

Pau

DOSSIER DE CONCERTATION

CONCERTATION DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU)

Du 20 novembre au 20 décembre 2025

Pau- Canfranc

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE

Canfranc

SYSTRA

biotope

GAMBA



Préambule

Le présent document a pour objectif de présenter 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.

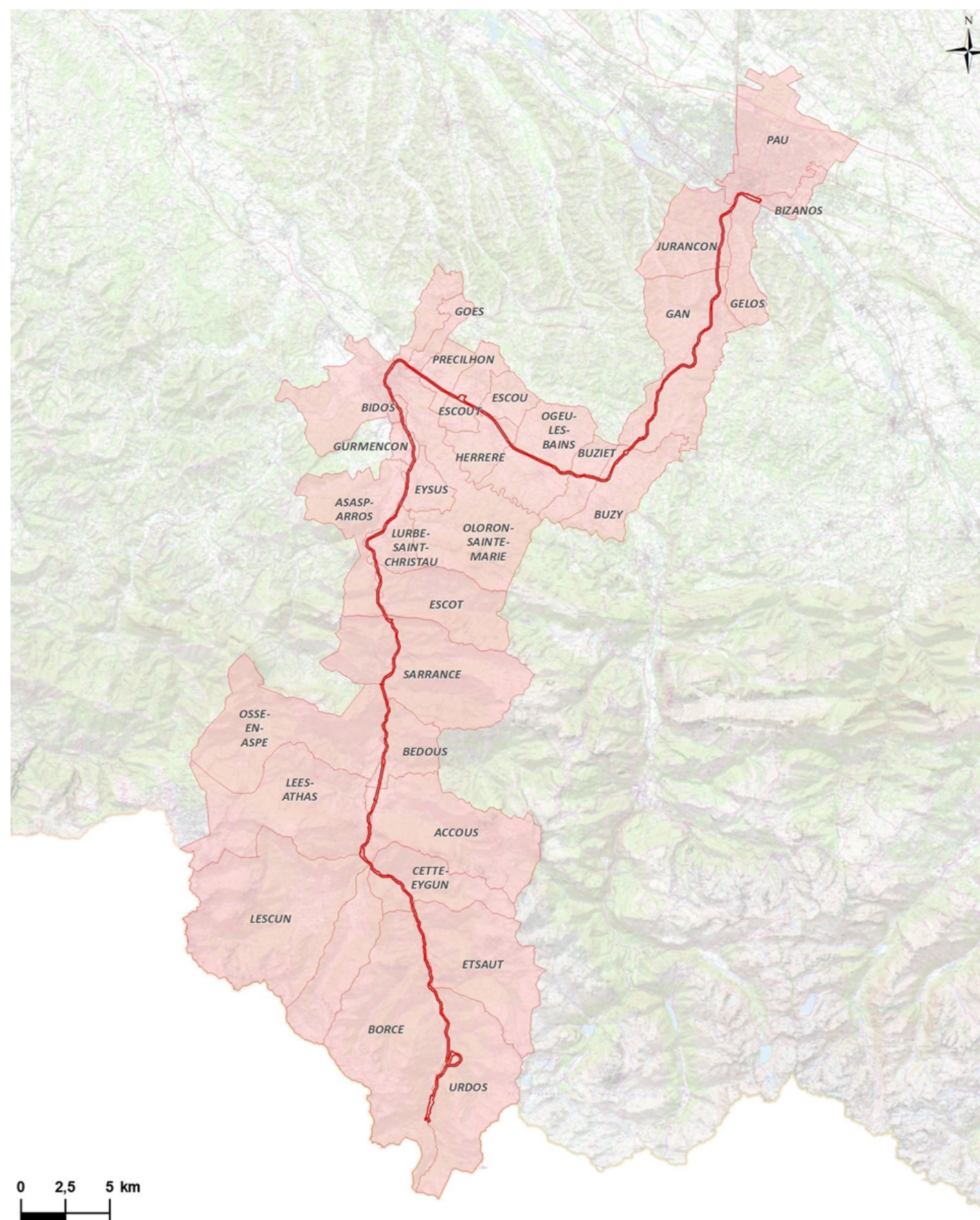
Une concertation, au titre du Code de l'urbanisme, est organisée du 20 novembre au 20 décembre afin de présenter et de recueillir les avis et questions du public.

Les modalités d'information et de participation sont précisées dans ce dossier de concertation.

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. Les modalités de la concertation..... | 1 |
| 1.1. Le cadre juridique de la concertation..... | 1 |
| 1.2. Les objectifs de la concertation..... | 2 |
| 1.3. Le périmètre de la concertation | 2 |
| 1.4. Comment s'informer ? Comment participer ?..... | 2 |
| 2. Présentation du projet..... | 3 |
| 2.1. Responsables du projet et gouvernance..... | 3 |
| 2.2. Périmètre du projet..... | 3 |
| 2.3. Objectifs du projet selon le porteur de projet..... | 4 |
| 2.4. Contexte du projet..... | 4 |
| 2.5. Calendrier prévisionnel du projet | 4 |
| 3. Présentation technique..... | 5 |
| 3.1. Les 3 sections..... | 5 |
| 3.2. De Pau à Bedous (section 1 et 2) : les travaux d'adaptation de la ligne | 5 |
| 3.3. De Bedous au tunnel de Somport (section 3) : les travaux de réouverture de la ligne..... | 5 |
| 3.4. Présentation des aménagements annexes nécessaires au fonctionnement de la ligne..... | 5 |
| 3.4.1 Plateforme Télécommunication et chemin d'accès..... | 5 |
| 3.4.2 Réservoir incendie et piste d'accès pompiers | 6 |
| 3.4.3 Sous Station d'alimentation électrique | 7 |
| 4. Présentation des documents d'urbanisme concernés | 8 |
| 5. Incompatibilités du projet avec les documents d'urbanisme.... | 9 |

| | |
|-----------------------|----|
| 5.1. Cette-Eygun..... | 9 |
| 5.2. Escot | 10 |
| 5.3. Jurançon | 11 |
| 5.4. Urdos | 12 |

1. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

1.1. 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).

La concertation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est donc un préalable à la Déclaration d'Utilité Publique modificative.

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera réalisé sur la base de l'ensemble des contributions exprimées. Il fera 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.

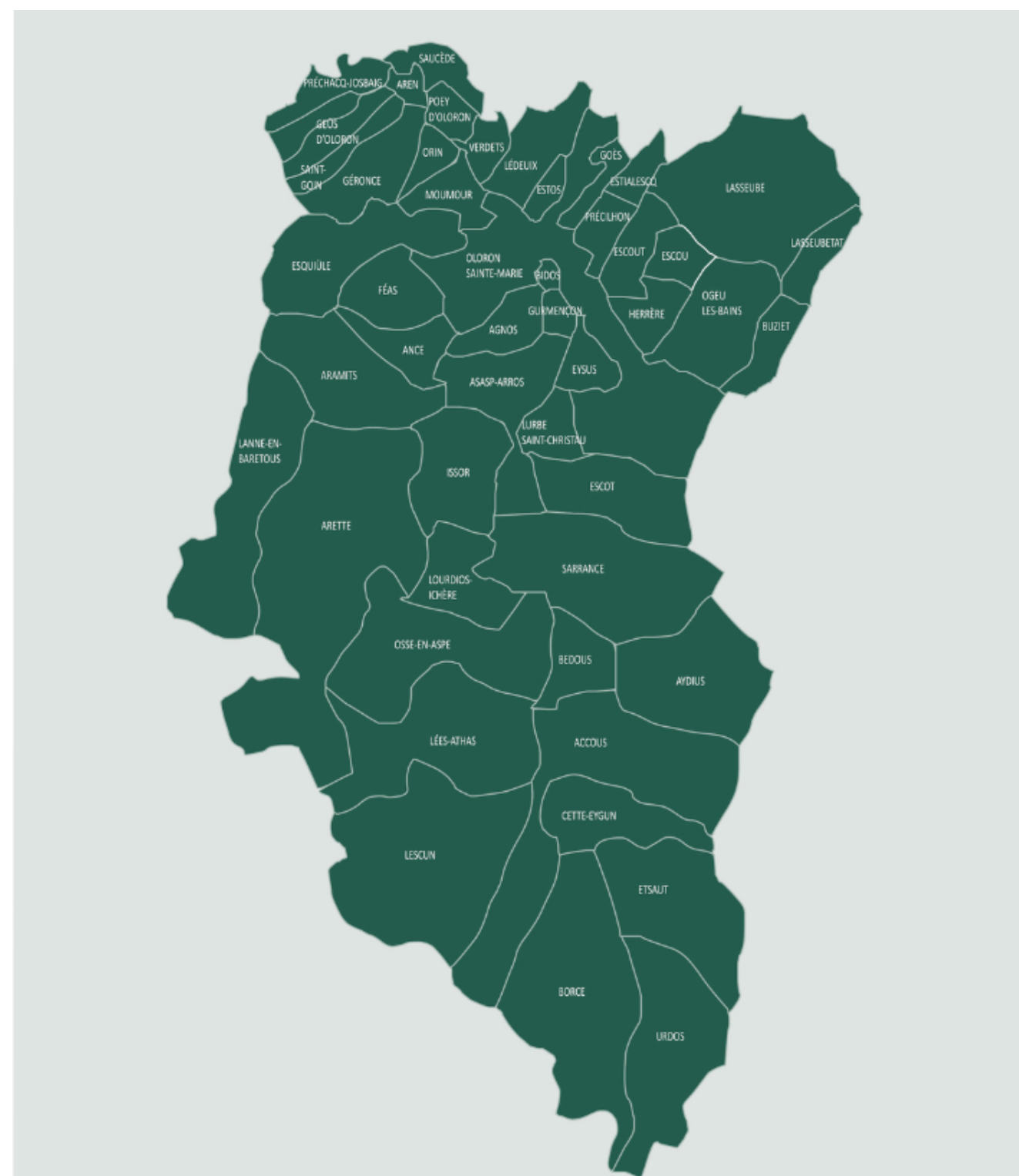
L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme des 30 communes concernées par le projet a porté sur les documents d'urbanisme **en vigueur au 14 août 2025**. La version de chaque document d'urbanisme analysée est indiquée dans le tableau de la partie 4.

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 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 :

- | | | | | |
|----------------|---------------|------------------------|------------------|-----------------------|
| ● Accous | ● Asasp-Arros | ● Bedous | ● Bidos | ● Borce |
| ● Buziet | ● Cette-Eygun | ● Escot | ● Escou | ● Escout |
| ● Etsaut | ● Eysus | ● Goès | ● Gurmençon | ● Herrère |
| ● Léés-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)

1.2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation aura lieu du 20 novembre au 20 décembre 2025.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions fixent 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 actuels des communes concernées ;
- assurer l'information et la participation du public ;
- recueillir les remarques, observations et propositions du public, et y apporter des réponses.

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

1.4. COMMENT S'INFORMER ? COMMENT PARTICIPER ?

La concertation se tiendra du 20 novembre au 20 décembre 2025.

Pendant cette période, le public est invité à s'informer sur le projet et à participer à la démarche.

Il est possible de s'informer via :

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

Pour participer et donner son avis, le public peut utiliser :

- **le formulaire d'expression disponible** sur la page internet du projet
- **les registres papier** en mairies de Cette-Eygun, Escot, Jurançon, Urdos

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1. 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 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)**.

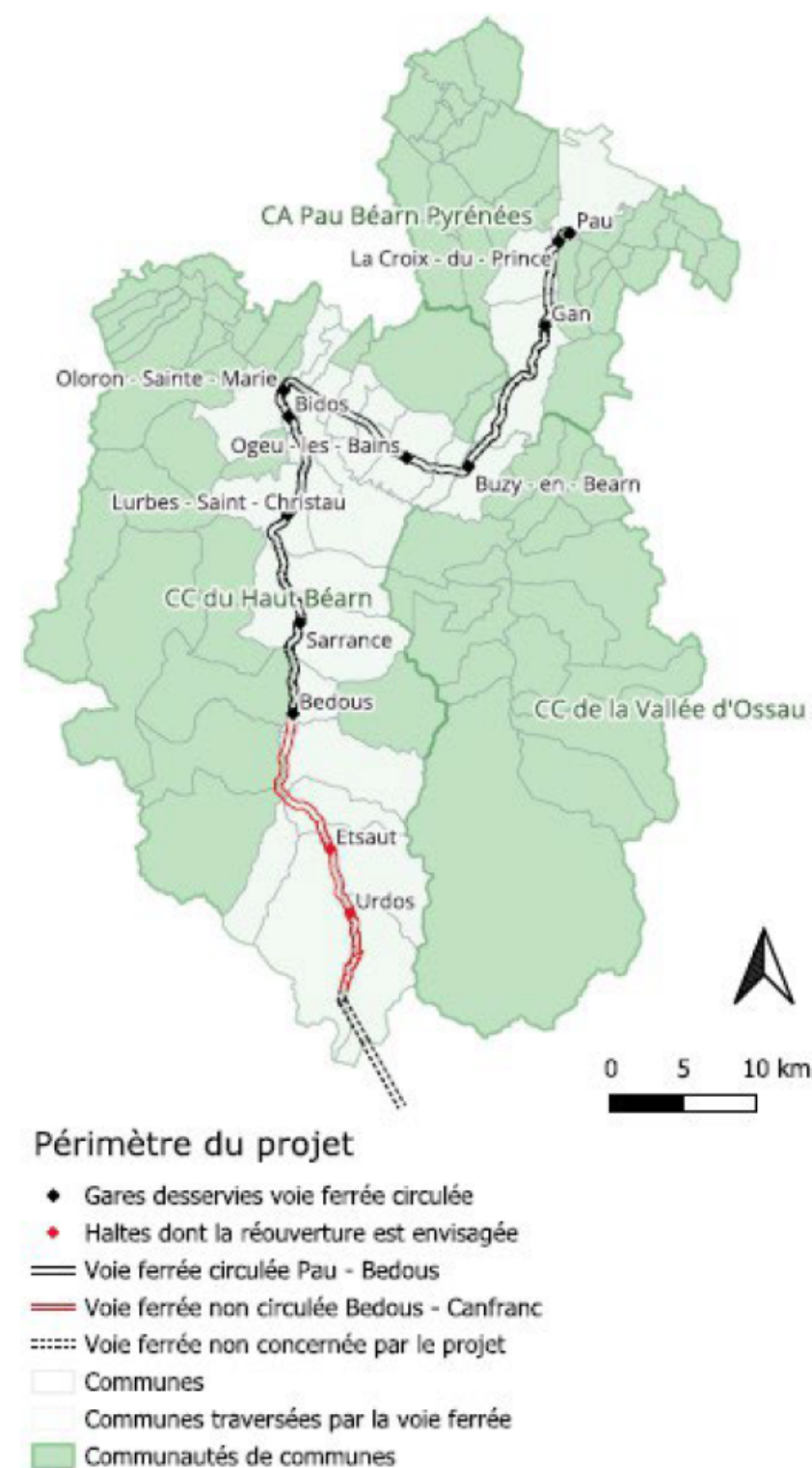
Adoptée en 2019, la Loi d'orientation des mobilités, dite LOM, fait de la Région Nouvelle-Aquitaine la cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité sur son territoire. Autorité organisatrice de la mobilité, la Région organise les transports à l'échelle régionale. Parmi ses domaines d'intervention, 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.

2.2. 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 (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 d'électrification (mise en place de poteaux caténaies), 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 électrifiée.

2.3. 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**.

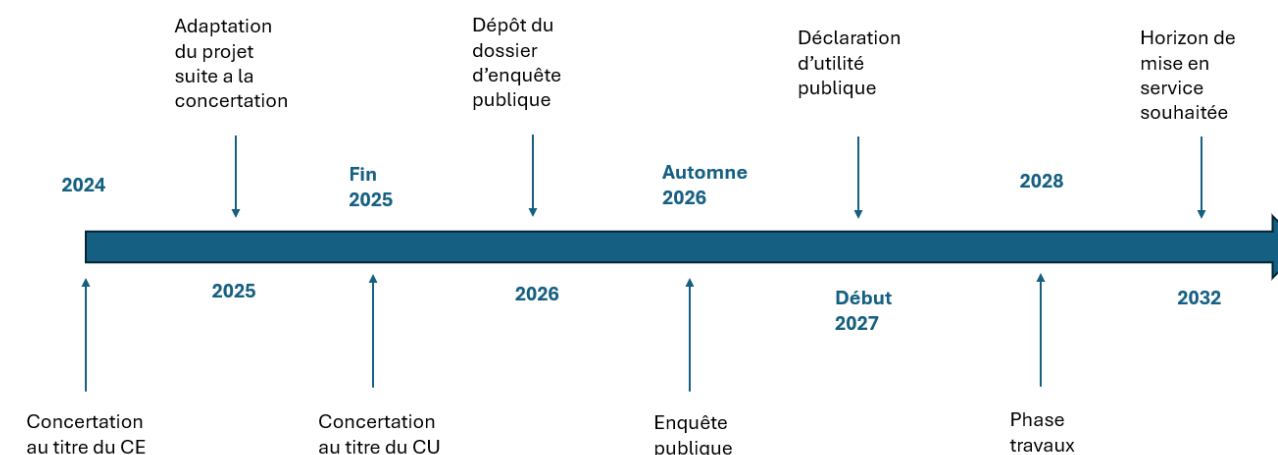
- Permettre le **report modal des poids lourds circulants dans la vallée d'Aspe** afin de :
 - **renforcer la sécurité des voyageurs et transporteurs** qui empruntent les routes de l'axe transpyrénéen où les accidents impliquant des poids-lourds sont fréquents, en raison de la géographie particulière 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.**

2.4. 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.

2.5. CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET



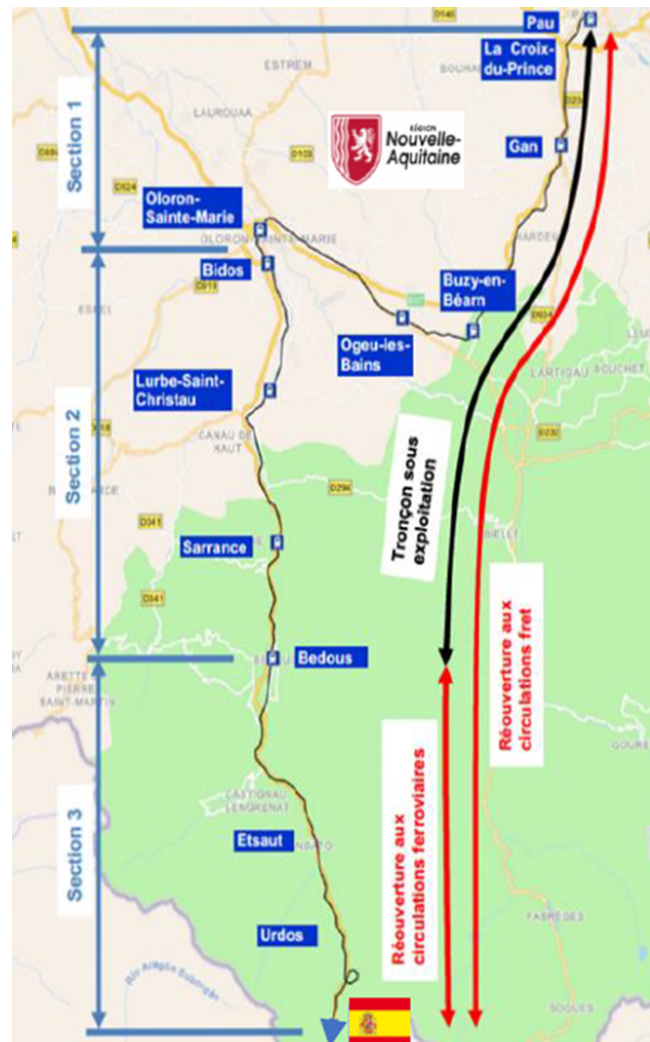
Calendrier prévisionnel du projet (Groupe SNCF)

3. PRESENTATION TECHNIQUE

3.1. 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.



3.2. DE PAU A BEDOUS (SECTION 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, électrification de la ligne, modernisation des systèmes de signalisation et de communication.

3.3. 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 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 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, l'électrification de la ligne, la modernisation des moyens de signalisation et de communication.

3.4. PRESENTATION DES AMENAGEMENTS ANNEXES NECESSAIRES AU FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE

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

- Plateforme télécommunication et chemin d'accès
- Réservoir incendie
- Plateforme accès aux secours
- Sous-station d'alimentation électrique

3.4.1 PLATEFORME TELECOMMUNICATION ET CHEMIN D'ACCES

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.



Mât d'émetteur de télécommunication ferroviaire

SNCF Réseau anticipe 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
- 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 infrastructures ferroviaires.



Exemple de réservoir incendie, source citerpack.com

3.4.2 RESERVOIR INCENDIE ET PISTE D'ACCES 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.

3.4.3 SOUS STATION D'ALIMENTATION ELECTRIQUE

Une sous-station de traction est située sur 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)

4. PRESENTATION DES DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNES

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc présente majoritairement une compatibilité avec la réglementation urbaine en vigueur, à l'exception de quelques communes où des adaptations réglementaires sont en cours via le futur PLUi.

De manière générale, les implantations des aménagements annexes nécessaires au fonctionnement de la voie ferrée concernent parfois une part importante de la surface de petites parcelles agricoles ou naturelles pouvant donc impacter l'activité sur ces parcelles. Cependant, les secteurs agricoles ou naturels du PLU des communes concernées sont bien plus étendus que ces emprises potentielles.

Le projet à l'échelle des communes ne remet pas en cause l'activité agricole ou le patrimoine naturel.

Sur les 30 communes traversées par la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, **quatre d'entre-elles présentent un document d'urbanisme avec lequel le projet est susceptible de ne pas être compatible :**

Documents d'urbanisme des communes concernées par le projet en août 2025 (Géoportail de l'urbanisme)

| Commune | Code INSEE | Document d'urbanisme actuel ¹ | Version | Compatibilité avec le projet |
|--------------------|--------------|------------------------------------------|------------|------------------------------------|
| Accous | 64006 | PLU | 26/02/2014 | Compatible |
| Asasp-Arros | 64064 | PLU | 14/12/2011 | Compatible |
| Bedous | 64104 | PLU | 22/12/2016 | Compatible |
| Bidos | 64126 | PLU | 16/11/2009 | Compatible |
| Bizanos | 64132 | PLUi PAU BEARN PYRENEES | 19/12/2024 | Compatible |
| Borce | 64136 | PLU | 06/03/2009 | Compatible |
| Buziet | 64156 | CC | 22/08/2003 | Compatible |
| Buzy | 64157 | CC | 31/08/2010 | Compatible |
| Cette-Eygun | 64185 | RNU | RNU | Potentielle incompatibilité |
| Escot | 64206 | RNU | RNU | Potentielle incompatibilité |
| Escou | 64207 | CC | 15/04/2011 | Compatible |
| Escout | 64209 | CC | 29/08/2019 | Compatible |
| Etsaut | 64223 | PLU | 22/03/2018 | Compatible |
| Eysus | 64224 | CC | 02/05/2003 | Compatible |
| Gan | 64230 | PLUi PAU BEARN PYRENEES | 19/12/2024 | Compatible |
| Gelos | 64237 | PLUi PAU BEARN PYRENEES | 19/12/2024 | Compatible |
| Goès | 64245 | PLU | 27/11/2012 | Compatible |
| Gurmençon | 64252 | PLU | 12/07/2017 | Compatible |
| Herrère | 64261 | CC | 14/06/2004 | Compatible |

¹ Le 14 août 2025

| | | | | |
|----------------------|--------------|--------------------------------|-------------------|------------------------------------|
| Jurançon | 64284 | PLUi PAU BEARN PYRENEES | 19/12/2024 | Potentielle incompatibilité |
| Lées-Athas | 64330 | PLU | 22/03/2018 | Compatible |
| Lescun | 64336 | RNU | RNU | Compatible |
| Lurbe-Saint-Christau | 64360 | PLU | 14/06/2013 | Compatible |
| Ogeu-les-Bains | 64421 | PLU | 24/11/2011 | Compatible |
| Oloron-Sainte-Marie | 64422 | PLU | 26/06/2025 | Compatible |
| Osse-en-Aspe | 64433 | PLU | 02/06/2016 | Compatible |
| Pau | 64445 | PLUi PAU BEARN PYRENEES | 19/12/2024 | Compatible |
| Précilhon | 64460 | CC | 17/10/2007 | Compatible |
| Sarrance | 64506 | PLU | 10/09/2020 | Compatible |
| Urdos | 64542 | PLU | 07/11/2019 | Potentielle incompatibilité |

RNU = Règlement national d'urbanisme
 CC = Carte communale
 PLU = Plan local d'urbanisme
 PLUi = Plan local d'urbanisme intercommunal

Pour mémoire, le projet de PLUi du Haut-Béarn est en cours d'élaboration. Il a été arrêté le 18 juillet 2025. Son approbation est **prévue pour la fin de l'année 2025 ou au début de l'année 2026**. Des échanges ont été réalisés entre les MOA et la CC du Haut-Béarn afin que le PLUi intègre les éléments du projet et que celui-ci soit compatible avec le futur document d'urbanisme.

Les quatre règlements d'urbanisme avec lesquels le projet n'est potentiellement pas compatible, seront remplacés par le PLUi du Haut-Béarn.

5. INCOMPATIBILITES DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

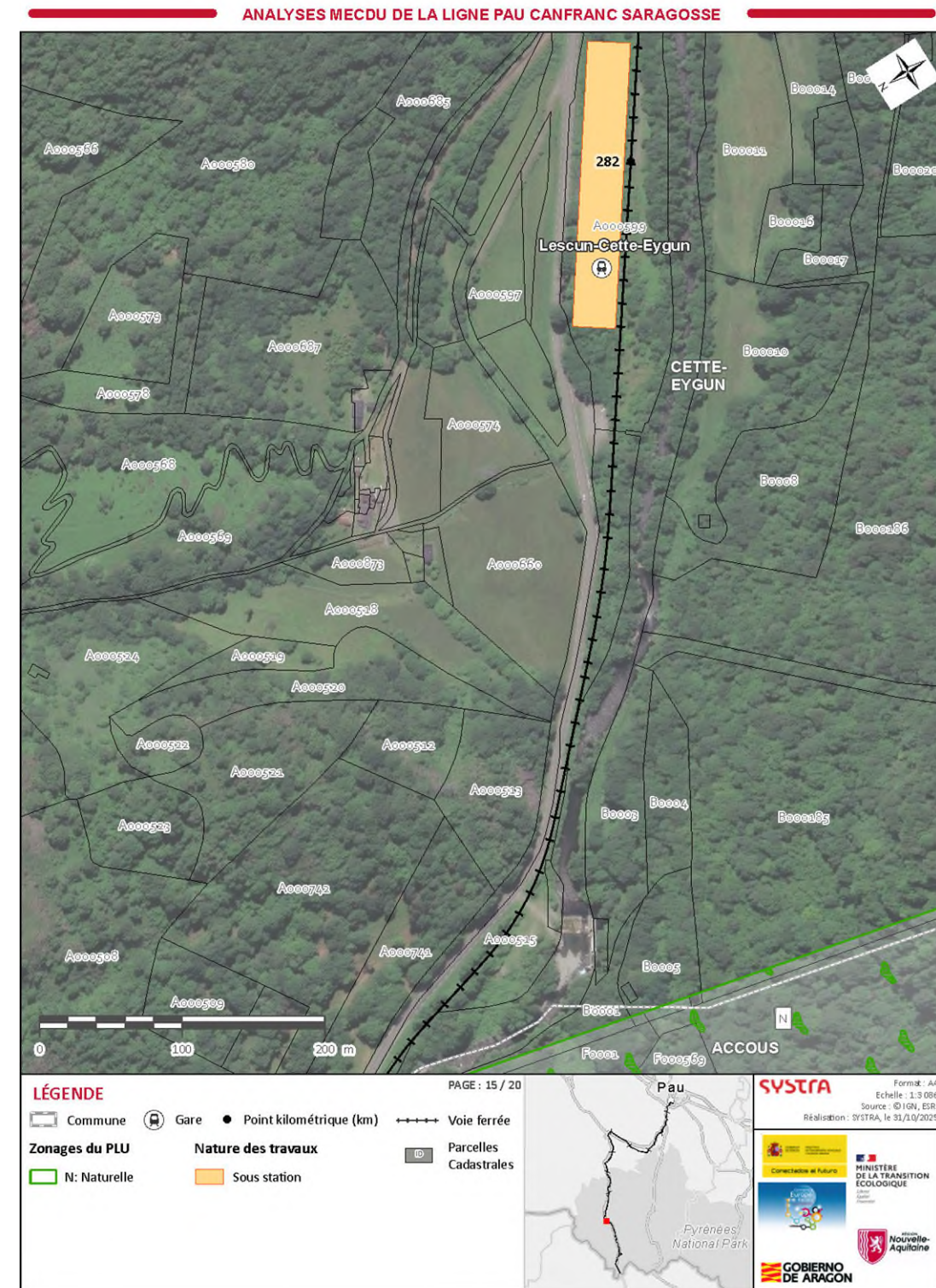
5.1. CETTE-EYGUN

La commune de Cette-Eygun ne dispose pas de document d'urbanisme. L'urbanisation y est encadrée principalement par le Règlement National d'Urbanisme (RNU). Le RNU est codifié dans les articles L.111-1 à L.111-34 (partie législative) et R.111-1 à R.111-64 (partie réglementaire) du Code de l'urbanisme.

Le projet est susceptible de présenter une incompatibilité avec le RNU pour les raisons détaillées dans le tableau suivant :

Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le RNU sur la commune de Cette-Eygun

| Section cadastrale | Numéro cadastral | Aménagement concerné | Compatibilité |
|--------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A | 596 | Création d'une sous-station électrique et de son chemin d'accès avec raccordement réseau viaire existant | A priori non compatible avec articles R.111-13+R.111-14 du RNU. Prise de contact nécessaire avec la Mairie de CETTE-EYGUN |
| | 599 | | |



Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le RNU sur la commune de Cette-Eygun

5.2. ESCOT

La commune d'Escot ne dispose pas de document d'urbanisme. L'urbanisation y est encadrée principalement par le Règlement National d'Urbanisme (RNU). Le RNU est codifié dans les articles L.111-1 à L.111-34 (partie législative) et R.111-1 à R.111-64 (partie réglementaire) du Code de l'urbanisme.

Le projet est susceptible de présenter une incompatibilité avec le RNU pour les raisons détaillées dans le tableau suivant :

Tableau 1 : Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le RNU sur la commune d'Escot

| Section cadastrale | Numéro cadastral | Aménagement concerné | Compatibilité |
|--------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A | 59 | Création plateforme Télécommunication +Chemin accès avec raccordement au réseau viaire existant + Création d'un accès pompier | A priori non compatible avec art. R.111-13+R.111-14 du RNU Prise de contact nécessaire avec la Mairie d'ESCOT. |
| A | 42 | Création d'un accès pompier | |



Figure 1 : Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le RNU sur la commune d'Escot

5.3. JURANÇON

Le PLUi Pau Béarn Pyrénées a été approuvé le 19/12/2024. Le projet est susceptible de présenter une incompatibilité avec le PLUi pour les raisons détaillées dans le tableau suivant :

Tableau 2 : Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le RNU sur la commune de Jurançon

| Section cadastrale | Numéro cadastral | Libellé zonage PLU | Aménagement concerné | Compatibilité |
|--------------------|------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A M | 11 8 | N | Création plateforme télécommunication + chemin d'accès avec raccordement au réseau viaire existant | Les aménagements seront réalisés en secteur d'EBC (Espace boisé classé). En secteur EBC, tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements <u>est interdit</u> . |
| | 32 | | | |



Figure 2 : Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLUi PAU BEARN PYRENEES sur la commune de Jurançon

5.4. URDOS

Le PLU d'Urdos en vigueur a été approuvé le 07/11/2019. Le projet est susceptible de présenter une incompatibilité avec le PLU de la commune pour les raisons détaillées dans le tableau suivant :

Tableau 3 : Parcelle concernée par l'incompatibilité avec le document d'urbanisme sur la commune d'Urdos

| Commune | Section cadastrale | Numéro cadastral | Libellé zonage PLU | Surface impactée (ha) | Aménagement concerné | Justification | Compatibilité |
|---------|--------------------|------------------|--------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Urdos | A | 320 et 321 | N | 0,73 | Aménagement de la Halte d'Urdos (aménagement parking, armoires électriques hors des emprises ferroviaires) | Article N2 : L'adaptation, la réfection des constructions existantes et les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs à condition de ne pas porter gravement atteinte au caractère naturel de la zone sont autorisées à condition de respecter les dispositions du PPR. | Les parcelles concernées seront en partie occupées par des aménagements ferroviaires. Ces aménagements présentent des surfaces modestes sur l'ensemble du secteur N de la commune et seront réalisés sur des secteurs déjà imperméabilisés. Ainsi, le projet ne porte pas atteinte au caractère naturel de la zone. De plus, la conception du projet prendra en compte les dispositions du PPR afin de ne pas aggraver le risque. |

