

# Réouverture de la ligne Pau- Canfranc : Une liaison ferroviaire France – Espagne

Mise en compatibilité des documents  
d'urbanisme de la Communauté de  
Communes du Haut-Béarn

## DOSSIER DE CONCERTATION

**Concertation**  
**du 15 au 30 juin 2026**



# Préambule

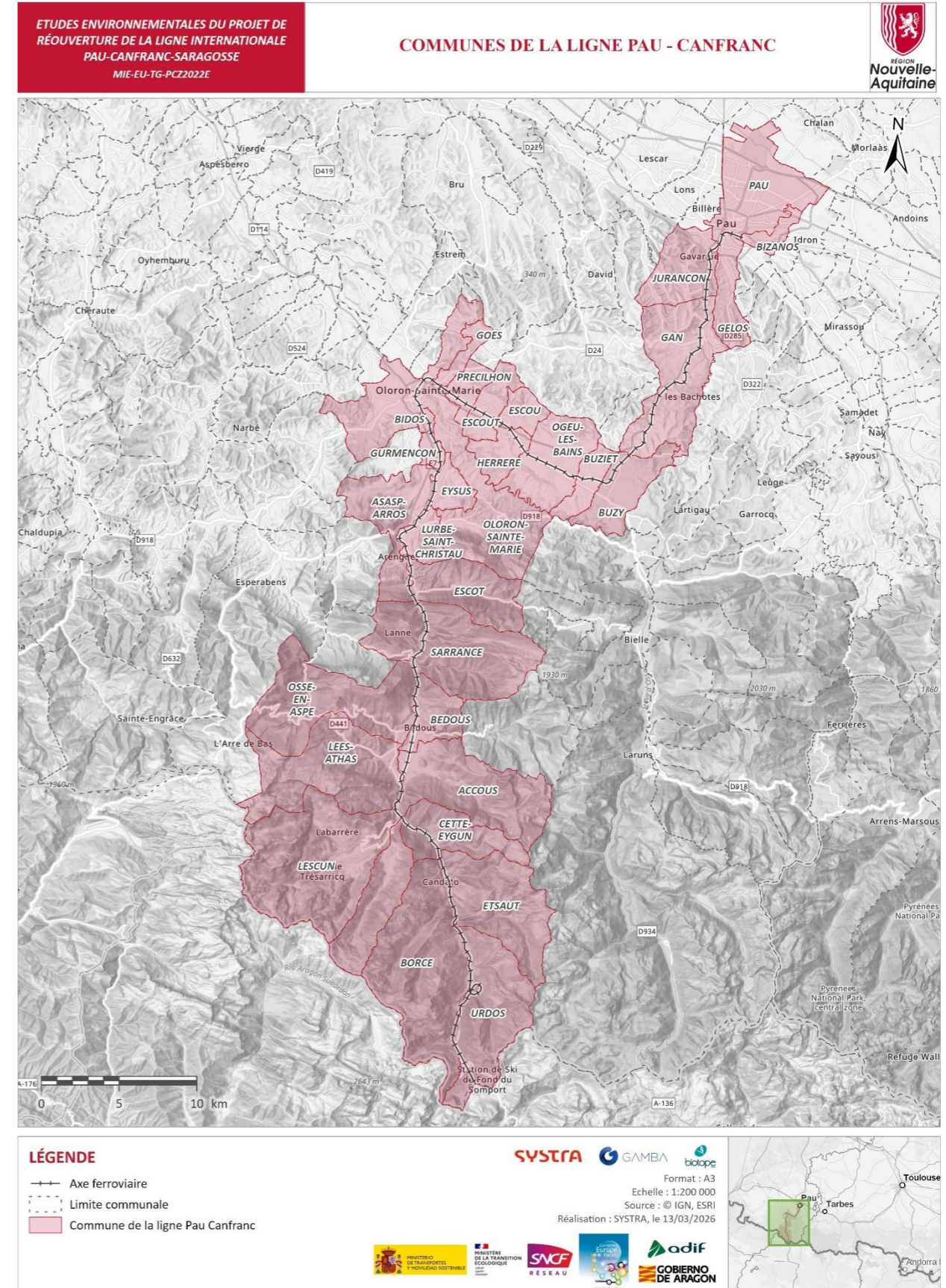
Le présent document a pour objectif de présenter les documents d'urbanisme soumis à mise en compatibilité (MECDU) dans le cadre de la réalisation du projet de réouverture de la section française de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse.

Une concertation, au titre du code de l'urbanisme, est organisée du lundi 15 au mardi 30 juin 2026 afin de présenter les enjeux de la MECDU et de recueillir les observations 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.





# SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>Les modalités de la concertation.....</b>	<b>1</b>
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
<b>2.</b>	<b>Présentation du projet.....</b>	<b>3</b>
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.	Les étapes du projet.....	4
<b>3.</b>	<b>Présentation technique.....</b>	<b>5</b>
3.1.	Les 3 sections.....	5
3.2.	De Pau à Bedous (sections 1 et 2) : les travaux d'adaptation de la ligne.....	5
3.3.	De Bedous au tunnel du Somport (section 3) : les travaux de réouverture de la ligne.....	5
3.4.	Présentation des aménagements annexes nécessaires au fonctionnement de la ligne 5	
3.2.1	Plateformes de Télécommunication et chemins d'accès.....	5
3.2.2	Réservoirs incendie et pistes d'accès pompiers.....	6
3.2.3	Sous Stations d'alimentation électrique.....	7
<b>4.</b>	<b>Présentation des documents d'urbanisme concernés.....</b>	<b>8</b>
<b>5.</b>	<b>Incompatibilités du projet avec les documents d'urbanisme.....</b>	<b>9</b>

5.1.	Ogeu-les-Bains.....	9
5.1.	Oloron-Sainte-Marie.....	10
5.1.	Gurmençon.....	11
5.1.	Lurbe-Saint-Christau.....	13
5.1.	Bedous.....	15
5.2.	Accous.....	16
5.1.	Urdos.....	17

# 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 SNCF Gares & Connexions en tant que maîtres d'ouvrage du projet.

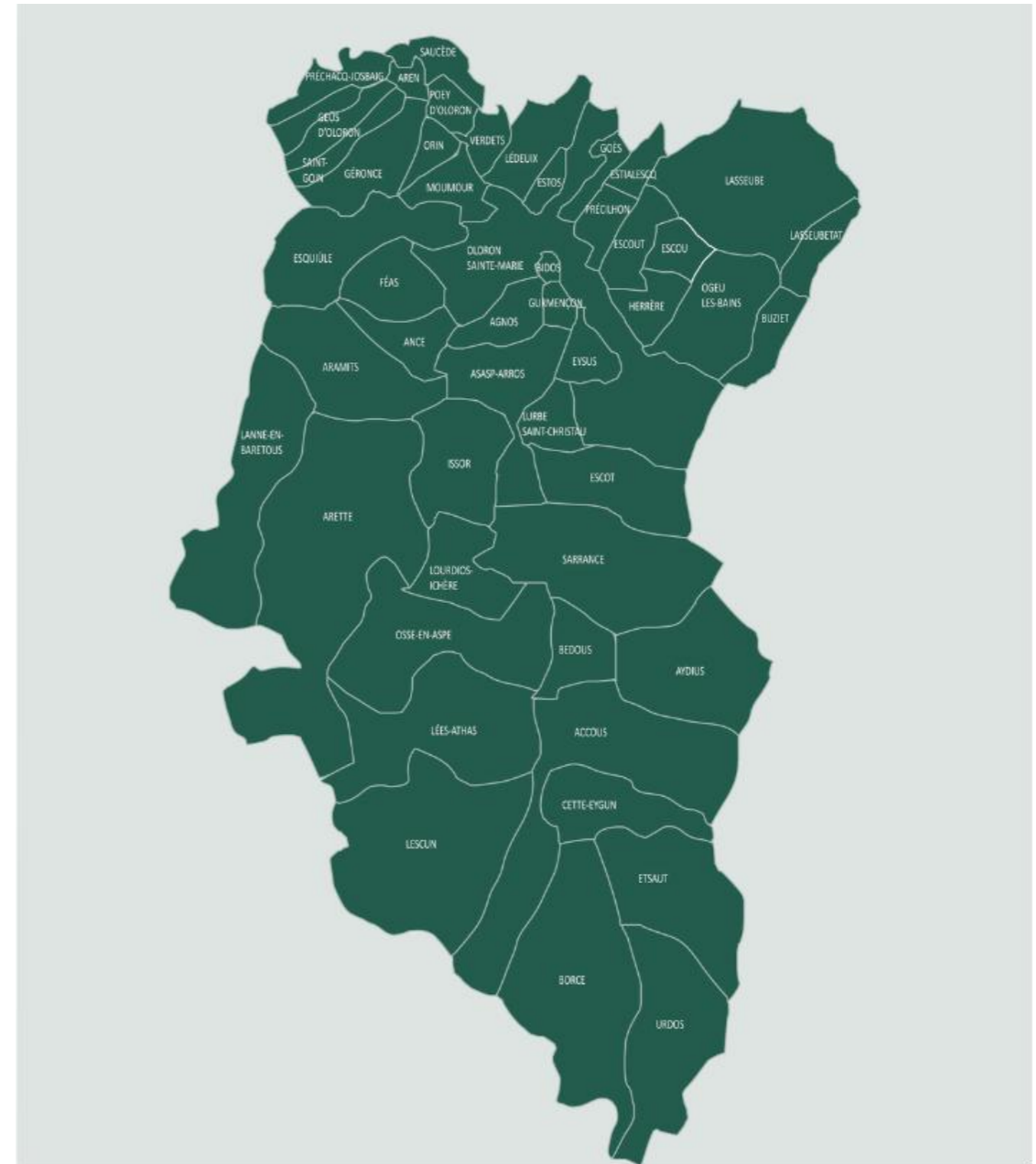
Il sera ensuite transmis aux collectivités concernées et rendu public sur la page internet dédiée. Il sera joint au dossier d'enquête d'utilité publique, prochaine étape de consultation du public.

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 03 Juin 2026.

**La mise en compatibilité concerne uniquement le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Haut-Béarn approuvé le 19 février 2026.**

Le PLUi concerne 24 des 30 communes impactées par le projet Pau-Canfranc. Toutefois, la mise en compatibilité ne s'appliquera qu'aux communes suivantes :

- Accous
- Bedous
- Gurmençon
- Lurbe-Saint-Christau
- Ogeu-les-Bains
- Oloron-Sainte-Marie
- Urdos



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

## 1.2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

**La concertation aura lieu du 15 au 30 juin 2026.**

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 communes concernées par cette concertation sont :

- Accous
- Bedous
- Gurmençon
- Lurbe-Saint-Christau
- Ogeu-Les-Bains
- Oloron-Sainte-Marie
- Urdos

## 1.4. COMMENT S'INFORMER ? COMMENT PARTICIPER ?

La concertation se tiendra du 15 au 30 juin 2026.

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 le dossier de concertation MECDU et les supports d'information sur le site.

Pour participer et donner son avis, le public peut utiliser **le formulaire d'expression disponible** sur la page internet du projet <https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>

## 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, le gouvernement français (Ministère des Transports) et le gouvernement 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 pour l'Interconnexion en Europe 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).

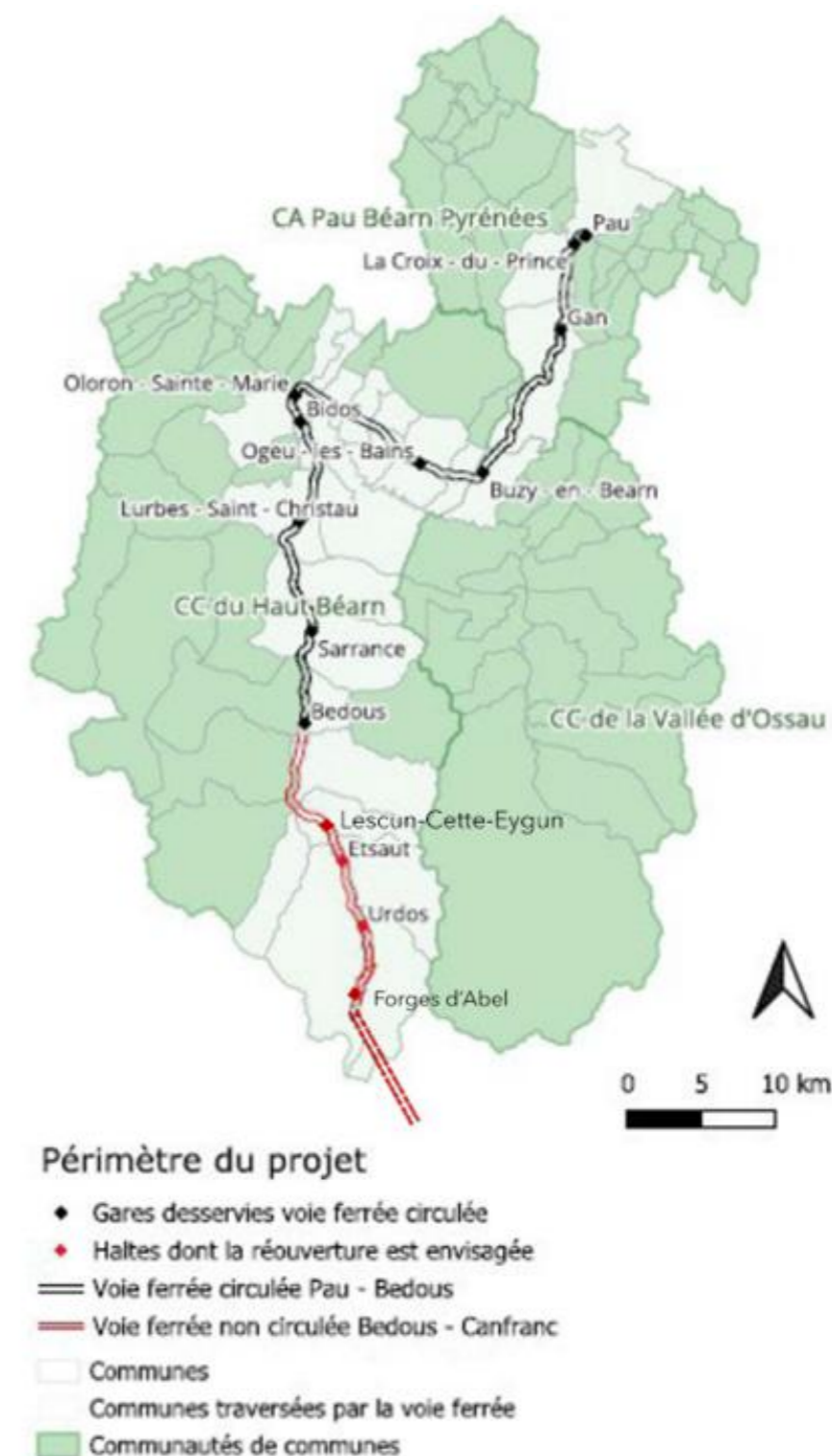
Adoptée en 2019, la Loi d'orientation des mobilités, dite LOM, fait de la Région Nouvelle-Aquitaine la cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité sur son territoire. Autorité organisatrice de la mobilité, la Région organise les transports à l'échelle régionale. Parmi ses domaines d'intervention, 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 près de 175 000 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 dessert un territoire de 30 communes (dont 22 sur la partie actuellement circulée de la ligne ferroviaire, entre Pau et Bedous), et trois Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) : Communauté de communes du Haut-Béarn, Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées et 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 88 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 – Frontière franco-espagnole**, d'une longueur de 28 km, qui n'est plus exploité depuis 1970, nécessite d'être remis entièrement en état et aménagé pour être également réélectrifié.

### 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 ;

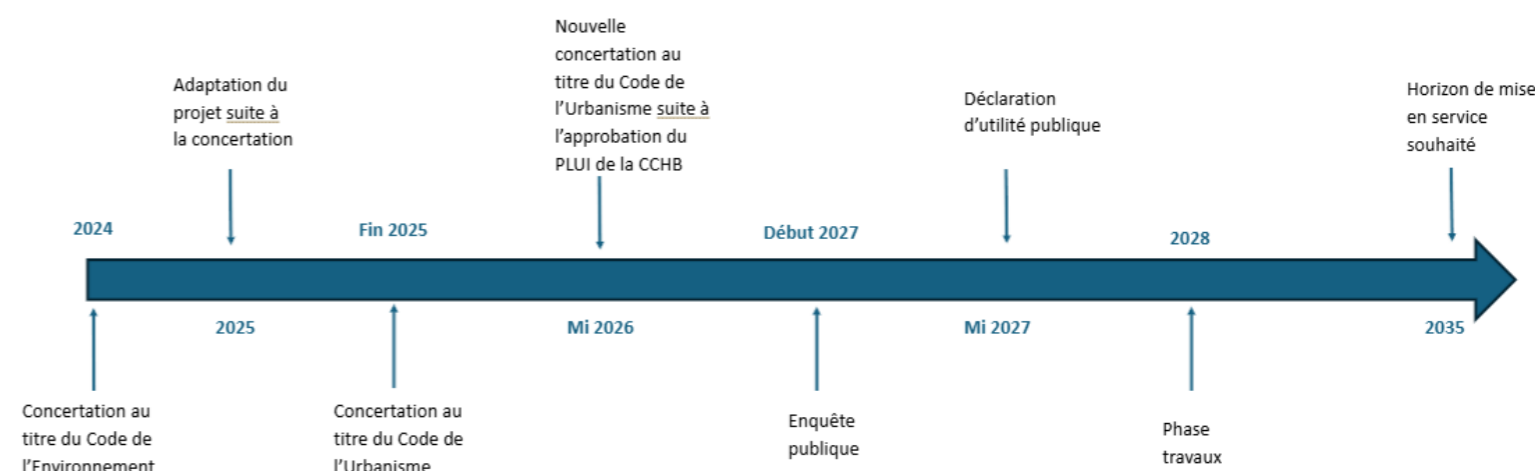
- permettre **le report modal des poids lourds circulants dans la vallée d'Aspe** afin de :
  - **renforcer la sécurité des voyageurs et transporteurs** qui empruntent les routes de l'axe transpyrénéen où les accidents impliquant des poids-lourds sont fréquents, en raison de la géographie particulière 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 transport voyageurs** et d'une **offre de fret ferroviaire 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. LES ETAPES DU PROJET



Ce projet s'inscrit dans un processus réglementaire et participatif structuré, marqué par plusieurs étapes de concertation et de procédures administratives avant sa réalisation.

#### Les phases de concertation déjà menées

1. Concertation au titre du Code de l'Environnement (2024). Une première phase de concertation a été organisée en 2024 dans le cadre du Code de l'Environnement. Cette étape a permis de recueillir les avis des parties prenantes sur les enjeux environnementaux du projet, conduisant à des adaptations pour en améliorer la pertinence et la durabilité. Le bilan de cette concertation est disponible [ici](#)
2. Première concertation au titre du Code de l'Urbanisme (fin 2025). Cette deuxième phase de concertation, encadrée par le Code de l'Urbanisme, s'est tenue à la fin de l'année 2025. Elle a permis d'aborder les aspects urbanistiques du projet, tels que son intégration dans le territoire, son impact sur l'aménagement local et sa cohérence avec les documents d'urbanisme en vigueur. Le bilan de cette concertation est disponible [ici](#)

#### La phase de concertation actuelle

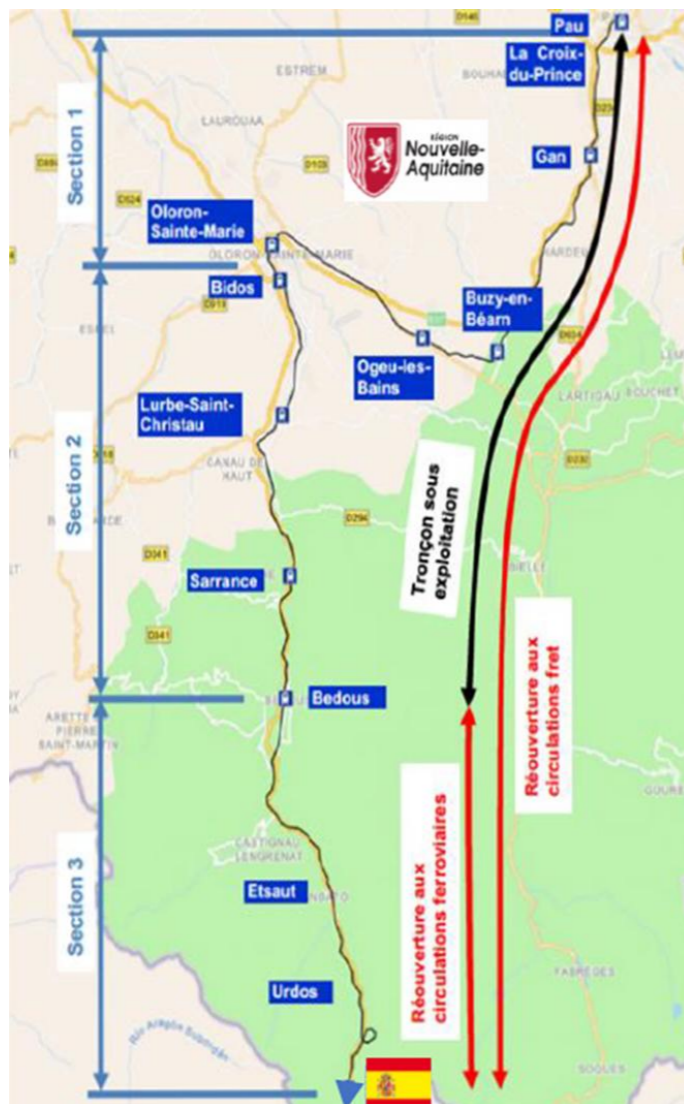
Suite à l'approbation du PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) de la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB) le 19 février 2026, une seconde phase de concertation au titre du Code de l'Urbanisme est lancée.

## 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 et la gare d'Oloron-Sainte-Marie est actuellement circulée par les trains de voyageurs (TER) ;
- la section 2 régénérée en 2015-2016, entre la gare d'Oloron-Sainte-Marie et la halte de Bedous est actuellement circulée par les trains de voyageurs (TER) et opérée en navette ;
- la section 3, entre la halte de Bedous et la tête nord du tunnel ferroviaire international du Somport aux Forges d'Abel à Urdos, n'est plus circulée depuis mars 1970, suite à l'accident qui a détruit le PRA de l'Estanguet. Sa réouverture est prévue dans le cadre de ce projet.



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

Les sections Pau-Bedous, actuellement circulées par un service TER, doivent être adaptées 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 de croisement, 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.

### 3.3. DE BEDOUS AU TUNNEL DU SOMPORT (SECTION 3) : LES TRAVAUX DE REOUVERTURE DE LA LIGNE

La section de Bedous au tunnel ferroviaire international du 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 points de desserte (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.

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

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

- Plateformes de télécommunication et chemins d'accès
- Réservoirs incendie
- Plateformes d'accès aux secours
- Sous-stations d'alimentation électrique

#### 3.2.1 PLATEFORMES DE TELECOMMUNICATION ET CHEMINS 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, dans son application principale, aux trains 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*

### 3.2.2 RESERVOIRS INCENDIE ET PISTES 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 (dérouissage par le feu mené par les agriculteurs et éleveurs), une cigarette mal éteinte, des 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 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*

### 3.2.3 SOUS STATIONS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE

Une sous-station de traction est située à proximité immédiate 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 raccordées à un réseau électrique à haute tension. Leur fonction est d'abaisser cette tension à une valeur utilisable par les trains.



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

## 4. PRESENTATION DES DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNES

Les équipements annexes nécessaires à l'exploitation ferroviaire occupent parfois une part significative de petites parcelles agricoles ou naturelles, ce qui peut contraindre les activités qui y sont menées. Toutefois, à l'échelle des communes, les zones agricoles ou naturelles définies par le PLU (Plan Local d'Urbanisme) restent bien plus vastes que ces emprises.

Ainsi, le projet ne remet pas en cause globalement l'activité agricole ni la préservation du patrimoine naturel.

Sur les 30 communes concernées par la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc, **sept 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 juin 2026 (Géoportail de l'urbanisme)*

Commune	Code INSEE	Document d'urbanisme actuel <sup>1</sup>	Version	Compatibilité avec le projet
<b>Accous</b>	<b>64006</b>	<b>PLUi CC DU HAUT-BÉARN</b>	<b>19/02/2026</b>	<b>Potentielle incompatibilité</b>
<b>Asasp-Arros</b>	64064	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Bedous</b>	<b>64104</b>	<b>PLUi CC DU HAUT-BÉARN</b>	<b>19/02/2026</b>	<b>Potentielle incompatibilité</b>
<b>Bidos</b>	64126	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Bizanos</b>	64132	PLUi PAU BÉARN PYRÉNÉES	19/12/2024	Compatible
<b>Borce</b>	64136	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Buziet</b>	64156	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Buzy</b>	64157	CC	31/08/2010	Compatible
<b>Cette-Eygun</b>	64185	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Escot</b>	64206	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Escou</b>	64207	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Escout</b>	64209	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Etsaut</b>	64223	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Eysus</b>	64224	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Gan</b>	64230	PLUi PAU BÉARN PYRÉNÉES	19/12/2024	Compatible
<b>Gelos</b>	64237	PLUi PAU BÉARN PYRÉNÉES	19/12/2024	Compatible
<b>Goès</b>	64245	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Gurmençon</b>	<b>64252</b>	<b>PLUi CC DU HAUT-BÉARN</b>	<b>19/02/2026</b>	<b>Potentielle incompatibilité</b>
<b>Herrère</b>	64261	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible

<sup>1</sup> Le 14 août 2025

<b>Jurançon</b>	64284	PLUi PAU BÉARN PYRÉNÉES	19/12/2024	Compatible
<b>Lées-Athas</b>	64330	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Lescun</b>	64336	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Lurbe-Saint-Christau</b>	<b>64360</b>	<b>PLUi CC DU HAUT-BÉARN</b>	<b>19/02/2026</b>	<b>Potentielle incompatibilité</b>
<b>Ogeu-les-Bains</b>	<b>64421</b>	<b>PLUi CC DU HAUT-BÉARN</b>	<b>19/02/2026</b>	<b>Potentielle incompatibilité</b>
<b>Oloron-Sainte-Marie</b>	<b>64422</b>	<b>PLUi CC DU HAUT-BÉARN</b>	<b>19/02/2026</b>	<b>Potentielle incompatibilité</b>
<b>Osse-en-Aspe</b>	64433	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Pau</b>	64445	PLUi PAU BÉARN PYRÉNÉES	19/12/2024	Compatible
<b>Précilhon</b>	64460	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Sarrance</b>	64506	PLUi CC DU HAUT-BÉARN	19/02/2026	Compatible
<b>Urdo</b>	<b>64542</b>	<b>PLUi CC DU HAUT-BÉARN</b>	<b>19/02/2026</b>	<b>Potentielle incompatibilité</b>

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

# 5. INCOMPATIBILITES DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

## 5.1. OGEU-LES-BAINS

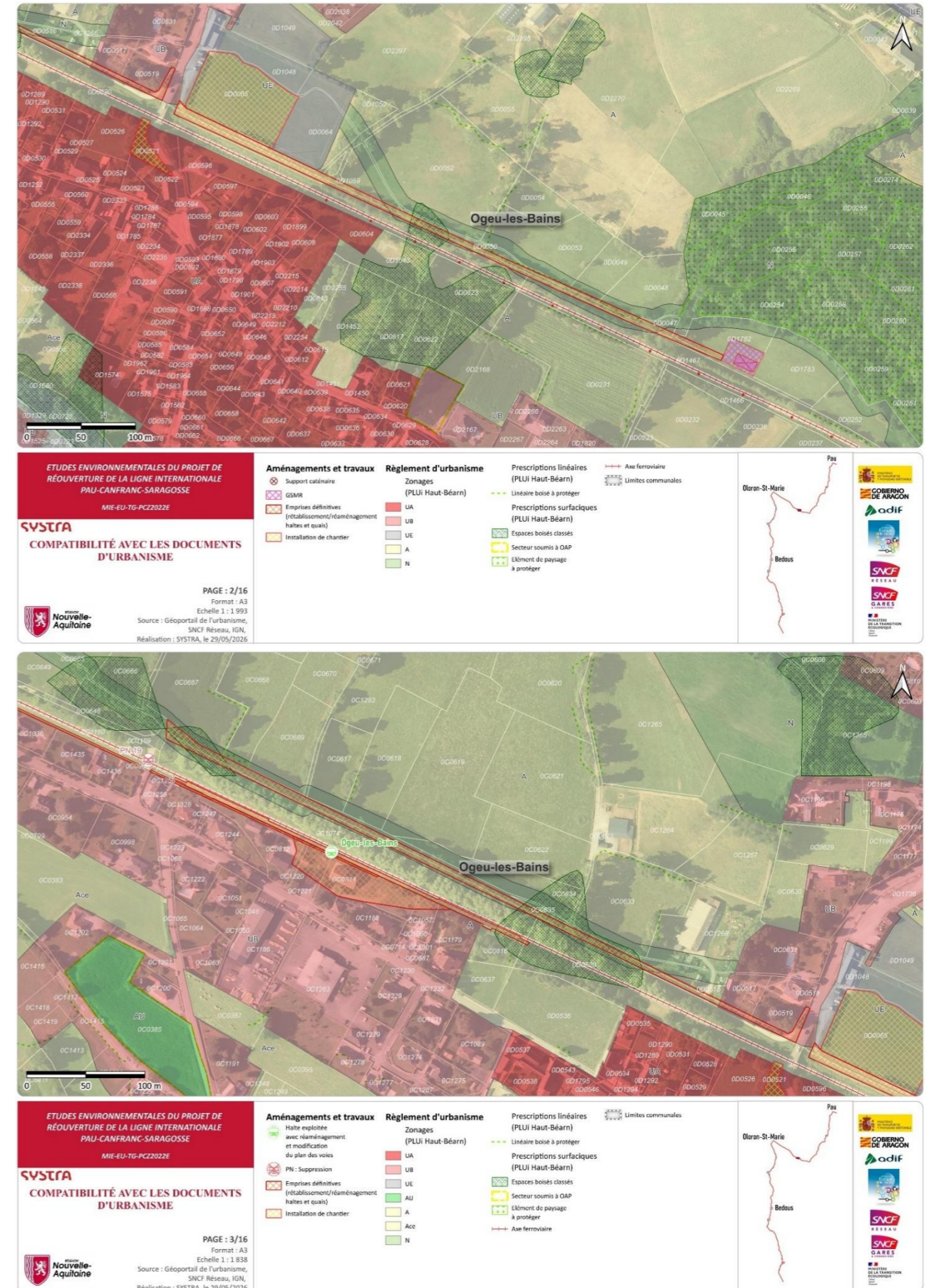
La commune de Ogeu-Les-Bains est soumise au PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn approuvé le 19/02/2026.

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

Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le PLUi sur la commune de Ogeu-Les-Bains

Section cadastrale	Numéro cadastral	Aménagement concerné	Incompatibilité
D	520	Mise en place de poteaux caténaux le long de la ligne circulée et réalisation de la piste d'accès pour une antenne GSMR	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 est interdit.
	050	Réalisation de la piste d'accès pour une antenne GSMR	
C	1074	Aménagement au niveau de la halte et rétablissement de cheminement suite à la fermeture du passage à niveau	

Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLUi de la CCHB sur la commune de Ogeu-les-Bains



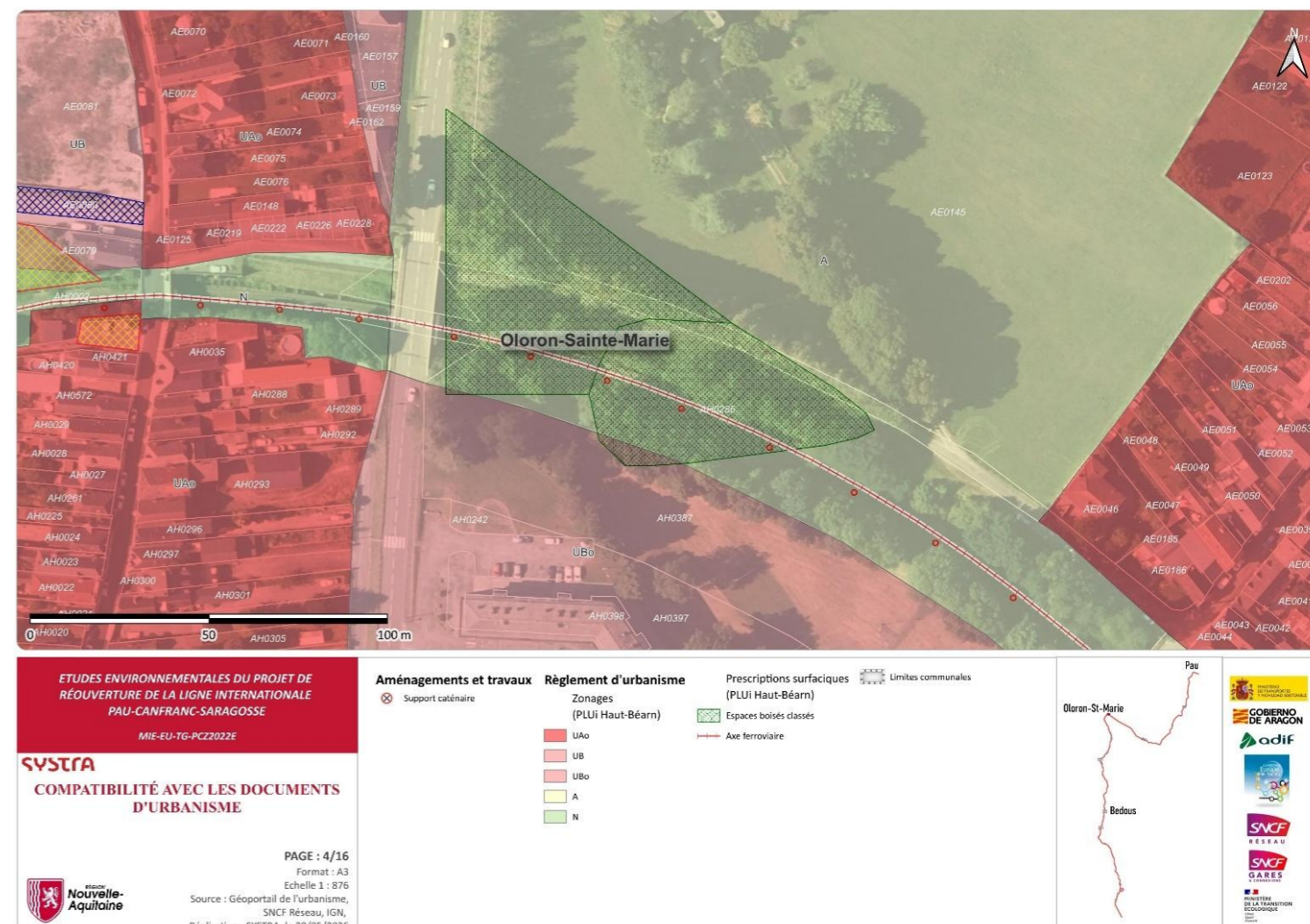
## 5.2. OLORON-SAINTE-MARIE

La commune de Oloron-Sainte-Marie est soumise au PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn approuvé le 19/02/2026.

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

Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le PLUi sur la commune de Oloron-Sainte-Marie

Section cadastrale	Numéro cadastral	Aménagement concerné	Incompatibilité
H	0286	Mise en place de poteaux caténaux le long de la ligne circulée	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 est interdit.



Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLUi de la CCHB sur la commune de Oloron-Sainte-Marie

### 5.3. GURMENÇON

La commune de Gurmençon est soumise au PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn approuvé le 19/02/2026.

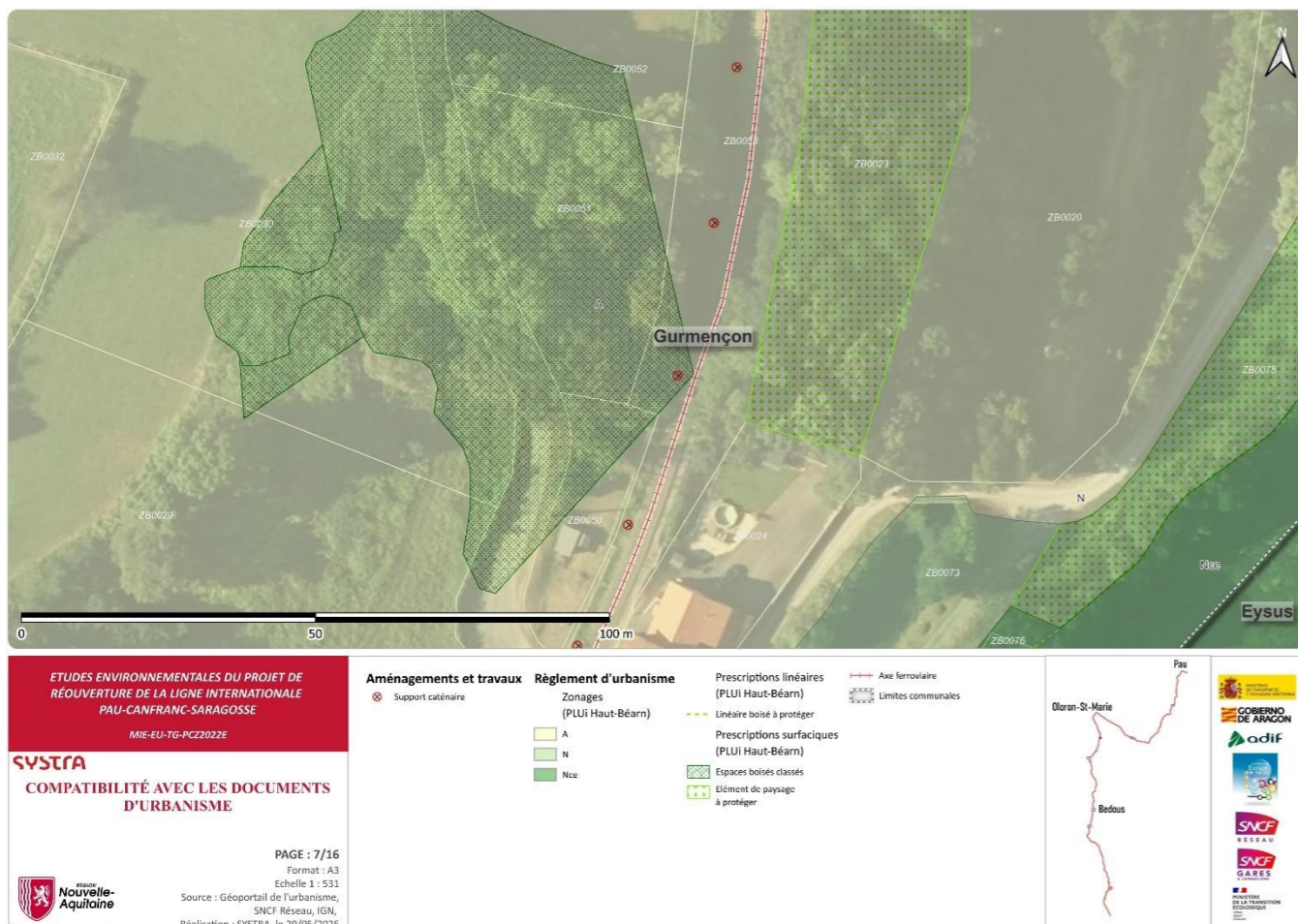
Le projet est susceptible de présenter une incompatibilité avec le PLUi pour les raisons détaillées dans le tableau suivant :

Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le PLUi sur la commune de Gurmençon

Section cadastrale	Numéro cadastral	Aménagement concerné	Compatibilité
ZA	030	Mise en place de poteaux caténaire long de la ligne circulée	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 est interdit.
ZB	058		

Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLUi de la CCHB sur la commune de Gurmençon





Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLUi de la CCHB sur la commune de Gurmençon

## 5.4. LURBE-SAINT-CHRISTAU

La commune de Lurbe-Saint-Christau est soumise au PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn approuvé le 19/02/2026.

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

*Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le PLUi sur la commune de Lurbe-Saint-Christau*

Section cadastrale	Numéro cadastral	Aménagement concerné	Compatibilité
A	402	Mise en place de poteaux caténaire le long de la ligne circulée	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 est interdit.
B	340		
B	374		
B	430		

*Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLUi de la CCHB sur la commune de Lurbe-Saint-Christau*





Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLU de la CCHB sur la commune de Lurbe-Saint-Christau

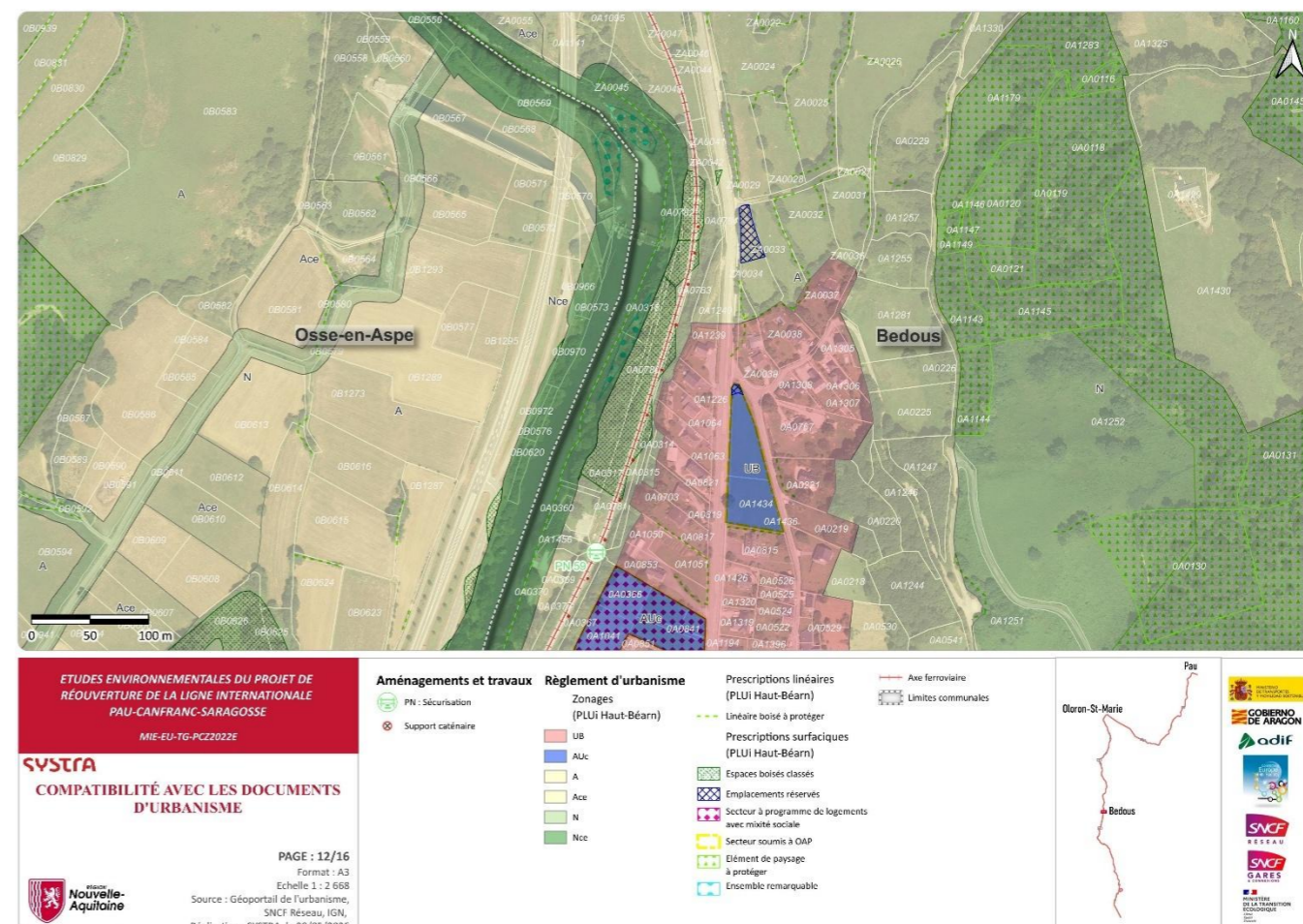
## 5.5. BEDOUS

La commune de Bedous est soumise au PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn approuvé le 19/02/2026.

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

*Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le PLUi sur la commune de Bedous*

Section cadastrale	Numéro cadastral	Aménagement concerné	Compatibilité
A	781	Mise en place de poteaux caténaux le long de la ligne circulée	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 est interdit.
	783		



*Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLUi de la CCHB sur la commune de Bedous*

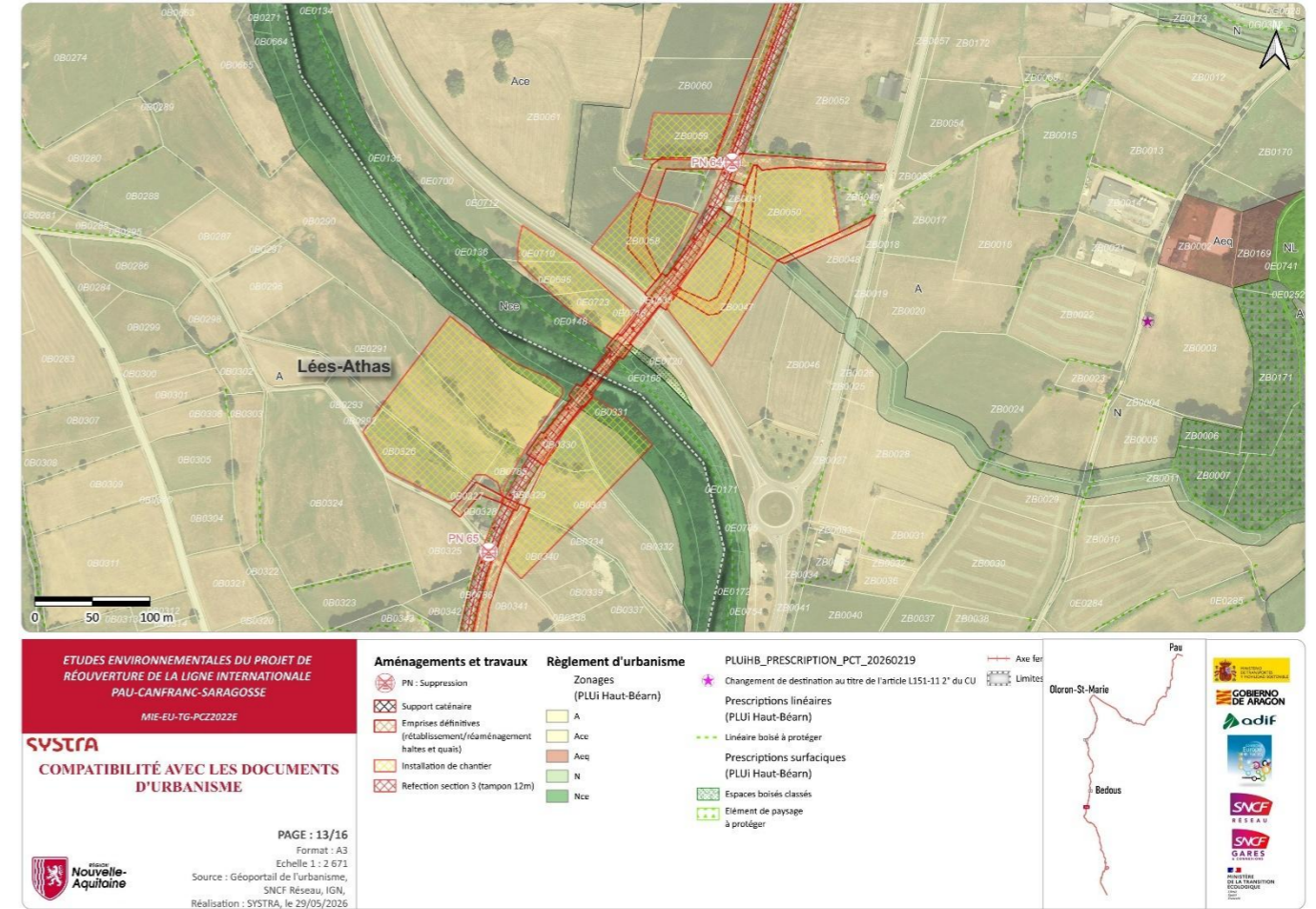
## 5.6. ACCOUS

La commune d'Accous est soumise au PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn approuvé le 19/02/2026.

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

*Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le PLUi sur la commune de Accous*

Section cadastrale	Numéro cadastral	Aménagement concerné	Incompatibilité
E	535	Travaux du pont rail	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 est interdit.



*Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLUi de la CCHB sur la commune d'Accous*

## 5.7. URDOS

La commune de Urdos est soumise au PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn approuvé le 19/02/2026.

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

Parcelles concernées par l'incompatibilité avec le PLUi sur la commune de Urdos

Section cadastrale	Numéro cadastral	Aménagement concerné	Compatibilité
C	131	Mise en place de poteaux caténaux le long de la ligne circulée	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 est interdit.



Localisation prévisionnelle des aménagements potentiellement incompatibles avec le PLUi de la CCHB sur la commune de Urdos