

Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau- Canfranc

Mise en compatibilité des documents
d'urbanisme

BILAN DE LA CONCERTATION

20 novembre au 20 décembre 2025



Préambule

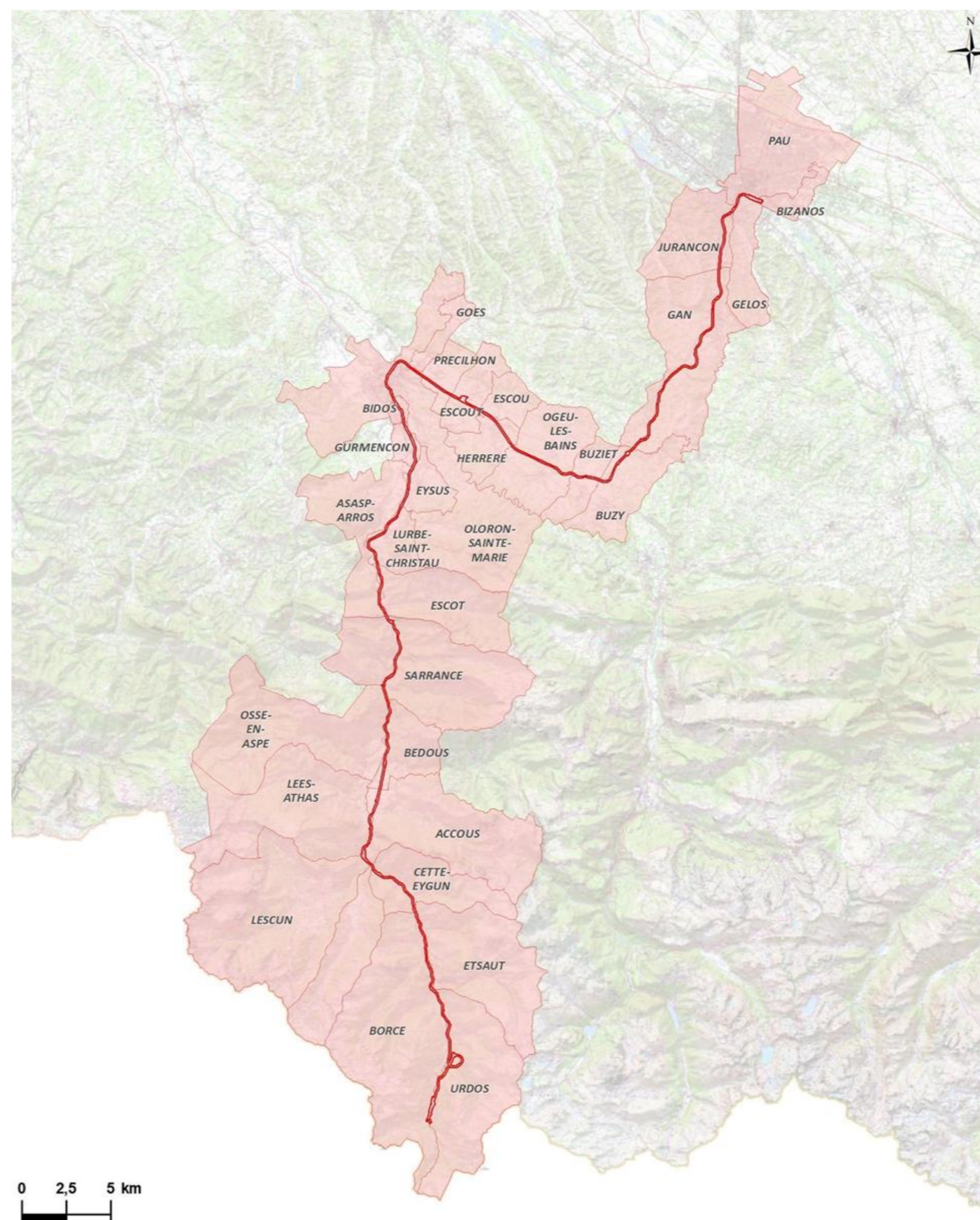
Ce document constitue le bilan de la concertation sur les documents d'urbanisme soumis à mise en compatibilité dans le cadre de la réalisation du projet de réouverture de la section française de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse.

Une concertation, au titre du Code de l'urbanisme, a été organisée du 20 novembre au 20 décembre 2025 afin de présenter et de recueillir les avis et questions du public.

Programme d'études 22-EU-TG-PCZ 2022

Le contenu de cette publication relève de la seule responsabilité de la Région Nouvelle-Aquitaine et ne reflète pas nécessairement l'opinion de l'Union européenne. Ni l'agence CINEA ni la Commission européenne ne sont responsables de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y figurent.

Tracé de la ligne ferroviaire entre Pau et le tunnel ferroviaire international du Somport



SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| 1. Rappel du projet et de ses caractéristiques | 5 |
| 1.1. Responsables du projet et gouvernance..... | 5 |
| 1.2. Périmètre du projet..... | 5 |
| 1.3. Objectifs du projet selon le porteur de projet..... | 6 |
| 1.4. Contexte du projet..... | 6 |
| 1.5. Calendrier prévisionnel du projet..... | 6 |
| 1.6. Présentation technique..... | 7 |
| 1.6.1 Les 3 sections..... | 7 |
| 1.6.2 De Pau à Bedous (sections 1 et 2) : les travaux d'adaptation de la ligne..... | 7 |
| 1.6.3 De Bedous au tunnel de Somport (section 3) : les travaux de réouverture de la ligne | 7 |
| 1.6.4 Présentation des aménagements annexes nécessaires au fonctionnement de la | 7 |
| ligne | 7 |
| 2. Les modalités de la concertation | 10 |
| 2.1. Le cadre juridique de la concertation..... | 10 |
| 2.2. Les objectifs de la concertation..... | 11 |
| 2.3. Le périmètre de la concertation..... | 11 |
| 2.4. Les moyens d'information du public..... | 11 |
| 2.5. Les moyens d'expression mis à disposition du public..... | 12 |
| 3. Analyse quantitative des contributions | 13 |
| 3.1. Répartition entre les modalités de contribution..... | 13 |
| 3.1.1 Site internet..... | 13 |
| 3.1.2 Registres papier..... | 13 |
| 3.2. Répartition géographique des contributions..... | 13 |
| 3.3. Répartition par thématiques abordées..... | 15 |

| | |
|--|-----------|
| 3.4. Répartition des contributions en lien avec la concertation..... | 16 |
| 4. Analyse qualitative et enseignements pour les maitres d'ouvrage | 17 |
| 4.1 Impacts - 7 contributions..... | 17 |
| 4.1.1 Implantation de l'antenne GSMR à Jurançon..... | 17 |
| 4.1.2 Nuisances sonores et vibratoires..... | 17 |
| 4.2 Concertation – 8 contributions..... | 18 |
| 4.2.1 Le périmètre de la concertation..... | 18 |
| 4.2.2 Le nouveau Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de | 18 |
| Communes du Haut-Béarn (CCHB)..... | 18 |
| 4.2.3 L'identification des parcelles impactées..... | 18 |
| 4.2.4 Durée de la concertation..... | 18 |
| 4.3 Transport de marchandises - 1 contribution..... | 19 |
| 4.4 Infrastructures – 1 contribution..... | 19 |
| 5 Les engagements spécifiques au titre de la concertation MECDU | 20 |
| 6 ANNEXE | 21 |

1. RAPPEL DU PROJET ET DE SES CARACTERISTIQUES

1.1. RESPONSABLES DU PROJET ET GOUVERNANCE

La maîtrise d'ouvrage du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est **conjointement portée par SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions**.

- SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national ;
- SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national.

Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau-Canfranc-Saragosse est organisée en **partenariat quadripartite regroupant la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, l'État Français (Ministère des Transports) et l'État Espagnol (Ministère des Transports et de la Mobilité Durable)**. Ils sont accompagnés et soutenus par l'Union européenne, disposent du soutien technique des gestionnaires de réseaux ADIF (Administrador De Infraestructuras Ferroviarias) et SNCF Réseau et collaborent sur les programmes d'études Canfraneus puis Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE) pour la réouverture de la ligne transpyrénéenne.

Le groupe quadripartite s'est réuni le 28 février 2022 pour valider la structure organisationnelle à mettre en place pour les phases ultérieures du projet. Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE)**.

Adoptée en 2019, la Loi d'orientation des mobilités, dite LOM, fait de la Région Nouvelle-Aquitaine la cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité sur son territoire. Autorité organisatrice de la mobilité, la Région organise les transports à l'échelle régionale. Parmi ses domaines d'intervention, la Région prend en charge les transports scolaires, les transports en cars interurbains et les trains régionaux (TER). Elle agit également, en partenariat avec les collectivités, pour la mobilité locale et facilite l'intermodalité avec l'ensemble des partenaires des mobilités.

1.2. PERIMETRE DU PROJET

La zone d'implantation du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc (section française) compte **178 852 habitants** résidant majoritairement dans l'agglomération de Pau et l'aire urbaine d'Oloron Sainte-Marie. Situé dans les Pyrénées-Atlantiques (région Nouvelle-Aquitaine), **le projet concernerait directement 30 communes (dont 20 sur la partie actuellement circulée de la ligne ferroviaire, entre Pau et Bedous)**, et trois communautés de communes (Communauté de communes du Haut-Béarn, Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, Communauté de communes de la vallée d'Ossau).

Ce territoire associe trois zones géographiques du piémont pyrénéen : la plaine des gaves de Pau et d'Oloron, les coteaux qui les entourent et les hautes vallées pyrénéennes d'Ossau et d'Aspe.

Ces vallées supérieures forment le Haut-Béarn, parcouru par des gaves orientés Nord-Sud, dont les trois principaux sont les gaves de Pau, d'Oloron et d'Aspe.



Périmètre du projet

- ◆ Gares desservies voie ferrée circulée
- ◆ Haltes dont la réouverture est envisagée
- Voie ferrée circulée Pau - Bedous
- Voie ferrée non circulée Bedous - Canfranc
- ⋯ Voie ferrée non concernée par le projet
- Communes
- Communes traversées par la voie ferrée
- Communautés de communes

Périmètre du projet (Groupe SNCF)

Les infrastructures et équipements objets de la concertation s'étendent sur un linéaire de 85 km :

- le **tronçon Pau – Bedous**, actuellement circulé, qui nécessite des travaux de réélectrification (mise en place de poteaux caténaires), d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire (création sous-station électrique) et d'installations de croisement ;
- le **tronçon Bedous – Canfranc**, avant le tunnel, d'une longueur de 33 km, qui n'est plus exploité depuis 1970, nécessite d'être remis entièrement en état et aménagé pour être également réélectrifié.

1.3. OBJECTIFS DU PROJET SELON LE PORTEUR DE PROJET

Le projet de reprise du trafic ferroviaire sur la section Bedous-Canfranc a pour objectif de :

- **Favoriser et faciliter la circulation des voyageurs :**

Il permettrait aux habitants de la haute vallée d'Aspe d'accéder au service de transport ferroviaire pour les **déplacements quotidiens ou occasionnels**, que ce soit dans le cadre d'un service régional ou international. Il permettrait **d'accompagner le développement économique et touristique de la Vallée** en renforçant l'accessibilité de la région.

Le projet d'infrastructure devrait permettre la mise en place d'une offre de service plus conséquente en fréquence, avec des temps de déplacement plus courts, y compris **une offre de train touristique** dont le potentiel économique **servira l'attractivité du territoire**.

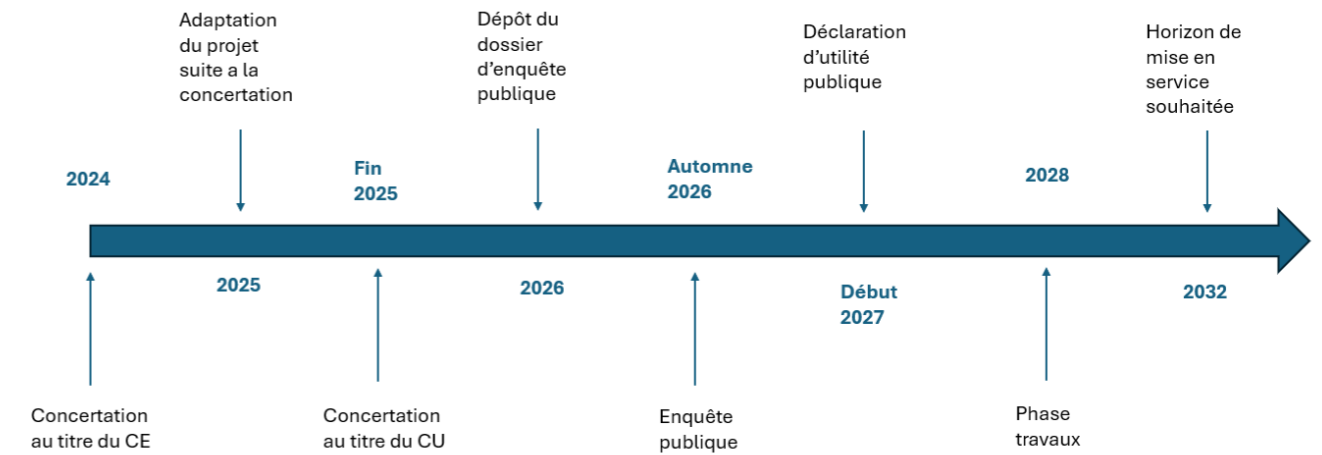
- Permettre le **report modal des poids lourds circulants dans la vallée d'Aspe** afin de :
 - **renforcer la sécurité des voyageurs et transporteurs** qui empruntent les routes de l'axe transpyrénéen où les accidents impliquant des poids-lourds sont fréquents, en raison de la géographie particulière de cette région, ainsi que de l'intensité du trafic de camions entre la France et l'Espagne ;
 - **lutter contre les nuisances ;**
 - **lutter contre la pollution générée par le trafic routier.**

1.4. CONTEXTE DU PROJET

La mise en place d'une **offre de fret ferroviaire** et d'une **offre de transport voyageurs à l'échelle régionale et internationale** est soutenue par la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, et l'Union européenne.

Le projet s'inscrit dans les **objectifs du Pacte vert pour l'Europe** : ce dernier vise à rendre les transports plus respectueux de l'environnement et à doubler le trafic ferroviaire de fret d'ici à 2050.

1.5. CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET



Calendrier prévisionnel du projet

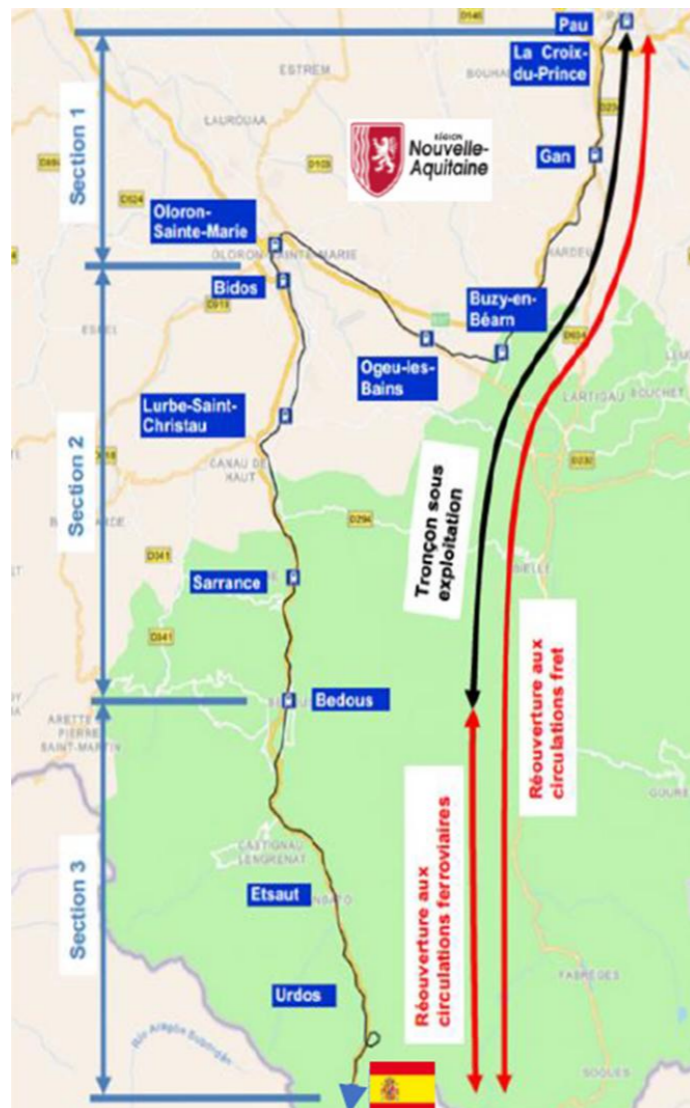
CE : code environnement / CU : code urbanisme

1.6. PRESENTATION TECHNIQUE

1.6.1 LES 3 SECTIONS

La ligne ferroviaire est dissociée en 3 sections :

- **la section 1 régénérée en 2010**, entre la gare de Pau (PK 215+700) et la gare d'Oloron Sainte-Marie (PK 250+559) est actuellement circulée par le train de voyageurs n°55 ;
- **la section 2 régénérée en 2015-2016**, entre la gare d'Oloron Sainte-Marie (PK 250+559) et la gare de Bedous (PK 275+373) est actuellement circulée par le train de voyageurs n°55 et opérée en navette ;
- **la section 3**, entre la gare de Bedous (PK 275+373) et la tête nord du tunnel du Somport aux Forges d'Abel à Urdos (PK 299+988), n'est plus circulée depuis mars 1970, suite à l'accident au PRA de l'Estanguet. Sa réouverture est prévue dans le cadre de ce projet.



1.6.2 DE PAU A BEDOUS (SECTIONS 1 ET 2) : LES TRAVAUX D'ADAPTATION DE LA LIGNE

La section Pau-Bedous, actuellement circulée par un service TER, doit être adaptée pour pouvoir absorber les effets d'un développement de l'offre de transports voyageurs et l'organisation d'une offre de transport marchandises : création de voies d'évitement, modernisation ou suppression de passages à niveau, modernisation et mise en accessibilité de gares et haltes, réélectrification de la ligne, modernisation des systèmes de signalisation et de communication.

1.6.3 DE BEDOUS AU TUNNEL DE SOMPORT (SECTION 3) : LES TRAVAUX DE REOUVERTURE DE LA LIGNE

La section de Bedous au tunnel de Somport, actuellement non circulée (tunnel ferroviaire international du Somport fermé, voie inutilisable et ponctuellement interrompue), nécessite la rénovation complète des infrastructures :

- mise au gabarit de tunnels, d'ouvrages d'art ;
- création de voies d'évitement ;
- création/réouverture d'une ou de deux haltes ferroviaires.

Comme pour l'ensemble de la ligne, les travaux concerneraient également la modernisation ou suppression de passages à niveau, la modernisation et mise en accessibilité de haltes, la réélectrification de la ligne, la modernisation des moyens de signalisation et de communication.

1.6.4 PRESENTATION DES AMENAGEMENTS ANNEXES NECESSAIRES AU FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE

Les aménagements annexes nécessaires au fonctionnement de la ligne sont les suivants :

- Plateformes télécommunication et chemin d'accès
- Réservoirs incendie
- Plateforme accès aux secours
- Sous-stations d'alimentation électrique

Plateforme Télécommunication et chemin d'accès

Le système de télécommunication ferroviaire est un sous-système de l'ERTMS (Système européen de surveillance du trafic ferroviaire).

Le système de télécommunication est une technologie sans fil développée spécifiquement pour les applications et les communications ferroviaires. Il permet aux trains dans son application principale de communiquer avec les postes de régulation du trafic ferroviaire.

Les normes de sécurité européennes et françaises spécifient une utilisation fonctionnelle et sans coupure de communication quelle que soit la vitesse de déplacement du train.



Exemple de mât d'émetteur de télécommunication ferroviaire

- à proximité des voies : conduite de campagnes de fauchage, de désherbage (avec train ou camion désherbeur), et d'élagage ;
- sur les voies et les pistes : application d'un traitement préventif, respectueux de l'environnement. Ces produits empêchent la croissance d'une végétation qui pourrait favoriser les incendies.

Cependant, malgré la mise en place de traitement préventif, des incendies peuvent se déclarer. Dans ce cas, **les interventions en cas d'incendie près des voies ferrées** peuvent inclure l'utilisation de **réservoirs incendie** pour assurer un approvisionnement **en eau fiable** et rapide, notamment dans les zones rurales ou industrielles, afin de limiter la propagation du feu et de garantir la sécurité des passagers, des riverains, des modules de transport et des infrastructures ferroviaires.



Exemple de réservoir incendie, source citerpack.com

Réservoir incendie et piste d'accès pompiers

Les incendies près des voies peuvent se déclencher toute l'année. Ils sont cependant plus fréquents l'été, en période de fortes chaleurs et de sécheresse. On parle alors de « feux de talus ».

Plusieurs raisons peuvent être à l'origine de ces incendies :

- des motifs externes comme la foudre pendant un orage, l'écobuage (débroussaillage par le feu mené par les agriculteurs et éleveurs), une cigarette mal éteinte, sans oublier les actes d'imprudence ou de malveillance ;
- des motifs internes comme les étincelles créées par le frottement des roues des trains sur les rails lors d'un freinage par exemple.

SNCF Réseau anticipe ces aléas afin de prévenir les incendies aux abords des voies. En fonction de la proximité avec la voie ferrée, différentes techniques peuvent être utilisées :

- à distance des voies : organisation d'opérations de débroussaillage manuel et/ou mécanique ;

Sous-Station d'alimentation électrique

Une sous-station de traction est située en bordure d'une ligne de chemin de fer électrifiée. Elle permet l'alimentation en énergie électrique d'une section de cette ligne. En général une ligne comporte plusieurs sous-stations de traction, ce qui permet la marche des trains qui captent l'énergie électrique via une ligne de contact. Elles sont généralement raccordées à un réseau électrique alternatif à haute tension. Leur fonction est d'abaisser cette tension à une valeur utilisable par les engins moteurs.



Exemple de sous-station d'alimentation électrique, sur la ligne Bordeaux-Hendaye (source : SNCF Réseau)

2. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1. LE CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme, conformément aux articles L. 153-54 à 153-59, R. 153-13, R. 153-14 et suivants.

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale lorsqu'elle emporte les mêmes effets qu'une révision (R. 104-13-2° du code de l'urbanisme). Une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui est soumise à évaluation environnementale doit faire l'objet d'une concertation (L. 103-2-1° du Code de l'urbanisme).

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation est réalisé sur la base de l'ensemble des contributions exprimées. Il fait l'objet de décisions d'approbation de la part de SNCF Réseau et de Gares & Connexions en tant que maitres d'ouvrage.

Il sera ensuite transmis aux collectivités concernées et rendu public sur la page internet dédiée. Il sera joint au dossier d'enquête d'utilité publique, prochaine étape de consultation du public.

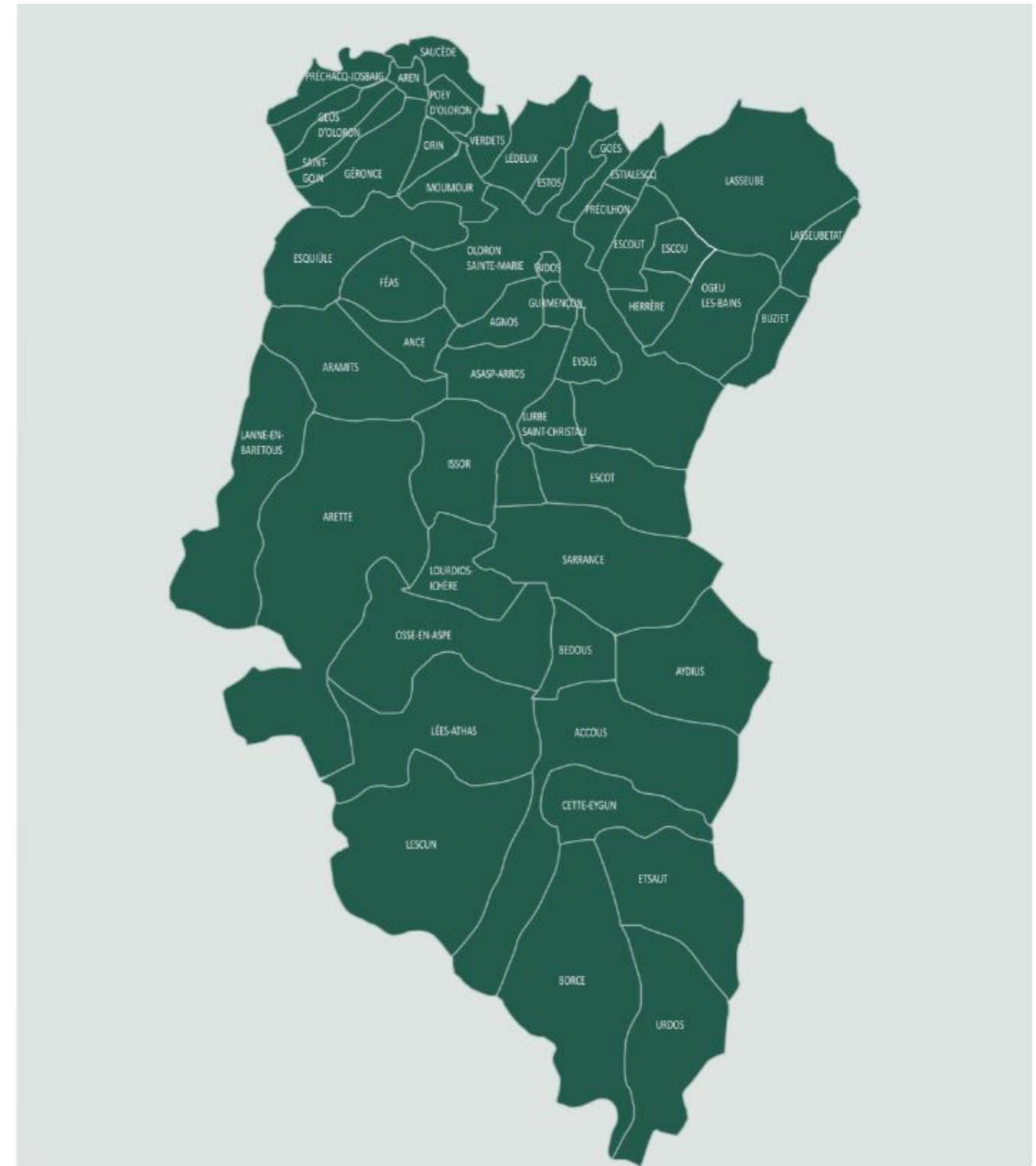
L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme des 30 communes concernées par le projet a porté sur les documents d'urbanisme **en vigueur au 14 août 2025**. La version de chaque document d'urbanisme analysée est indiquée dans le tableau de la partie 4.

A noter qu'un projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Haut-Béarn a été arrêté (une seconde fois) le 18 juillet 2025 en Conseil communautaire. L'enquête publique visant à présenter ce PLUi s'est déroulée du 8 septembre au 10 octobre 2025 et son approbation est prévue au début de l'année 2026 (premier trimestre 2026).

Celui-ci comprend 24 des 30 communes concernées par le projet Pau-Canfranc :

- Accous
- Asasp-Arros
- Bidos
- Borce
- Buziet
- Cette-Eygun
- Escot
- Escou
- Escout
- Etsaut
- Eysus
- Goès
- Gurmençon
- Herrère
- Lées-Athas
- Lescun
- Lurbe-Saint-Christau
- Ogeu-les-Bains
- Oloron-Sainte-Marie
- Osse-en-Aspe
- Précilhon
- Sarrance
- Urdos

Des échanges ont été réalisés entre les Maitrises d'Ouvrage (MOA) et la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB) afin que le PLUi intègre les éléments du projet et que celui-ci soit compatible avec le futur document d'urbanisme.



Communes concernées par le futur PLUi du Haut-Béarn (CCHB)

2.2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation a eu lieu du 20 novembre au 20 décembre 2025.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions avaient fixé les objectifs suivants dans le cadre de cette concertation :

- présenter la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, et les modifications prévues sur les documents d'urbanisme actuellement en vigueur des communes concernées ;
- assurer l'information et la participation du public ;
- recueillir les remarques, observations et propositions du public, et y apporter des réponses.

2.3. LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION

Cette concertation réglementaire a porté sur les modifications prévues des documents d'urbanisme, nécessaires pour la réalisation du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc.

Les quatre communes concernées par cette concertation étaient :

- Cette-Eygun
- Escot
- Jurançon
- Urdos

2.4. LES MOYENS D'INFORMATION DU PUBLIC

Les outils mis à disposition du public pour s'informer sur la concertation :

- le dossier de concertation MECDU et les supports d'information, disponibles sur le site du projet : sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc ;
- le dossier était également disponible en mairies de Cette-Eygun, Escot, Jurançon et Urdos, où des exemplaires papier et les registres de concertation ont été mis à disposition du public.

La décision d'ouverture de la concertation et son annexe ont été apposées dans les espaces réglementaires d'affichage des mairies des communes concernées par le projet et ont également été mises en ligne sur la page internet du projet.



Bordeaux, le 06/11/2025

Décision portant organisation de la concertation au titre des articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme

Projet de réouverture de la ligne transfrontalière Pau - Canfranc

Le directeur régional Nouvelle-Aquitaine,

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 2111-9 à L. 2111-28,

Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau,

Vu la décision portant délégation de pouvoirs du Président-Directeur général au directeur général adjoint Atlantique DGATL-DP-E1-0010,

Vu la décision portant délégation de pouvoirs du directeur général adjoint Atlantique au directeur régional Nouvelle-Aquitaine DGATL-DP-E2-0070,

Vu les articles L. 103-2 à L. 103-6 et R. 103-1 à R. 103-3 du code de l'urbanisme,

Décide d'engager la concertation relative à la mise en conformité des documents d'urbanisme dans le cadre du projet de réouverture de la ligne transfrontalière Pau - Canfranc.

Elle est organisée dans les conditions définies par le document annexé à la présente décision.

La concertation se déroulera du 20/11 au 20/12/2025.

Jean-Luc GARY
Directeur Régional



DECISION PORTANT ORGANISATION DE LA
CONCERTATION AU TITRE DES ARTICLES L.103-2 ET
SUIVANTS DU CODE DE L'URBANISME

Projet de réouverture de la ligne transfrontalière Pau -
Canfranc

Le Directeur régional des gares de Nouvelle-Aquitaine

Vu la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

Vu l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;

Vu le Décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5e de l'article L2111-9 du code des Transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5e de l'article L2111-9 du code des Transports ;

Vu la décision du Conseil d'Administration de SNCF Gares & Connexions en date du 25 juin 2025 désignant Alain QUINET en qualité de Directeur Général ;

Vu la délégation de pouvoirs signée par Alain Quinet, Directeur Général de SNCF Gares & Connexions, à la Directrice Exécutive des Gares Régionales & Parisiennes,

Vu la délégation de pouvoirs de la Directrice exécutive des gares régionales & parisiennes de SNCF Gares & Connexions à Florent KUNC, Directeur régional des gares de Nouvelle-Aquitaine applicable à compter du 01/01/2024 ;

Vu les articles L. 103-2 à L. 103-6 et R. 103-1 à R. 103-3 du code de l'urbanisme,

Décide d'engager la concertation relative à la mise en conformité des documents d'urbanisme dans le cadre du projet de réouverture de la ligne transfrontalière Pau - Canfranc.

Elle est organisée dans les conditions définies par le document annexé à la présente décision.

La concertation se déroulera du 20/11 au 20/12/2025.

A Bordeaux, le 06 novembre 2025,

Florent KUNC
Directeur des Gares de Nouvelle Aquitaine

2.5. LES MOYENS D'EXPRESSION MIS A DISPOSITION DU PUBLIC

Pendant cette période, le public a été invité à s'informer sur le projet et à participer à la démarche de concertation.

Pour participer et donner son avis, le public a pu utiliser :

- le formulaire d'expression disponible sur la page internet du projet

Le réseau ▾ Nos clients ▾ L'entreprise ▾ Recrutement ▾ L'espace presse ▾ Rechercher ▾ Dans votre région ▾

Accueil \ Les principaux projets et chantiers \ **Projet de réouverture de la ligne transfrontalière Pau-Canfranc (section française)**

Projet de réouverture de la ligne transfrontalière Pau-Canfranc (section française)

PROJET À L'ÉTUDE

Publié le 25 juillet 2024 / Mis à jour le 26 janvier 2026

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc porte sur les aménagements et travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire sur 85 kilomètres, de Pau à l'entrée du tunnel du Somport, et sur les services associés envisagés : restauration de l'offre de service voyageurs régionale et internationale, organisation de l'offre de transport marchandises.

| Actualités | Concertation préalable terminée | Concertation MECDU | Projet | Documents |
|------------|---------------------------------|--------------------|--------|-----------|
|------------|---------------------------------|--------------------|--------|-----------|

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc a fait l'objet d'une concertation préalable sous l'égide de garants de la Commission nationale du débat public (CNDP), organisée du 20 septembre au 20 décembre 2024.

Une nouvelle phase de concertation, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), est organisée du 20 novembre au 20 décembre 2025. Encadrée par le Code de l'urbanisme (art. L103-2), cette phase constitue une étape réglementaire essentielle avant la poursuite du projet et l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

- les registres papier en mairies de Cette-Eygun, Escot, Jurançon, Urdos



| Date | Expression | Coordonnées |
|------|------------|-------------|
| | | |

3. ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS

Durant la concertation qui s'est tenue entre le 20 novembre et le 20 décembre 2025, 222 contributions ont été déposées soit sur le site de la concertation, soit sur les registres papier à disposition dans les communes du périmètre de la concertation.

Seules 18* contributions sur les 222 recueillies concernent l'objet de la concertation. Sur les communes du périmètre du projet, le sujet a finalement peu mobilisé.

3.1. REPARTITION ENTRE LES MODALITES DE CONTRIBUTION

Le graphique ci-dessous présente le nombre de contributions enregistrées sur le site de la concertation ainsi que sur les registres papier.



3.1.1 SITE INTERNET

L'espace de contribution a été ouvert le 20 novembre 2025 à 8h00 et clôturé le 20 décembre 2025 à 23h59. Pour consulter les contributions et les réponses apportées aux questions, [cliquez ICI](#).

La participation du public a été relativement importante sur le site internet : **200 contributions ont été déposées.**

** sur ces 18 contributions, une même observation a été déposée à deux reprises sur le site de la concertation MECDU*

Les contributions et questions ont porté sur une grande diversité de thématiques et ont parfois été complétées par la transmission de fichiers. Certaines contributions (papier ou digitales) ont été déposées avec des pièces jointes, celles-ci (5 contributions complémentaires) ont été regroupées et 4 sont mises à la disposition du public dans la rubrique « Documents », un contributeur ayant souhaité que sa contribution ne soit pas rendue publique.

La répartition est la suivante :

- **78 contributions** sous forme d'avis ;
- **114 contributions** sous forme de questions ;
- **8 contributions** comportant à la fois des avis et des questions.

Les contributeurs :

148 contributeurs ont choisi de s'identifier lors de leur participation, 46 contributions sont anonymes et les auteurs de 6 contributions ont souhaité qu'elles ne soient pas rendues publiques sur le site internet.

Le nombre de contributeurs est inférieur au nombre de contributions : 200 contributions déposées par 97 contributeurs ayant participé sur le site internet.

3.1.2 REGISTRES PAPIER

22 contributions ont été déposées sur les registres papier mis à disposition au sein des quatre communes concernées par cette concertation : Cette-Eygun, Escot, Jurançon, Urdos. A noter que sur les 4 registres déposés en Mairie, 2 n'ont pas recueilli d'observation.

Les contributeurs :

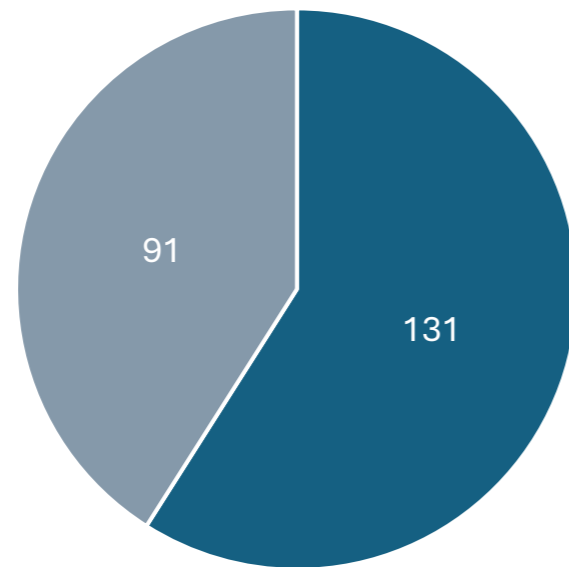
19 contributeurs ont choisi de s'identifier lors de leur participation et 3 contributeurs ont souhaité demeurer anonymes.

Le nombre de contributeurs est inférieur au nombre de contributions : 22 contributions déposées par 21 contributeurs sur les quatre registres papiers.

3.2. REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES CONTRIBUTIONS

L'analyse de l'origine géographique des contributions montre une répartition à 60% entre communes du périmètre du projet (131) et 40% pour celles hors périmètre (91). Cela traduit un intérêt pour le projet qui dépasse le seul périmètre local.

Nombre de contributions au sein des communes concernées par le projet



- Communes sur le tracé de la ligne Pau Canfranc
- Communes en dehors de la ligne Pau Canfranc

Les contributions sur le périmètre du projet

Dans le détail, la répartition révèle une forte concentration autour de l'agglomération paloise et de ses environs. **Jurançon (56 contributions)**, Gelos (33), Oloron-Sainte-Marie (10), Bidos (8), Gan (7) ou encore Pau (6) ou figurent parmi les communes les plus mobilisées.

Sur les 4 communes du périmètre de la concertation MECDU, hors Jurançon déjà cité plus haut, le nombre de contributions se répartit de la manière suivante :

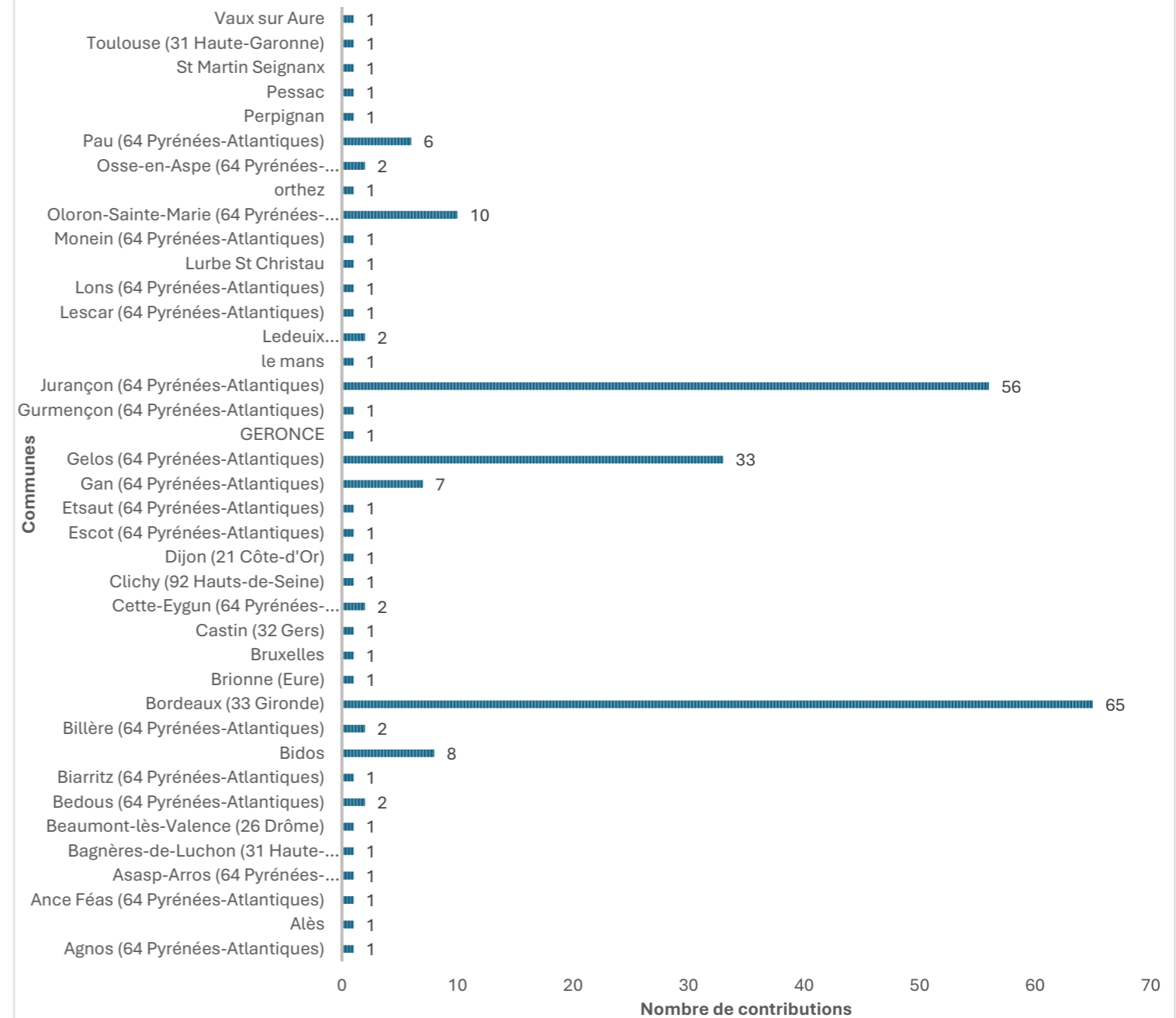
- Cette-Eygun : 2 contributions
- Escot : 1 contribution
- Urdos : pas de contribution

Ces chiffres témoignent d'une mobilisation locale particulièrement soutenue, portée par les habitants des communes riveraines et par les acteurs du territoire.

Hors périmètre du projet

A noter que 65 contributions proviennent d'une seule et même personne résidant à Bordeaux. D'autres proviennent de Dijon, Toulouse ou Le Mans ainsi que de l'étranger (1 contribution depuis Bruxelles).

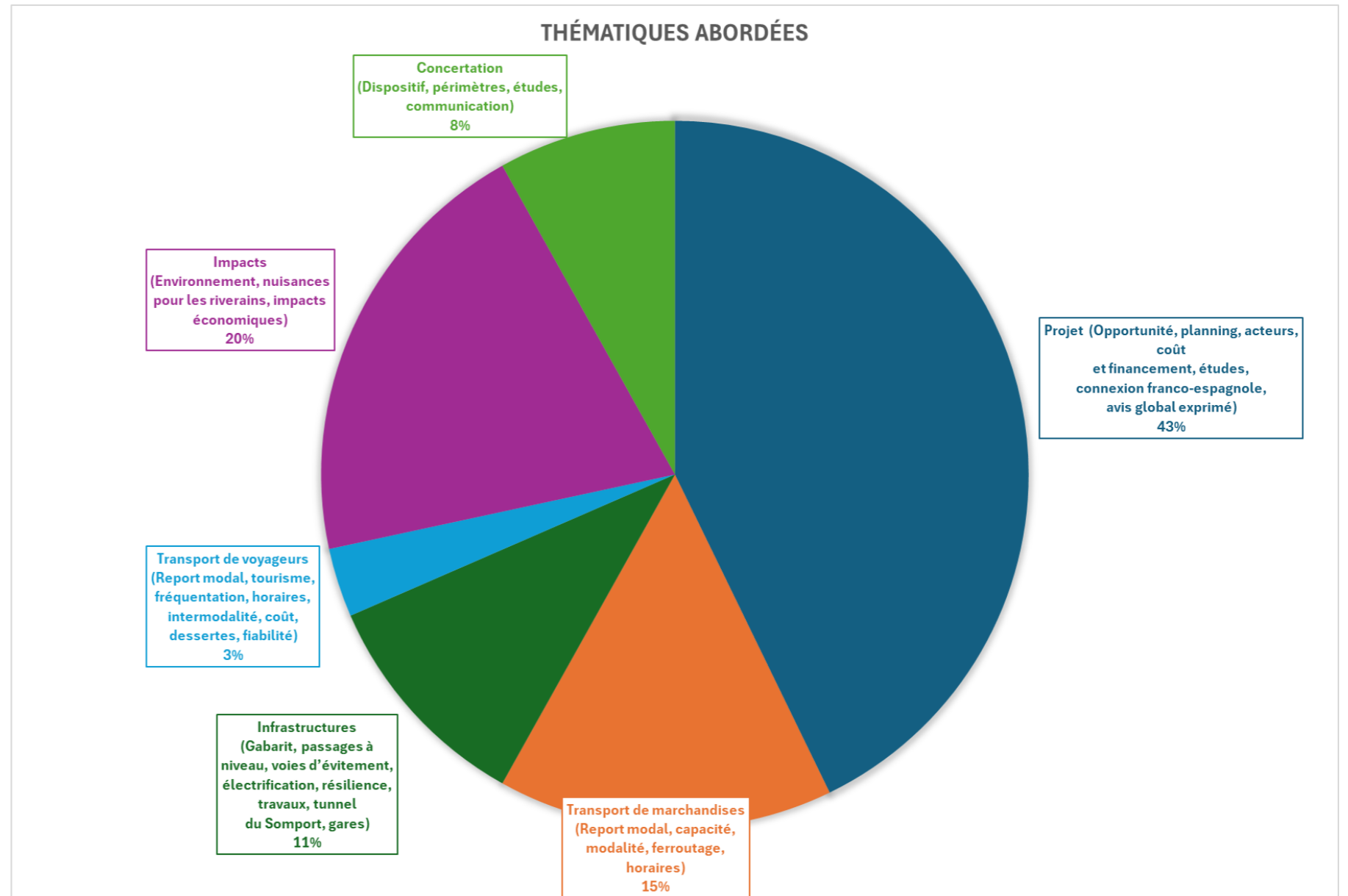
NOMBRE DE CONTRIBUTIONS PAR COMMUNE



3.3. REPARTITION PAR THEMATIQUES ABORDEES

Les thématiques abordées sont les suivantes, par ordre décroissant de nombre de contributions :

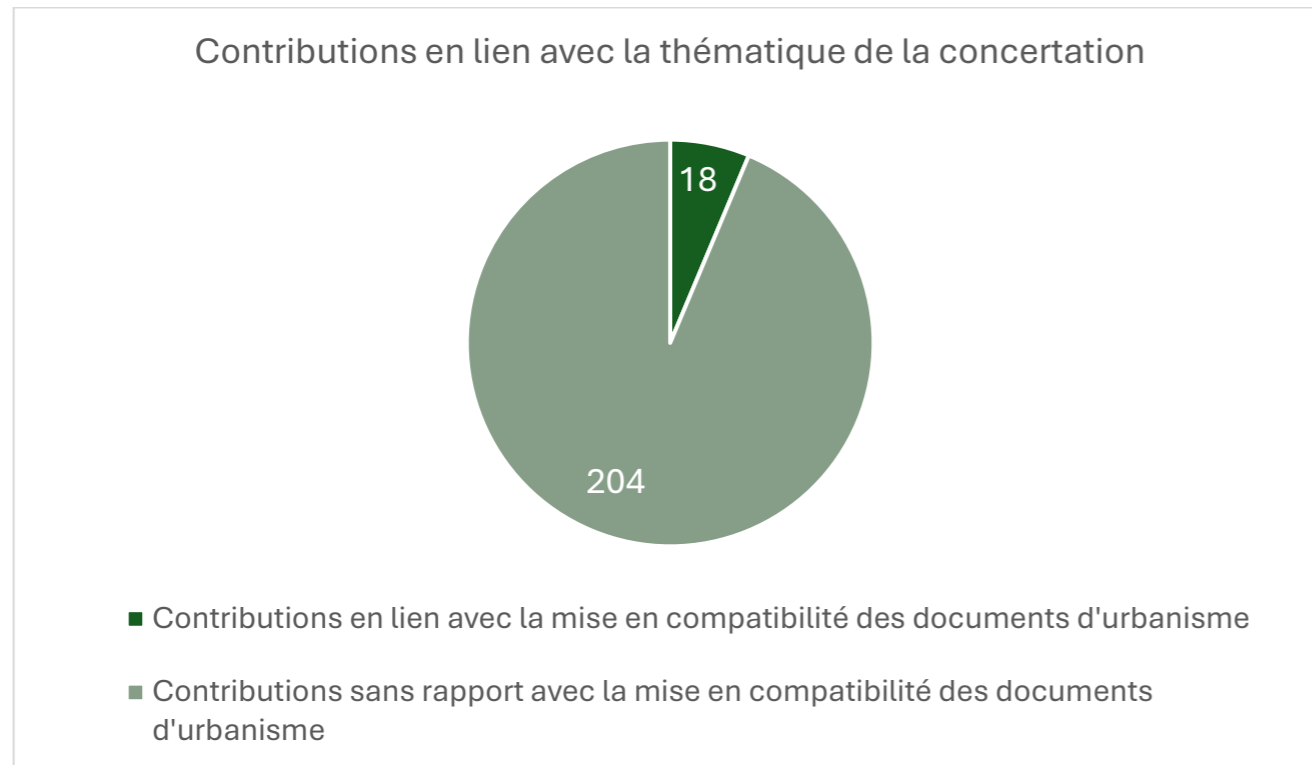
| Thématiques | Contributions associées |
|--|-------------------------|
| Projet (opportunité, planning, acteurs, coût et financement, études, connexion franco-espagnole, ...) | 42,8% |
| Impacts (environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques) | 20,3% |
| Transport de marchandises (report modal, capacité, modalité, ferroutage, horaires) | 15,3% |
| Infrastructures (gabarit, passages à niveau, voies d'évitement, électrification, résilience, travaux, tunnel ferroviaire international du Somport, gares) | 10,4% |
| Transport de voyageurs (report modal, tourisme, fréquentation, horaires, intermodalité, coût, dessertes, fiabilité) | 3,2% |
| Concertation (dispositif, périmètres, études, communication) | 8,1% |



Au vu de l'analyse des thématiques, il apparaît que celles qui ont le plus mobilisé sont le projet en lui-même, ses impacts et la question du fret.

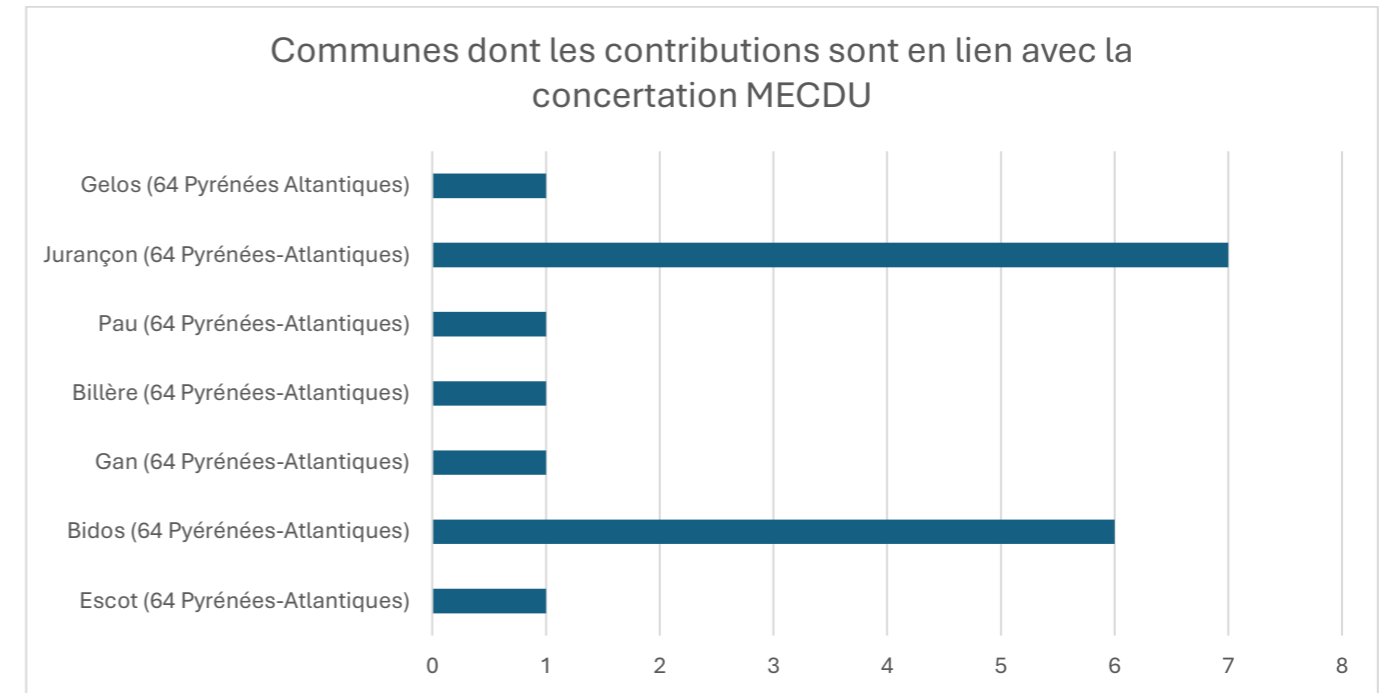
3.4. REPARTITION DES CONTRIBUTIONS EN LIEN AVEC LA CONCERTATION

Le graphique suivant présente la répartition des contributions recueillies entre celles qui relèvent de l'objet de la concertation et celles qui sont en rapport avec l'opportunité ou les caractéristiques du projet, c'est-à-dire sans rapport avec l'objet de la concertation.



Seules 18* contributions portent directement sur l'objet de la concertation : l'adaptation ou la cohérence des documents d'urbanisme, ce qui représente une part très minoritaire (8,1%) des contributions.

Le graphique ci-dessous présente les communes dont les contributions sont en lien avec la concertation.



Les habitants de Bidos et de Jurançon se sont le plus mobilisés avec 6 et 7 contributions sur chacune des communes, représentant plus de 72% des contributions portant sur la MECDU.

Sur les 4 communes concernées directement par les modifications des documents d'urbanisme, le sujet n'a pas ou peu mobilisé :

| Commune du périmètre | Nombre de contributions totales | Nombre de contributions ayant trait à la « MECDU » |
|----------------------|---------------------------------|--|
| Jurançon | 56 | 7 |
| Cette-Eygun | 2 | 0 |
| Escot | 1 | 1 |
| Urdos | 0 | 0 |

* sur ces 18 contributions, une même observation a été déposée à deux reprises sur le site de la concertation MECDU

4. ANALYSE QUALITATIVE ET ENSEIGNEMENTS POUR LES MAITRES D'OUVRAGE

Au vu du contenu et du nombre de contributions du public, il apparaît que l'objet de la concertation, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), a peu mobilisé les habitants du territoire concerné, y compris ceux des 4 communes directement impactées. Le public a souhaité majoritairement s'exprimer sur le fond du projet (desserte, aménagements, infrastructures), ses incidences et ses impacts sur le cadre de vie.

Ce constat d'un faible intérêt pour l'objet de la concertation et de l'utilisation de ce temps d'expression pour donner son avis ou poser une question sur le fond du projet, voire de son opportunité est fréquent pour les concertations de mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour des projets d'infrastructures.

Les maîtres d'ouvrage invitent les lecteurs du présent bilan à se référer au **dossier de concertation** ainsi qu'au **bilan de la concertation préalable menée en 2024 pour consulter tous les éléments de présentation du projet ainsi que les contributions du public et les réponses qu'ils y ont apportées.**

- Dossier support de la concertation préalable sur le projet : [snCF-reseau-pau_canfranc_dp.pdf](#)
- Bilan de la concertation préalable sur le projet : [snCF_reseau_pau-canfranc_bilan_des_maitres_d_ouvrage_20_mars_2025.pdf](#)

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme encadrant la concertation, l'analyse présentée ci-après se limite strictement aux contributions entrant dans le périmètre de l'objet de la concertation.

Les observations qui ne relèvent pas de ce champ réglementaire ne sont donc pas examinées dans cette section.

En annexe du bilan, est présenté un tableau recensant l'ensemble des 18 contributions portant sur la MECDU.

4.1 IMPACTS - 7 CONTRIBUTIONS

4.1.1 IMPLANTATION DE L'ANTENNE GSMR A JURANÇON

Les contributions de cette thématique portent quasiment toutes uniquement sur **l'implantation de l'antenne GSMR à Jurançon dans une zone Espace Boisé Classé (EBC)**. Elle suscite question sur les mesures de compensation en cas de destruction de la zone voire refus catégoriques au nom de la protection des espaces naturels :

« Un bois classé ne doit pas être touché. Pas de coupe et dégradation notable d'un endroit écologique et protégé ».

« Nous n'acceptons pas l'installation de tous moyens électroniques (antennes, radios, poteaux, GSM, etc.) et autres constructions bétonnées dans une parcelle classée et protégée ».

La mairie de Jurançon dans son expression explique que *« Le déclassement d'un espace boisé classé (EBC) n'est pas anodin. Cette démarche doit tenir compte des objectifs de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers sur l'ensemble du territoire de l'agglomération couverts par le PLUi (...) ».*

Les contributeurs s'inquiètent des nuisances occasionnées pour les riverains : impacts visuels/insertion paysagère, accès entravé aux parcelles privées voisines de la zone d'emplacement de l'antenne, perturbations pour les personnes électrosensibles.

« Ces travaux impactent la taille et l'accès à cette parcelle voire à plusieurs (accès engins agricoles et troupeaux) ».

« Ce site est également susceptible d'occasionner des gênes pour les riverains, plus particulièrement pour les personnes "sensibles" aux émissions d'ondes ».

« La présence d'une antenne GMS présenterait des risques pour certaines personnes sans parler du côté inesthétique de l'antenne ».

Réponse des maîtres d'ouvrage :

SNCF Réseau a connaissance de l'existence de l'enjeu environnemental que représente un EBC sur le site envisagé pour l'implantation des équipements de télécommunications nécessaires au fonctionnement de l'exploitation ferroviaire. L'examen des conditions de déplacement de cette installation pour préserver l'EBC est en cours. Au stade actuel d'avancement de la définition technique du projet, des marges de manœuvre existent pour repositionner cette installation en dehors de l'EBC. Le choix du site potentiel d'implantation repose sur plusieurs critères techniques (couverture radio, continuité de service, topographie, compatibilité avec les installations ferroviaires). Ces éléments, ainsi que les caractéristiques de l'équipement (emprise, hauteur...), seront présentés dans la description du projet dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique qui sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique. Les impacts environnementaux feront l'objet d'une analyse détaillée, permettant de définir, si nécessaire, des mesures de compensation adaptées.

4.1.2 NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES

Un riverain de la voie ferrée dont l'habitation est située à moins de 40 m s'inquiète des nuisances sonores et des vibrations qui seront occasionnées par le passage des trains et demande que des mesures de protections soient prises.

Réponse des maitres d'ouvrage :

Concernant les questions relatives au dédommagement, les procédures prévues dans le cadre du projet incluent l'évaluation des préjudices liés aux emprises temporaires ou définitives, ainsi que des pertes d'exploitation éventuelles.

Les effets liés à la future exploitation de la ligne ferroviaire sur les habitations sont réglementés et doivent faire l'objet de mesures précises, puis le cas échéant de mise en œuvre de dispositifs de protection. SNCF Réseau est soumis en la matière à une obligation de résultat.

4.2 CONCERTATION – 8 CONTRIBUTIONS

4.2.1 LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION

Trois contributeurs s'interrogent sur le périmètre de la concertation MECDU qui ne comprend que 4 communes.

« Pourquoi avez-vous limité le périmètre de la concertation à ces seules quatre communes alors que les plans d'urbanisme de 30 communes concernées par le projet Pau Canfranc sont susceptibles d'être impactés ? »

« Pourquoi la concertation MECDU s'arrête à Pau ? »

Réponse des maitres d'ouvrage :

Le projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc traverse au total 30 communes et concerne un certain nombre de parcelles. Toutefois, la concertation menée au titre du Code de l'Urbanisme porte exclusivement sur les incompatibilités du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur. Il n'a pas pour objet de présenter l'ensemble des éléments techniques du projet, commune par commune. Cette étape se déroulera dans le cadre de l'Enquête publique Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

À ce jour, seules les communes de Cette-Eygun, Escot, Jurançon et Urdos présentent des incompatibilités avec leurs actuels documents d'urbanisme dont le détail est présenté au chapitre 5 du dossier de concertation.

4.2.2 LE NOUVEAU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUi) DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU HAUT-BEARN (CCHB)

Dans le contexte où venait de se conclure une enquête publique sur le nouveau PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn quelques jours avant le démarrage de la concertation MECDU sur le projet, deux contributeurs indiquent ne pas comprendre pourquoi les maitres d'ouvrage n'ont pas attendu l'approbation de ce nouveau PLUi début 2026 afin de présenter un dossier de concertation avec des données à jour.

« Il est assez déconcertant de constater la proximité de la conclusion du PLUi de la CCHB par les commissaires enquêteurs en date du 07/11/2025 et dans le même temps l'ouverture de la concertation MECDU le 20/11/2025, alors que ces deux dossiers concernent le même thème ».

« [Le] PLUi (...) sera définitivement approuvé qu'au début de l'année 2026. Pourquoi ne pas avoir attendu le début d'année 2026 pour soumettre au public un dossier de concertation un peu plus actualisé ? A 2 ou 3 mois près, y avait-il urgence absolue à lancer une concertation ? ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

Les Maîtres d'Ouvrage du projet ferroviaire n'ont pas de maîtrise sur le planning d'approbation du PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB), porté par un autre maitre d'ouvrage. Ils ont jugé préférable de concerter sur les documents d'urbanisme actuellement en vigueur afin de pouvoir déposer le dossier de Déclaration d'utilité publique sans être dépendant du planning d'approbation du PLUi de la CCHB. En cas de nécessité, une nouvelle concertation sur la MECDU pourra être initiée selon la date effective d'approbation du nouveau PLUi de la CCHB.

4.2.3 L'IDENTIFICATION DES PARCELLES IMPACTEES

Un contributeur souhaite savoir si les parcelles concernées par le projet seront présentées dans le dossier d'enquête publique et dans quelle temporalité les propriétaires concernés seront contactés.

« Quand et par quels moyens les propriétaires des 141 parcelles manquantes seront-ils informés ? Ce point sera-t-il clairement explicite dans le dossier préparatoire à la future enquête publique ? ».

Réponse des maitres d'ouvrage :

Les propriétaires des parcelles impactées par le projet seront consultés durant l'enquête parcellaire qui aura lieu après l'obtention de la Déclaration d'utilité publique.

4.2.4 DUREE DE LA CONCERTATION

Un contributeur se demande, au moment de sa contribution, le 17 décembre, pourquoi les avis transmis après le 11 décembre n'étaient pas publiés.

Réponse des maitres d'ouvrage :

La concertation est encadrée par une période officielle de participation du public, dont la date de clôture est fixée par l'arrêté d'ouverture. Conformément à ce cadre réglementaire, seuls les avis reçus avant la date de clôture peuvent être intégrés au registre et publiés en ligne en tant que contributions formelles.

La concertation a eu lieu entre le 20 novembre 2025 et le 20 décembre 2025. Les avis transmis entre le 11 décembre et le 20 décembre 2025 ont été bien publiés. Seuls les avis transmis après le 20 décembre 2025 ne peuvent pas apparaître dans le registre officiel.

Les contributions tardives sont prises en compte dans l'analyse globale du projet. Elles sont examinées par la maîtrise d'ouvrage et versées au dossier interne de suivi, afin que les préoccupations exprimées puissent être considérées dans la suite des études.

4.3 TRANSPORT DE MARCHANDISES – 1 CONTRIBUTION

Un contributeur souhaite savoir si la création de zones de croisement entre train de fret et voyageurs et la création d'installations d'embranchement sur le réseau ferré pour les chargeurs sont compatibles avec les documents d'urbanisme des communes du périmètre du projet.

« Au niveau d'Oloron, est ce qu'il est prévu des "zones de croisement" des trains fret/ter/voyageurs et est-ce que ça rentre dans le PLUi actuel et est ce qu'il est prévu des "bretelles d'accès" à Oloron, PAU, LACQ pour les entreprises qui pourraient s'intéresser à rejoindre le réseau ferré sans être obligé d'aller à Saragosse ou Artix ».

Réponse des maitres d'ouvrage :

Les croisements entre trains de voyageurs et trains de fret susceptibles d'intervenir au niveau de la gare d'Oloron Sainte-Marie sont intégralement prévus au sein des emprises existantes du domaine public ferroviaire. À ce titre, aucune extension foncière n'est nécessaire et donc ces croisements sont compatibles avec les dispositions du futur PLUi de la Communauté de communes du Haut Béarn. Les fonctionnalités associées à ces croisements seront détaillées dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique.

Un autre contributeur pense que des aménagements ferroviaires sont nécessaires au niveau de Lacq Artix et s'interroge également sur la compatibilité avec les documents d'urbanisme de cette zone, en dehors du périmètre de la concertation.

« Est-ce que ces aménagements sur Lacq Artix sont conformes au PLUi de cette zone ou demanderont-ils aussi des mises en compatibilité ? Dans cette continuité, vers Artix, est-ce que des aménagements sont envisagés en gare de Pau pour assurer le changement de direction des convois de fret d'une longueur d'environ 450m, la gare de Pau n'ayant pas aujourd'hui la capacité d'accueil de trains aussi longs ? »

Réponse des maitres d'ouvrage :

Le projet qui sera présenté à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique ne nécessite pas d'installations ferroviaires à Artix. Les aménagements ferroviaires à Pau sont situés au sein des emprises du domaine public ferroviaire.

4.4 INFRASTRUCTURES – 1 CONTRIBUTION

Un contributeur s'interroge pourquoi une seule voie d'accès pompier est prévue sur la commune d'Escot et souhaite savoir ce qu'il en est pour les autres communes traversées par la voie ferrée.

Réponse des maitres d'ouvrage :

Le projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc prévoit la création de nombreux accès pompiers. Toutefois, la concertation conduite au titre du code de l'urbanisme porte exclusivement sur les incompatibilités du projet avec les documents d'urbanisme actuellement en vigueur. À ce jour, seule la commune d'Escot est concernée par un accès pompier susceptible de ne pas être compatible avec son actuel document d'urbanisme.

5 . LES ENGAGEMENTS SPECIFIQUES AU TITRE DE LA CONCERTATION MECDU

Les engagements des maitres d'ouvrage à la suite de la concertation au titre du Code de l'Urbanisme sont les suivants :

Informer et restituer

- Publier l'ensemble des contributions que leurs auteurs ont autorisé à rendre publiques.

Prise en compte des contributions

- Examen de l'ensemble des observations recueillies durant la concertation.
- Réponse par voie électronique apportée à chaque contributeur.
- Mobilisation des observations recueillies pour alimenter le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP).
- Veiller à l'insertion du projet dans les documents de planification territoriale et à la cohérence avec les politiques locales de mobilité.
- Etudier les conditions de déplacement de l'antenne GSMR à Jurançon afin de ne pas impacter la zone Espace Boisé Classé (EBC).
- Privilégier l'utilisation des emprises existantes du domaine public ferroviaire pour les aménagements nécessaires à la réouverture de la ligne.

Suite du processus

- Publier les décisions portant approbation du bilan de concertation au titre des articles L. 103-2 et suivants du code de l'urbanisme par les personnes dûment habilitées représentant les maitres d'ouvrage.
- Publier le bilan de la concertation et les engagements consolidés des maîtres d'ouvrage sur le site internet du projet.
- Intégrer ce bilan dans le dossier soumis à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique.

6 ANNEXE

Le tableau ci-après présente l'ensemble des contributions de manière anonyme. Sur les 18 contributions reçues, un contributeur a exprimé le souhait que son observation ne soit pas rendue publique. En conséquence, cette contribution n'apparaît pas dans le tableau.

| Type de registre | Catégorie | Contenu de l'expression | Thématique abordée | Réponse apportée par les MOAs |
|------------------|-----------|---|--|---|
| Internet | Question | <p>Incompréhensible de voir que SNCF s'attaque à des zones naturelles protégées de Jurançon, il y a sans doute des solutions alternatives. SNCF montre bien son désintérêt de l'écologie et nous devons être inquiets du bétonnage à venir des zones non protégées pour réussir à faire passer des trains de fret sur cette voie inappropriée et on verra à quel prix pour la faune, la nature et les habitants sans oublier, ni les destructions visuelles de la vallée d'Aspe, ni la condamnation que serait un accident d'un train de fret pour la vallée ou l'agglo de Pau. Coté décarbonation, le ferroutage ne semble pas adapté au transport marchand local : un camion d'Oloron devrait aller à Saragosse ou Artix pour embarquer, j'hallucine...décarbonation ?</p> <p>Le fret, s'ajoutera aux camions avec en prime un péage au Somport (dixit SNCF) : drôle d'approche de la décarbonation annoncée par SNCF. Pour info, les camions qui passent au Somport se décarboneront aussi dans les années à venir, faudrait que SNCF l'intègre dans son discours.</p> <p>Ma question : au niveau d'Oloron, est ce qu'il est prévu des "zones de croisement" des trains fret/ter/voyageurs et est-ce que ça rentre dans le PLUi actuel et est ce qu'il est prévu des "bretelles d'accès" à OLORON, PAU, LACQ pour les entreprises qui pourraient s'intéresser à rejoindre le réseau ferré sans être obligé d'aller à Saragosse ou Artix et si c'est prévu, ce qui semble impératif si on veut que les entreprises trouvent un intérêt au ferroviaire, est ce que c'est en accord avec le PLU ?</p> | Transport de marchandises (Report modal, capacité, modalité, ferroutage, horaires) | Les croisements entre trains de voyageurs et trains de fret susceptibles d'intervenir au niveau de la gare d'Oloron Sainte-Marie sont intégralement prévus au sein des emprises existantes du domaine public ferroviaire. À ce titre, aucune extension foncière n'est nécessaire et donc ces croisements sont compatibles avec les dispositions du futur PLUi de la Communauté de communes du Haut Béarn. Les fonctionnalités associées à ces croisements seront détaillées dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique. |
| Internet | Question | <p>Prévision d'implantation d'une plateforme de télécommunications à Jurançon.</p> <p>SNCF doit savoir que la zone choisie est en secteur EBC, qu'est ce qui imposerait techniquement l'implantation à cet endroit précis. Quelle emprise au sol, quel type de réseau, quels débits, quelles fréquences, qu'elle taille, qu'elle hauteur ...</p> <p>Quelle compensation est proposée face à la destruction de cet espace protégé ?</p> | Impacts (Environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques) | <p>SNCF Réseau a connaissance de l'existence de l'enjeu environnemental que représente un Espace Boisé Classé (EBC) sur le site envisagé pour l'implantation des équipements de télécommunications nécessaires au fonctionnement de l'exploitation ferroviaire. L'examen des conditions de déplacement de cette installation pour préserver l'EBC est en cours. Au stade actuel d'avancement de la définition technique du projet, des marges de manœuvre existent pour repositionner cette installation en dehors de l'EBC. Le choix du site potentiel d'implantation repose sur plusieurs critères techniques (couverture radio, continuité de service, topographie, compatibilité avec les installations ferroviaires). Ces éléments, ainsi que les caractéristiques de l'équipement (emprise, hauteur...), seront présentés dans la description du projet dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique qui sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête d'utilité publique.</p> <p>Les impacts environnementaux feront l'objet d'une analyse détaillée, permettant de définir, si nécessaire, des mesures de compensation adaptées.</p> |

| | | | | |
|----------|----------|--|---|--|
| Internet | Question | <p>Le dossier de concertation MECDU porte sur la ligne entre Canfranc et Pau :</p> <p>"le projet concernerait directement 30 communes (dont 20 sur la partie actuellement circulée de la ligne ferroviaire, entre Pau et Bedous), et trois communautés de communes (Communauté de communes du Haut-Béarn, Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, Communauté de communes de la vallée d'Ossau)</p> <p>Or dans le bilan des maitres d'ouvrage concernant ce même projet - page 51- le projet implique la communauté de Lacq Orthez : " mise en place d'un service de ferroutage dans la zone de Lacq à Artix ...".</p> <p>Pourquoi la concertation MECDU s'arrête à PAU alors qu'il y a continuité vers ARTIX et que des aménagements y sont nécessaires au niveau de Lacq Artix ?</p> <p>Est-ce que ces aménagements sur Lacq Artix sont conformes au PLUi de cette zone ou demanderont-ils aussi des mises en compatibilité ?</p> <p>Pourquoi une segmentation du projet ?</p> <p>Dans cette continuité, vers Artix, est ce que des aménagements sont envisagés en gare de Pau pour assurer le changement de direction des convois de fret d'une longueur d'environ 450m, la gare de Pau n'ayant pas aujourd'hui la capacité d'accueil de trains aussi longs ?</p> | <p>Concertation (Dispositif, périmètres, études, communication)</p> <p>Transport de marchandises (Report modal, capacité, modalité, ferroutage, horaires)</p> | <p>Le projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc traverse au total 30 communes et concerne un certain nombre de parcelles. Toutefois, la concertation menée au titre du Code de l'Urbanisme porte exclusivement sur les incompatibilités du projet avec les documents d'urbanisme actuellement en vigueur.</p> <p>À ce jour, seules les communes de Cette-Eygun, Escot, Jurançon et Urdos présentent des incompatibilités avec leurs documents d'urbanisme dont le détail est présenté au chapitre 5 du dossier de concertation.</p> <p>Le projet qui sera présenté à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique ne nécessite pas d'installations ferroviaires à Artix. Les aménagements ferroviaires à Pau sont situés au sein des emprises du domaine public ferroviaire sur cette commune.</p> |
| Internet | Question | <p>Pourquoi les avis transmis après le 11 décembre ne sont-ils pas publiés ?</p> | <p>Concertation (Dispositif, périmètres, études, communication)</p> | <p>La concertation est encadrée par une période officielle de participation du public, dont la date de clôture est fixée par l'arrêté d'ouverture. Conformément à ce cadre réglementaire, seuls les avis reçus avant la date de clôture peuvent être intégrés au registre et publiés en ligne en tant que contributions formelles.</p> <p>La concertation a eu lieu entre le 20 novembre 2025 et le 20 décembre 2025. Les avis transmis entre le 11 décembre et le 20 décembre 2025 ont été publiés. Seuls les avis transmis après le 20 décembre 2025 ne peuvent pas apparaître dans le registre officiel.</p> <p>Les contributions tardives sont prises en compte dans l'analyse globale du projet. Elles sont examinées par la maîtrise d'ouvrage et versées au dossier interne de suivi, afin que les préoccupations exprimées puissent être considérées dans la suite des études.</p> |
| Internet | Question | <p>Questions sur le bois classé à Jurançon</p> <p>La parcelle AM 118-32 est en zone U et classée EBC, interdisant toute coupe ou implantation.</p> <p>La compatibilité du PLU avec le bois classé est contestée, car cela contrevient à des règles essentielles de préservation.</p> <p>L'antenne GSM nécessiterait des travaux entraînant déboisement et dégradation de l'écosystème protégé, en violation de l'article L 113-2 du code de l'urbanisme.</p> <p>Des préoccupations sont soulevées concernant les nuisances des ondes, l'impact esthétique et le stress généré par la présence de l'antenne. Si des études ont été menées, quels sont les résultats ?</p> <p>Quel impact sur la sécurité aurait le non-fonctionnement de cette antenne sachant l'environnement extrêmement urbain du passage de la voie ?</p> | <p>Impacts (Environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques)</p> | <p>SNCF Réseau a connaissance de l'existence de l'enjeu environnemental que représente un EBC sur le site envisagé pour l'implantation des équipements de télécommunications nécessaires au fonctionnement de l'exploitation ferroviaire. L'examen des conditions de déplacement de cette installation pour préserver l'EBC est en cours. Au stade actuel d'avancement de la définition technique du projet, des marges de manœuvre existent pour repositionner cette installation en dehors de l'EBC.</p> |

| | | | | |
|----------|----------|--|---|--|
| Internet | Avis | <p>Bonjour, Nous n'acceptons pas l'installation de tous moyens électroniques (antennes, radios, poteaux, gsm, etc) et autres constructions bétonnées dans une parcelle classée et protégée. Il en va d'une attitude et raison écologique de protection de l'environnement, de la flore et de la faune ainsi qu'une protection liée à la santé des riverains proches (émanation d'ondes néfastes à résonnance électronique).</p> <p>Nous sommes foncièrement contre ce projet.</p> | Impacts (Environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques) | <p>La procédure de mise en compatibilité du PLUi constitue le cadre réglementaire permettant d'examiner, de manière transparente et contradictoire, la possibilité d'adapter ponctuellement le document d'urbanisme lorsqu'un projet d'intérêt général le nécessite.</p> <p>SNCF Réseau a connaissance de l'existence de l'enjeu environnemental que représente un EBC sur le site envisagé pour l'implantation des équipements de télécommunications nécessaires au fonctionnement de l'exploitation ferroviaire. L'examen des conditions de déplacement de cette installation pour préserver l'EBC est en cours. Au stade actuel d'avancement de la définition technique du projet, des marges de manœuvre existent pour repositionner cette installation en dehors de l'EBC.</p> |
| Internet | Question | <p>Bonjour, Dans votre document MECDU, vous écrivez vouloir implanter une plateforme Télécommunication à Escot et une autre à Jurançon. Peut-on savoir quels sont les critères qui déterminent le lieu d'implantation de ces plateformes ? Pourquoi à ces endroits-là ? Y'en aura-t-il d'autres sur la ligne ? Combien ? où ? Quels sont les effets sur la santé de ces émissions d'ondes ? Merci</p> | Impacts (Environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques) | <p>SNCF Réseau a connaissance de l'existence de l'enjeu environnemental que représente un EBC sur le site envisagé pour l'implantation des équipements de télécommunications nécessaires au fonctionnement de l'exploitation ferroviaire. L'examen des conditions de déplacement de cette installation pour préserver l'EBC est en cours. Au stade actuel d'avancement de la définition technique du projet, des marges de manœuvre existent pour repositionner cette installation en dehors de l'EBC. Le choix du site potentiel d'implantation repose sur plusieurs critères techniques (couverture radio, continuité de service, topographie, compatibilité avec les installations ferroviaires). Ces éléments, ainsi que les caractéristiques de l'équipement (emprise, hauteur...), seront présentés dans la description du projet dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique qui sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique. Les impacts environnementaux feront l'objet d'une analyse détaillée, permettant de définir, si nécessaire, des mesures de compensation adaptées.</p> |
| Internet | Question | <p>Vous présentez un tableau listant des documents d'urbanisme des 30 communes traversées par la ligne Pau-Canfranc. Sur ces 30 communes, les versions des documents d'urbanisme de 24 d'entre-elles vont devenir obsolètes au début de l'année 2026. L'enquête publique sur le PLUi de la CCHB s'est clôturée par l'avis favorable des commissaires enquêteurs le 07/11/2025 et sera définitivement approuvé qu'au début de l'année 2026.</p> <p>Question : POURQUOI NE PAS AVOIR ATTENDU LE DEBUT D'ANNEE 2026 POUR SOUMETTRE AU PUBLIC UN DOSSIER DE CONCERTATION UN PEU PLUS ACTUALISE ?</p> <p>A 2 ou 3 mois près, y avait-il urgence absolue à lancer une concertation ? D'autant plus que vous prévoyez désormais un dépôt du dossier l'enquête publique pour le milieu de l'année 2026 alors que dans le dossier de concertation préalable CNDP il était prévu à l'été 2025.</p> | Concertation (Dispositif, périmètres, études, communication) | <p>Les Maîtres d'Ouvrage du projet n'ont pas de maîtrise sur le planning d'approbation du PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB). Ils ont jugé préférable de concerter sur les documents d'urbanisme en vigueur afin de pouvoir déposer le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique sans être dépendant du planning d'approbation du PLUi de la CCHB. En cas de nécessité, une nouvelle concertation sur la MECDU pourra être initiée selon la date effective d'approbation du nouveau PLUi de la CCHB.</p> |

| | | | | |
|----------|-----------|---|---|--|
| Internet | Question | <p>Paragraphe 1.1, vous mentionnez : "-La concertation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est donc un préalable à la Déclaration d'Utilité Publique modificative. -Qu'un projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Haut-Béarn a été arrêté le 18 juillet 2025 en Conseil communautaire. L'enquête publique visant à présenter ce PLUi est prévue au 3^{ème} trimestre 2025 et son approbation à la fin de l'année 2025 ou au début de l'année 2026. -Celui-ci concernera 24 des 30 communes concernées par le projet Pau-Canfranc. -Des échanges ont été réalisés entre les Maitrises d'Ouvrage (MOA) et la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB) afin que le PLUi intègre les éléments du projet et que celui-ci soit compatible avec le futur document d'urbanisme."</p> <p>paragraphe 1.3 vous mentionnez : Les quatre communes concernées par cette concertation sont : Cette Eygun Escot Jurançon Urdos</p> <p>Questions : Pourquoi avez-vous limité le périmètre de la concertation à ces seules quatre communes alors que les plans d'urbanisme de 30 communes concernées par le projet Pau Canfranc sont susceptibles d'être impactés ? Quelle est la teneur et la nature des échanges réalisés entre le MOA et CCHB ? Dans ces conditions, QUEL EST L'INTERET DE SOUMETTRE AU PUBLIC UN DOSSIER DE CONCERTATION TRONQUE ?</p> | Concertation (Dispositif, périmètres, études, communication) | <p>Le projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc traverse au total 30 communes et concerne un certain nombre de parcelles. Toutefois, la concertation menée au titre du code de l'urbanisme porte exclusivement sur les incompatibilités du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur. Il n'a pas pour objet de présenter l'ensemble des éléments techniques du projet, commune par commune. Cette étape se déroulera dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique. À ce jour, seules les communes de Cette-Eygun, Escot, Jurançon et Urdos présentent des incompatibilités avec leurs documents d'urbanisme en vigueur dont le détail est présenté au chapitre 5 du dossier de concertation.</p> |
| Internet | Question* | <p>Dans le dossier MECDU, en page 2, il est mentionné :</p> <p>« 1.3. LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION Cette concertation réglementaire porte sur les modifications prévues des documents d'urbanisme, nécessaires pour la réalisation du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau- Canfranc. Les quatre communes concernées par cette concertation sont : • Cette Eygun • Escot • Jurançon • Urdos ».</p> <p>POUR QUELLE RAISON N'EST-IL FAIT ETAT QUE DE 4 COMMUNES ? Alors que dans le dossier de la concertation CNDP septembre 2024, en page 38, Maîtrise foncière, il est écrit : « Maîtrise foncière Dans le cadre du projet de réouverture de la ligne Pau –Canfranc et des travaux afférents, SNCF Réseau devra faire l'acquisition de terrains de petites surfaces : en l'état actuel des études, environ 150 parcelles seraient concernées, pour un total aujourd'hui estimé à 100 hectares. La suppression de passages à niveau visant à éliminer des points de conflit, SNCF Réseau aura besoin d'acquérir des terrains adjacents afin de créer des voies de rabattement pour les véhicules ou piétons. Dans le cadre de la création de voies d'évitement, il serait nécessaire d'acquérir de nouveaux terrains, afin de les positionner selon les</p> | Concertation (Dispositif, périmètres, études, communication) | <p>Le projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc traverse au total 30 communes et concerne un certain nombre de parcelles. Toutefois, la concertation menée au titre du code de l'urbanisme porte exclusivement sur les incompatibilités du projet avec les documents d'urbanisme actuellement en vigueur. Il n'a pas pour objet de présenter l'ensemble des éléments techniques du projet, commune par commune. Cette étape se déroulera dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique À ce jour, seules les communes de Cette-Eygun, Escot, Jurançon et Urdos présentent des incompatibilités avec leurs documents d'urbanisme dont le détail est présenté au chapitre 5 du dossier de concertation. Les propriétaires des parcelles impactées par le projet seront consultés durant l'enquête parcellaire qui aura lieu après l'obtention de la Déclaration d'utilité publique.</p> |

| | | | | |
|----------|-----------|--|--|--|
| | | <p>normes ferroviaires. Ces acquisitions de terrains se réalisent dans le cadre d'un processus réglementé, impliquant la consultation des autorités locales (élus) et des propriétaires fonciers concernés. Conformément à la réglementation, l'issue de l'enquête publique, une déclaration d'utilité publique devra être obtenue. »</p> <p>POURQUOI LE DOSSIER MECDU MET UN FOCUS SUR 4 COMMUNES AVEC 9 PARCELLES, SOIT ENVIRON 10 HECTARES ?</p> <p>QUAND ET PAR QUELS MOYENS LES PROPRIETAIRES DES 141 PARCELLES MANQUANTES SERONT-ILS INFORMES ?</p> <p>CE POINT SERA-T-IL CLAIREMENT EXPLICITE DANS LE DOSSIER PREPARATOIRE A LA FUTURE ENQUETE PUBLIQUE ?</p> | | |
| Internet | Question | <p>AMENAGEMENTS MECDU</p> <p>POURQUOI DANS LES AMENAGEMENTS PREVUS, UNE VOIE POMPIER EST PREVUE SUR LA SEULE COMMUNE D'ESCOT, SUR LA TOTALITE DE L'EMPRISE DE LA VOIE FERREE ?</p> <p>QU'EN EST-IL DES AUTRES COMMUNES TRAVERSEES PAR LA VOIE FERREE ?</p> | <p>Infrastructures (Gabarit, passages à niveau, voies d'évitement, électrification, résilience, travaux, tunnel du Somport, gares)</p> | <p>Le projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc prévoit la création de nombreux accès pompiers. Toutefois, la concertation conduite au titre du code de l'urbanisme porte exclusivement sur les incompatibilités du projet avec les documents d'urbanisme actuellement en vigueur. À ce jour, seule la commune d'Escot est concernée par un accès pompier susceptible de ne pas être compatible avec son actuel document d'urbanisme.</p> |
| Internet | Question* | <p>Dans le dossier MECDU, en page 2, il est mentionné :</p> <p>« 1.3. LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION Cette concertation réglementaire porte sur les modifications prévues des documents d'urbanisme, nécessaires pour la réalisation du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau- Canfranc. Les quatre communes concernées par cette concertation sont : Cette Eygun, Escot, Jurançon, Urdos ».</p> <p>POUR QUELLE RAISON N'EST-IL FAIT ETAT QUE DE 4 COMMUNES ?</p> <p>Alors que dans le dossier de la concertation CNDP septembre 2024, en page 38, Maîtrise foncière, il est écrit : « Maîtrise foncière Dans le cadre du projet de réouverture de la ligne Pau –Canfranc et des travaux afférents, SNCF Réseau devra faire l'acquisition de terrains de petites surfaces : en l'état actuel des études, environ 150 parcelles seraient concernées, pour un total aujourd'hui estimé à 100 hectares.</p> <p>La suppression de passages à niveau visant à éliminer des points de conflit, SNCF Réseau aura besoin d'acquérir des terrains adjacents afin de créer des voies de rabattement pour les véhicules ou piétons. Dans le cadre de la création de voies d'évitement, il serait nécessaire d'acquérir de nouveaux terrains, afin de les positionner selon les normes ferroviaires. Ces acquisitions de terrains se réalisent dans le cadre d'un processus réglementé, impliquant la consultation des autorités locales (élus) et des propriétaires fonciers concernés. Conformément à la réglementation, l'issue de l'enquête publique, une déclaration d'utilité publique devra être obtenue. »</p> <p>POURQUOI LE DOSSIER MECDU MET UN FOCUS SUR 4 COMMUNES AVEC 9 PARCELLES, SOIT ENVIRON 10 HECTARES ?</p> <p>QUAND ET PAR QUELS MOYENS LES PROPRIETAIRES DES 141 PARCELLES MANQUANTES SERONT-ILS INFORMES ?</p> <p>CE POINT SERA-T-IL CLAIREMENT EXPLICITE DANS LE DOSSIER PREPARATOIRE A LA FUTURE ENQUETE PUBLIQUE ?</p> | <p>Concertation (Dispositif, périmètres, études, communication)</p> | <p>Le projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc traverse au total 30 communes et concerne un certain nombre de parcelles. Toutefois, la concertation menée au titre du Code de l'Urbanisme porte exclusivement sur les incompatibilités du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur. Il n'a pas pour objet de présenter l'ensemble des éléments techniques du projet, commune par commune. Cette étape se déroulera dans le cadre de l'Enquête publique Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.</p> <p>À ce jour, seules les communes de Cette-Eygun, Escot, Jurançon et Urdos présentent des incompatibilités avec leurs actuels documents d'urbanisme dont le détail est présenté au chapitre 5 du dossier de concertation.</p> <p>Les propriétaires des parcelles impactées par le projet seront consultés durant l'enquête parcellaire qui aura lieu après l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.</p> |

| | | | | |
|----------|---|---|---|---|
| Internet | Question | <p>Il est assez déconcertant de constater la proximité de la conclusion du PLUi de la CCHB par les commissaires enquêteurs en date du 07/11/2025 et dans le même temps l'ouverture de la concertation MECDU le 20/11/2025, alors que ces deux dossiers concernent le même thème l'URBANISME, sachant que le MECDU est destiné à la mise en conformité d'un PLUi.</p> <p>Dans la conclusion du PLUi de la CCHB, les commissaires enquêteurs ont émis un avis favorable avec la recommandation n°8 : « Intégrer des emplacements réservés en vue de la réouverture de la ligne PAU-CANFRANC ».</p> <p>POURQUOI, DANS LE DOSSIER MECDU, CES EMPLACEMENTS RESERVES, NE SONT PAS IDENTIFIES DANS LEUR TOTALITE ?</p> | Concertation (Dispositif, périmètres, études, communication) | <p>Les Maîtres d'Ouvrage du projet ferroviaire n'ont pas de maîtrise sur le planning d'approbation du PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB), porté par un autre maître d'ouvrage. Ils ont jugé préférable de concerter sur les documents d'urbanisme actuellement en vigueur afin de pouvoir déposer le dossier de Déclaration d'utilité publique sans être dépendant du planning d'approbation du PLUi de la CCHB. En cas de nécessité, une nouvelle concertation sur la MECDU pourra être initiée selon la date effective d'approbation du nouveau PLUi de la CCHB.</p> |
| Papier | Alerte + Question Mairie de Jurançon | <p>Prenant acte du sujet de la présente concertation, la commune de Jurançon attire l'attention de la maîtrise d'ouvrage du projet sur les points suivants.</p> <p>Le déclassement d'un espace boisé classé (EBC) n'est pas anodin. Cette démarche doit tenir compte des objectifs de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers sur l'ensemble du territoire de l'agglomération couverts par le PLUi (dont la maîtrise est dans le champ de compétences de la Communauté d'Agglomération). Il est rappelé que la parcelle concernée est une propriété privée communale. Aussi, dans l'hypothèse d'une confirmation de l'installation d'une telle antenne et du bâtiment qui l'accompagnerait, la commune demande expressément à ce que soient anticipés les échanges. Nous trouvons regrettable d'avoir été informés de cette procédure de concertation de mise en compatibilité de notre PLUi, le 12 novembre 2025, la veille de la communication à la presse, alors même que les sites ont été ciblés depuis assez longtemps. Nous rappelons que ce site est également susceptible d'occasionner des gênes pour les riverains, plus particulièrement pour les personnes "sensibles" aux émissions d'ondes. Ce sont deux raisons majeures qui questionnent, et qui sont de nature à nous inquiéter.</p> | Concertation (Dispositif, périmètres, études, communication) | <p>SNCF Réseau a connaissance de l'existence de l'enjeu environnemental que représente un EBC sur le site envisagé pour l'implantation des équipements de télécommunications nécessaires au fonctionnement de l'exploitation ferroviaire. SNCF Réseau partage l'importance de préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers, conformément aux objectifs portés par le PLUi et par la Communauté d'Agglomération. Nous prenons note du fait que la parcelle concernée actuellement relève du domaine privé communal.</p> <p>Dans l'hypothèse où l'implantation de l'antenne et du bâtiment associé serait confirmée à l'issue des études, nous nous engageons à anticiper les échanges avec la commune afin d'examiner les modalités d'intervention, les contraintes foncières et les mesures d'accompagnement nécessaires. L'examen des conditions de déplacement de cette installation pour préserver l'EBC est en cours.</p> <p>Au stade actuel d'avancement de la définition technique du projet, des marges de manœuvre existent pour repositionner cette installation en dehors de l'EBC. Le choix du site potentiel d'implantation repose sur plusieurs critères techniques (couverture radio, continuité de service, topographie, compatibilité avec les installations ferroviaires).</p> <p>Ces éléments, ainsi que les caractéristiques de l'équipement (emprise, hauteur...), seront présentés dans la description du projet dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique qui sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique.</p> <p>Les impacts environnementaux feront l'objet d'une analyse détaillée, permettant de définir, si nécessaire, des mesures de compensation adaptées. Il en est ainsi des éventuelles gênes pour les riverains, dont ceux sensibles aux émissions électromagnétiques. Ces aspects font l'objet d'analyses techniques spécifiques, réalisées conformément aux normes nationales et européennes. Les résultats seront partagés dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique. Des mesures de réduction ou d'encadrement seront étudiées si nécessaire.</p> |
| Papier | Avis | <p>Vous avez décidé d'installer une antenne GSM sur la parcelle AM 118-32 en zone U et classée EBC (Espace Boisé Classé) alors que l'article L113-2 du code de l'urbanisme interdit toute action entraînant la destruction ou la modification d'un EBC et de son périmètre.</p> | Impacts (Environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques) | <p>SNCF Réseau a connaissance de l'existence de l'enjeu environnemental que représente un EBC sur le site envisagé pour l'implantation des équipements de télécommunications nécessaires au fonctionnement de l'exploitation ferroviaire. L'examen des conditions de déplacement de cette installation pour préserver l'EBC est en cours. Au stade actuel d'avancement de la définition technique du projet, des marges de manœuvre existent pour repositionner cette installation en dehors de l'EBC. Le choix du site potentiel d'implantation repose sur plusieurs critères techniques (couverture radio, continuité de service, topographie, compatibilité avec les installations ferroviaires). Ces éléments, ainsi que les caractéristiques de l'équipement (emprise, hauteur...), seront présentés dans la description du projet dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique qui sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique.</p> <p>Les impacts environnementaux feront l'objet d'une analyse détaillée, permettant de définir, si nécessaire, des mesures de compensation adaptées.</p> |

| | | | | |
|--------|----------|---|--|--|
| Papier | Question | <p>La parcelle AM118-32 étant un endroit classé comme "écologique et protégé" comment peut on vouloir procéder à des coupes ou à une implantation d'une antenne (déboisement et nivellement). La présence d'une antenne GSM présenterait des risques pour certaines personnes sans parler du côté inesthétique de l'antenne. Comment sont pris en compte les accès au tunnel pour l'intervention des secours en cas de problème ferroviaire ? Qu'appelle-t-on "report modal" ? Pourriez-vous nous donner des explications précises ?</p> | <p>Impacts (Environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques)</p> | <p>SNCF Réseau a connaissance de l'existence de l'enjeu environnemental que représente un EBC sur le site envisagé pour l'implantation des équipements de télécommunications nécessaires au fonctionnement de l'exploitation ferroviaire. L'examen des conditions de déplacement de cette installation pour préserver l'EBC est en cours. Au stade actuel d'avancement de la définition technique du projet, des marges de manœuvre existent pour repositionner cette installation en dehors de l'EBC. Le choix du site potentiel d'implantation repose sur plusieurs critères techniques (couverture radio, continuité de service, topographie, compatibilité avec les installations ferroviaires). Ces éléments, ainsi que les caractéristiques de l'équipement (emprise, hauteur...), seront présentés dans la description du projet dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique qui sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique. Les impacts environnementaux feront l'objet d'une analyse détaillée, permettant de définir, si nécessaire, des mesures de compensation adaptées.</p> |
| Papier | Avis | <p>Un bois classé ne doit pas être touché. Pas de coupe et dégradation notable d'un endroit écologique et protégé. En ce qui concerne l'installation d'une antenne GSM, celle-ci va à l'encontre de l'article 113-2 du code de l'urbanisme, la destruction ou la modification d'un EBC est interdite. Les impacts sur la santé publique. Niveau d'exposition aux ondes radiofréquences. Inquiétudes et stress générés par la présence de cette antenne qui viendra compléter l'électrification d'une ligne de 25 000 volts.</p> | <p>Impacts (Environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques)</p> | <p>SNCF Réseau a connaissance de l'existence de l'enjeu environnemental que représente un EBC sur le site envisagé pour l'implantation des équipements de télécommunications nécessaires au fonctionnement de l'exploitation ferroviaire. L'examen des conditions de déplacement de cette installation pour préserver l'EBC est en cours. Au stade actuel d'avancement de la définition technique du projet, des marges de manœuvre existent pour repositionner cette installation en dehors de l'EBC. Le choix du site potentiel d'implantation repose sur plusieurs critères techniques (couverture radio, continuité de service, topographie, compatibilité avec les installations ferroviaires). Ces éléments, ainsi que les caractéristiques de l'équipement (emprise, hauteur...), seront présentés dans la description du projet dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique qui sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique. Les impacts environnementaux feront l'objet d'une analyse détaillée, permettant de définir, si nécessaire, des mesures de compensation adaptées.</p> |

* cette observation a été déposée à deux reprises sur le site de la concertation MECDU

