOURISTIQUES À GRANDE AFFLUENCE..

| | |
|---|--|
| <p>Justification de la nécessité d'une intervention intégrée</p> | <p>L'utilisation dominante et généralisée de la voiture privée dans la mobilité routière a des effets importants sur la mobilité touristique. En basse saison, ce n'est pas un problème majeur. Cependant, aux périodes d'affluence, au nord comme au sud de la frontière, la capacité de transport, de service et d'accueil est largement dépassée. L'organisation de la mobilité touristique est un défi réel pour ce qui est de l'accès aux zones naturelles protégées, aux stations d'hiver, au patrimoine et aux sites touristiques.</p> <p>L'hétérogénéité de la mobilité touristique dans les Pyrénées, qui combine les véhicules motorisés avec la marche et le vélo, ainsi que la spécificité des défis propres à chaque zone, accentue la nécessité de mettre en œuvre un système ambitieux de collecte de données et de suivi de l'affluence, de la capacité d'accueil, du service et de l'accueil dans les sites touristiques sollicités.</p> |
| <p>Typologie indicative des actions</p> | <p>Les actions suivantes, entre autres, pourraient contribuer à concrétiser le contenu de cette priorité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Réalisation d'un inventaire ou d'une compilation d'informations sur les solutions réussies en matière de mobilité touristique dans d'autres zones des Pyrénées ou dans d'autres territoires européens confrontés à des défis similaires. ● Réalisation d'études sur la fréquentation et la capacité d'accueil, le service et l'accueil touristique dans des zones singulières, complétées par la mise en œuvre à l'échelle pilote de mesures alternatives pour l'organisation de la mobilité touristique (limitation de l'accueil sur rendez-vous, préférence pour ceux qui vendent des produits touristiques, connexion des parkings en fond de vallée par le biais des transports publics, entre autres). ● Mise en place d'une plateforme de collecte de données, de contrôle et de gestion de l'affluence, de la capacité de charge, de la capacité de service et d'accueil dans l'environnement naturel et urbain, en utilisant les nouvelles technologies et les outils numériques. |
| <p>Acteurs concernés</p> | <p>Les catégories d'acteurs suivantes pourraient notamment être impliquées dans la mise en œuvre de cette priorité : les autorités publiques locales, départementales, provinciales ou régionales, les sociétés de transport public, les organismes de gestion des infrastructures de transport, les organismes de gestion des zones naturelles protégées, les offices de tourisme, les entreprises du secteur touristique et les associations locales.</p> |
| <p>Résultats attendus</p> | <p>Cette priorité prévoit, à court terme, un inventaire des solutions de mobilité touristique potentiellement applicables au territoire de l'AFC, ainsi que la mise en œuvre d'interventions pilotes pour la gestion de la mobilité touristique adaptées aux besoins spécifiques de la ressource touristique en question. Il y aura également un système de collecte de données et de gestion de l'affluence, de la capacité d'accueil, du service et de la réception en temps réel, qui servira à orienter les actions les plus importantes à entreprendre à moyen terme.</p> |
| <p>Proposition d'indicateurs de suivi de la stratégie</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de solutions de mobilité touristique identifiées. ● Nombre de solutions de gestion de la mobilité dans les sites touristiques créées. ● Nombre d'outils intelligents pour le contrôle et la gestion des flux touristiques développés. |



D.2. AXE 2. CONSOLIDATION D'UNE OFFRE DE TOURISME DURABLE BASÉE SUR L'ITINÉRANCE TRANSFRONTALIÈRE.

D.2.2. PRIORITÉ 2.2. MEILLEURE CONNAISSANCE DES BESOINS ET DES ATTENTES DES VISITEURS EN VUE DE LA CRÉATION ET DE LA PROMOTION D'ITINÉRAIRES TOURISTIQUES TRANSFRONTALIERS ET D'UNE OFFRE DE PRODUITS TOURISTIQUES INTÉGRÉS CLÉS EN MAIN.

| | |
|---|---|
| <p>Justification de la nécessité d'une intervention intégrée</p> | <p>Le territoire de l'AFC dispose d'un grand potentiel pour le développement de produits touristiques transfrontaliers, au-delà des sports d'hiver et de montagne, qui continuent évidemment à représenter un élément fondamental, y compris dans la perspective de consolidation des Pyrénées comme une destination touristique reconnaissable.</p> <p>D'un point de vue transfrontalier, il convient de progresser vers la création et la promotion de produits touristiques "clés en main" qui tirent parti des niches de marché émergentes : tourisme gastronomique, randonnée, œnotourisme, nature, patrimoine, sports, spas, photographie, cinéma, etc. Les produits touristiques doivent intégrer la notion d'itinérance transfrontalière, comme élément favorisant l'intégration du territoire et la mobilité des touristes dans la destination transfrontalière de l'AFC.</p> |
| <p>Typologie indicative des actions</p> | <p>Entre autres, les actions suivantes pourraient contribuer à matérialiser le contenu de cette priorité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mise en place d'un inventaire et d'un système d'information géographique avec les ressources touristiques de la destination AFC, y compris leur géo positionnement, leur caractérisation et les recommandations d'accès (mobilité). ● Développement et animation d'itinéraires cyclistes et pédestres transfrontaliers et circulaires, qui peuvent être promus et commercialisés en tant que produits touristiques clés en main. ● Développement et animation d'itinéraires gastronomiques, culturels et patrimoniaux, y compris le patrimoine immatériel (métiers traditionnels, fêtes et festivals, agrotourisme, etc.) ● A moyen terme, systématisation et structuration de produits touristiques transfrontaliers basés sur une offre diversifiée et cohérente avec le positionnement de la destination, ainsi que le développement de canaux communs de commercialisation directe et indirecte et de services mutualisés d'accueil et d'information des visiteurs. |
| <p>Acteurs concernés</p> | <p>Les catégories d'acteurs suivantes pourraient notamment être impliquées dans la mise en œuvre de cette priorité : les autorités publiques locales, départementales, provinciales ou régionales, les sociétés de transport public, les organismes de gestion des infrastructures de transport, les organismes de gestion des zones naturelles protégées, les sociétés de tourisme et les associations locales.</p> |
| <p>Résultats attendus</p> | <p>En termes d'information, on disposera d'un inventaire et d'un système d'information géographique de la destination.</p> <p>Par ailleurs, différents types de produits touristiques seront développés et encouragés : randonnées pédestres et cyclistes, gastronomie, culture et patrimoine.</p> <p>A moyen terme, cette offre sera structurée pour être cohérente avec le positionnement de la destination AFC dans son ensemble, et des progrès seront réalisés pour mettre en place des canaux de commercialisation communs.</p> |
| <p>Proposition d'indicateurs de suivi de la stratégie</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de ressources touristiques inventoriées et caractérisées grâce à des systèmes d'information géographique. ● Nombre de produits touristiques transfrontaliers basés sur des circuits transfrontaliers créés. |



D.3. AXE 3. FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ÉCONOMIE LOCALE TRANSFRONTALIÈRE GRÂCE À LA MOBILITÉ.

D.3.1. PRIORIDAD 3.1. DESARROLLO DE HERRAMIENTAS DE COOPERACIÓN, ENCUENTROS Y JORNADAS TRANSFRONTERIZAS ENTRE PROFESIONALES EN LOS SECTORES CLAVE COMPARTIDOS A ESCALA DEL TERRITORIO DEL AFC.

| | |
|---|--|
| <p>Justification de la nécessité d'une intervention intégrée</p> | <p>Le territoire de l'AFC dispose d'un nombre important d'entités intermédiaires (réseaux, associations de producteurs, clusters, groupes d'intérêt), particulièrement actives dans les secteurs clés du territoire (élevage, agriculture, pastoralisme, sylviculture, loisirs, tourisme actif). Cependant, sauf cas particulier, ces structures développent leurs programmes de travail sans liens transfrontaliers adéquats, ce qui entraîne un manque d'intégration économique, de recherche et d'emploi au niveau du territoire de l'AFC.</p> <p>Il convient donc de créer un programme de travail commun qui permette l'échange d'opportunités et de besoins au niveau transfrontalier, avec échanges, conférences, réunions, foires ou mise en place de formation communes.</p> |
| <p>Typologie indicative des actions</p> | <p>Les actions suivantes pourraient notamment contribuer à concrétiser le contenu de cette priorité ::</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Développement d'un programme conjoint structuré pour l'organisation de réunions sectorielles stratégiques transfrontalières dans des secteurs clés partagés (agriculture/élevage, transformation agroalimentaire, énergie, tourisme, etc.), en profitant des événements et conférences existants des deux côtés de la frontière. ● Développement d'un programme commun d'échanges professionnels transfrontaliers dans différents secteurs d'intérêt, publics et/ou privés : tourisme, culture, administrations publiques, espaces naturels protégés, entre autres, incluant également des entités de formation et d'éducation à différents niveaux. ● Développement d'initiatives pilotes permettant d'offrir une formation commune et acceptée comme moyen de promouvoir la mobilité de la main-d'œuvre, par exemple dans des secteurs tels que les sports d'hiver, l'hôtellerie, le pastoralisme et les activités de divertissement et de loisir pour les enfants. |
| <p>Acteurs concernés</p> | <p>Les catégories d'acteurs suivantes pourraient notamment être impliquées dans la mise en œuvre de cette priorité : les autorités publiques locales, départementales, provinciales ou régionales, les centres de recherche et de technologie publics et privés, les entreprises agricoles et touristiques, les entités intermédiaires et de compétitivité des entreprises (associations, clusters, réseaux, etc.), les entités publiques de développement local ou régional et de promotion extérieure et les organismes de formation.</p> |
| <p>Résultats attendus</p> | <p>Le résultat attendu à court, moyen et long terme est la stabilisation et la maturation des relations entre les entités intermédiaires représentatives de part et d'autre de la frontière autour d'actions d'intégration ciblant des secteurs clés communs.</p> |
| <p>Proposition d'indicateurs de suivi de la stratégie</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de réunions sectorielles transfrontalières organisées. ● Nombre d'entités participant aux réunions sectorielles transfrontalières. ● Nombre d'expériences de mobilité professionnelle organisées. ● Nombre d'expériences de mobilité de formation organisées. |



D.3. AXE 3. FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ÉCONOMIE LOCALE TRANSFRONTALIÈRE GRÂCE À LA MOBILITÉ.

D.3.2. PRIORITÉ 3.2. PROMOTION ET PROTECTION CONJOINTES DES PRODUITS GASTRONOMIQUES ET AGROALIMENTAIRES PYRÉNÉENS SUR LES MARCHÉS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX.

| | |
|---|--|
| <p>Justification de la nécessité d'une intervention intégrée</p> | <p>Le patrimoine culturel et gastronomique, bien positionné en termes de qualité et de valeurs environnementales, enrichit de manière décisive l'ensemble des ressources touristiques du territoire, en configurant une offre d'un attrait incontestable, qui repose sur la diversité et la beauté du territoire, sur les services touristiques (sports d'hiver, tourisme rural, activités liées à la thérapie thermique, itinéraires culturels, etc.) et sur la complémentarité avec les produits agroalimentaires locaux et une gastronomie diversifiée. Dans ce sens, il est nécessaire d'évoluer vers une promotion transfrontalière commune des produits agroalimentaires et gastronomiques pyrénéens, cohérente avec le positionnement de la destination touristique AFC, y compris à travers des figures de protection transfrontalières (AOP/AOP, IGP).</p> |
| <p>Typologie indicative des actions</p> | <p>Les actions suivantes, entre autres, pourraient contribuer à concrétiser le contenu de cette priorité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Renforcer la participation des entreprises et des producteurs agroalimentaires et artisanaux aux foires gastronomiques, aux marchés traditionnels et aux événements organisés de l'autre côté de la frontière, tant dans les villages que dans les petites et moyennes villes. ● Promotion conjointe et valorisation du pastoralisme, y compris l'itinérance transfrontalière, en tant que source d'alimentation saine et en équilibre avec les espaces naturels et le paysage. ● Définition et mise en œuvre d'une stratégie commune de promotion agroalimentaire et artisanale, cohérente avec le positionnement touristique et l'image de la destination, y compris un plan de travail transfrontalier pour la promotion externe et la présence sur les marchés nationaux et internationaux. |
| <p>Acteurs concernés</p> | <p>Les catégories d'acteurs suivantes pourraient notamment être impliquées dans la mise en œuvre de cette priorité : les autorités publiques locales, départementales, provinciales ou régionales, les centres de recherche et de technologie publics et privés, les entreprises agricoles et touristiques, les entités intermédiaires et de compétitivité des entreprises (associations, clusters, réseaux, etc.), les centres de formation publics et privés, les entités publiques de développement local ou régional et de promotion extérieure.</p> |
| <p>Résultats attendus</p> | <p>A court terme, cet axe développera une série d'actions pilotes pour la promotion conjointe des produits agroalimentaires et gastronomiques propres au territoire, ainsi que des métiers traditionnels communs.</p> <p>À moyen terme, ces actions pilotes devraient servir de base à l'élaboration d'une stratégie structurée et d'un plan d'action pour la promotion externe des produits agroalimentaires et artisanaux de la destination touristique AFC, en cohérence avec le positionnement de cette destination.</p> |
| <p>Proposition d'indicateurs de suivi de la stratégie</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Nombre de participations transfrontalières à des foires, marchés et événements. ● Nombre d'actions transfrontalières sur le pastoralisme organisées. ● Nombre de stratégies et de plans de travail communs élaborés et mis en œuvre. |

E APERÇU DE LA STRATÉGIE.

| <p>Axe 1. Développement de services de mobilité et de transport transfrontaliers sûrs et fiables pour faciliter l'accès des personnes aux services</p> | <p>Axe 2. Consolidation d'une offre de tourisme durable basée sur l'itinérance transfrontalière</p> | <p>Axe 3. Favoriser le développement d'une économie locale transfrontalière grâce à la mobilité.</p> |
|--|--|--|
| <p>Priorité 1.1. Développement et amélioration de l'offre de services de mobilité et de transport transfrontalier basés sur l'intermodalité (train, bus, mobilité douce, à la demande et partagée) et adaptés aux besoins locaux.</p> | <p>Priorité 2.1. Développement de solutions durables de gestion de la mobilité et des flux touristiques, de la capacité de charge et de service dans les sites touristiques de grande affluence.</p> | <p>Priorité 3.1. Développement de dispositifs de coopération, de rencontres et de conférences transfrontalières entre professionnels des secteurs clés partagés à l'échelle du territoire de l'AFC.</p> |
| <p>Priorité 1.2. Protection des voies de communication transfrontalières contre les risques naturels et amélioration de l'information du public sur l'état de ces voies et des moyens de transport.</p> | <p>Priorité 2.3. Meilleure connaissance des besoins et des attentes des visiteurs en vue de la création et de la promotion d'itinéraires touristiques transfrontaliers et d'une offre de produits touristiques intégrés clés en main.</p> | <p>Priorité 3.2. Promotion et protection conjointes des produits gastronomiques et agroalimentaires pyrénéens sur les marchés nationaux et internationaux.</p> |



AECT Pirineos-Pyrénées

C/ Levante, 10

22 700 Jaca (Huesca)

España

(0034) 974 51 80 73

www.pirineos-pyrenees.eu 

contact@pirineos-pyrenees.eu