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

BILAN DE LA CONCERTATION

15 juin au 05 juillet 2026



SNCF RÉSEAU

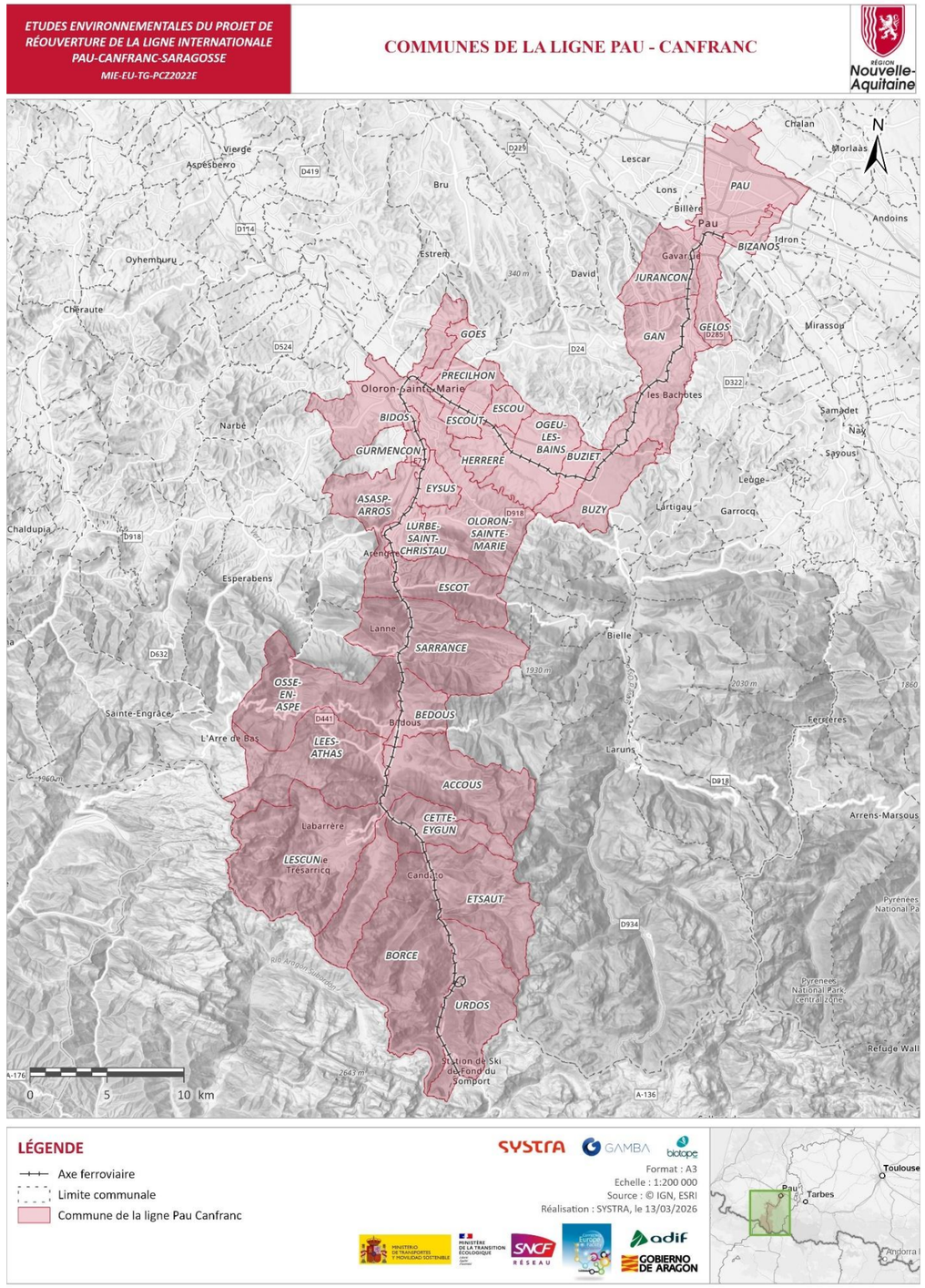
SNCF GARES & CONNEXIONS

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 15 juin au 05 juillet 2026 afin de recueillir les avis et questions du public.

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



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

1. Rappel du projet et de ses caractéristiques 4

1.1. Responsables du projet et gouvernance 4

1.2. Périmètre du projet 4

1.3. Objectifs du projet selon le porteur de projet 5

1.4. Contexte du projet 5

1.5. Calendrier indicatif prévisionnel du projet 5

1.6. Présentation technique 6

1.6.1 Les 3 sections 6

1.6.2 De Pau à Bedous (sections 1 et 2) : les travaux d'adaptation de la ligne 6

1.6.3 De Bedous au tunnel de Somport (section 3) : les travaux de réouverture de la ligne 6

1.6.4 Présentation des aménagements annexes nécessaires au fonctionnement de la ligne 6

2. Les modalités de la concertation 8

2.1. Le cadre juridique de la concertation 8

2.2. Les objectifs de la concertation 9

2.3. Le périmètre de la concertation 9

2.4. Les moyens d'information du public 9

2.5. Les moyens d'expression mis à disposition du public 10

3. Analyse quantitative des contributions 11

3.1. Répartition entre les modalités de contribution 11

3.2. Répartition géographique des contributions 11

3.3. Répartition par thématiques abordées 13

3.4. Répartition des contributions en lien avec la concertation 14

4. Analyse qualitative et enseignements pour les maitres d'ouvrage 15

3.5. Caractéristiques du projet et concertation 15

4.1.1 Une seconde procédure MECDU qui interroge sur la maturité du projet 15

4.1.2 Les enseignements tirés de la précédente concertation 15

4.1.3 Évolution des incompatibilités d'urbanisme 16

3.6. Concertation 16

4.2.1 Dysfonctionnement de la plateforme 16

4.2.2 Précision des aménagements et localisation des secteurs concernés 16

4.2.3 Emplacements réservés 17

3.7. Impacts 17

4. Les engagements spécifiques au titre de la concertation MECDU 18

5. ANNEXE 19

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, 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).

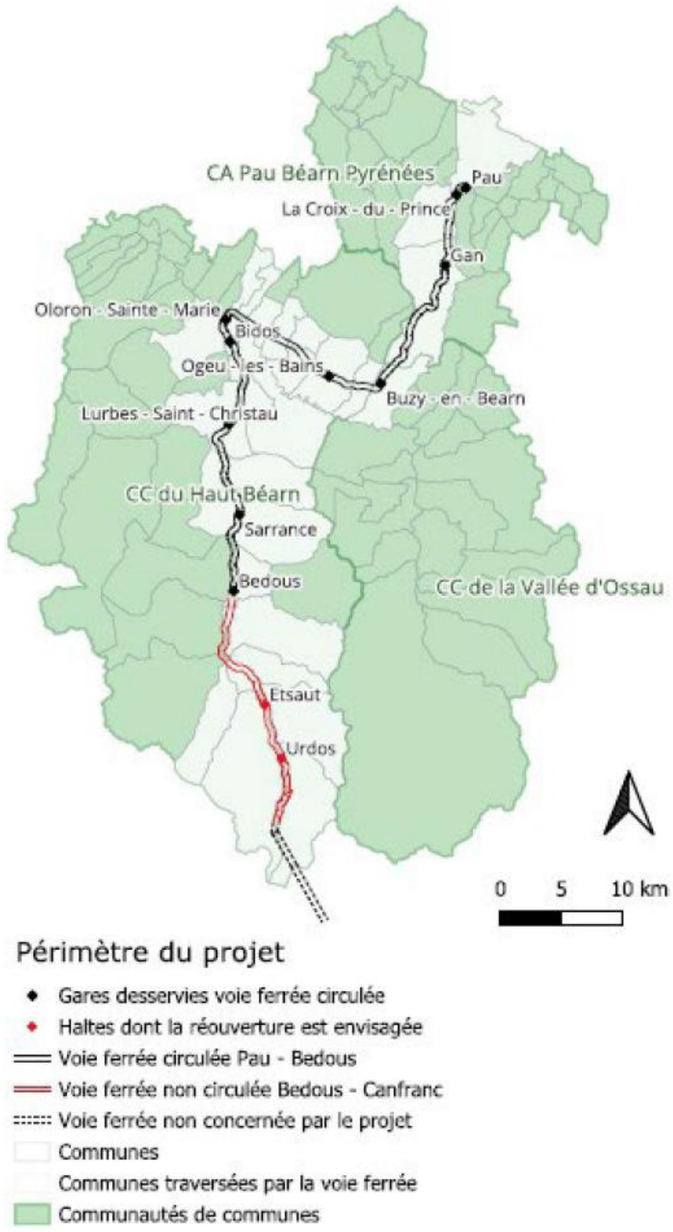
Adoptée en 2019, la Loi d'orientation des mobilités, dite LOM, fait de la Région Nouvelle-Aquitaine la cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité sur son territoire. Autorité organisatrice de la mobilité, la Région organise les transports à l'échelle régionale. Parmi ses domaines d'intervention,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

1.2. 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 (dont 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 mars 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 ;

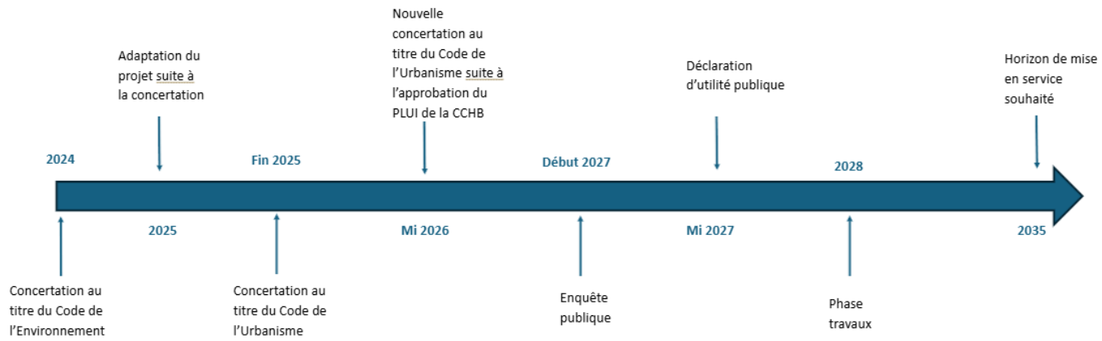
- permettre **le report modal des poids lourds circulants dans la vallée d'Aspe** afin de :
  - **renforcer la sécurité des voyageurs et transporteurs** qui empruntent les routes de l'axe transpyrénéen où les accidents impliquant des poids-lourds sont fréquents, en raison de la géographie particulière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

1.5. CALENDRIER INDICATIF PREVISIONNEL DU PROJET



Calendrier indicatif prévisionnel 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 au titre de l'approbation du PLUi de la CCHB début 2026

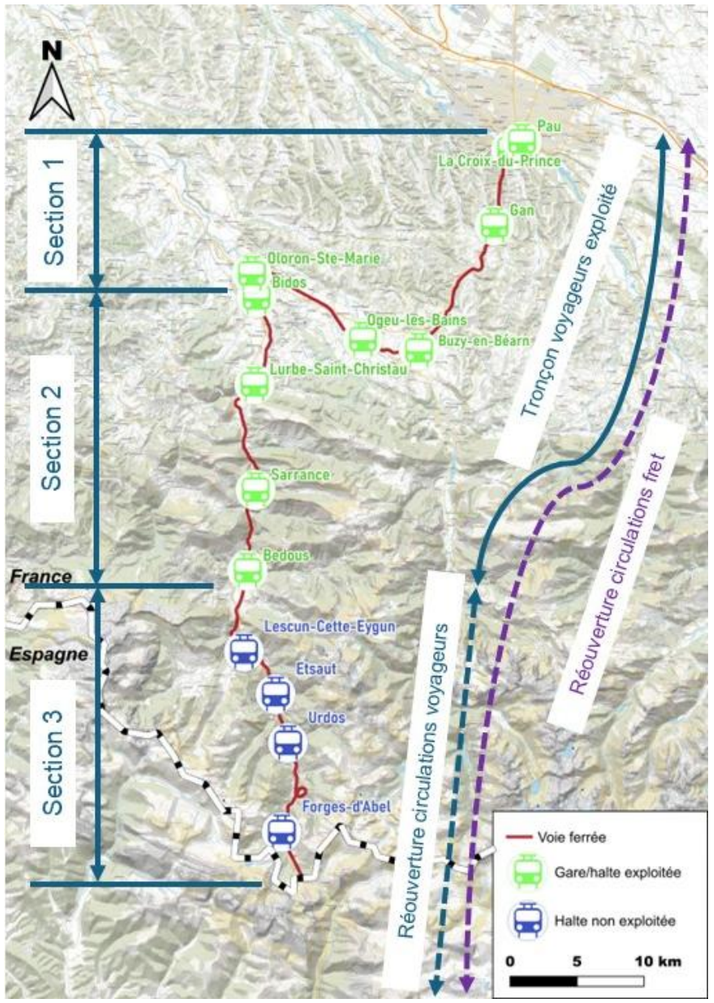
Suite à l'approbation du PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) de la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB) le 19 février 2026, une seconde phase de concertation au titre du Code de l'Urbanisme a été réalisée du 15 juin au 5 juillet 2026.

1.6. PRESENTATION TECHNIQUE

1.6.1LES 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.



1.6.2DE 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.

1.6.3DE BEDOUS AU TUNNEL DE 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.

1.6.4PRESENTATION 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

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, 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.



Exemple d'un mât émetteur de télécommunication ferroviaire

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 (débroussaillement 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

Sous-Station d'alimentation électrique

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)

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 (Art. 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 (Art. 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.

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation est 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 maitres d'ouvrage du projet.

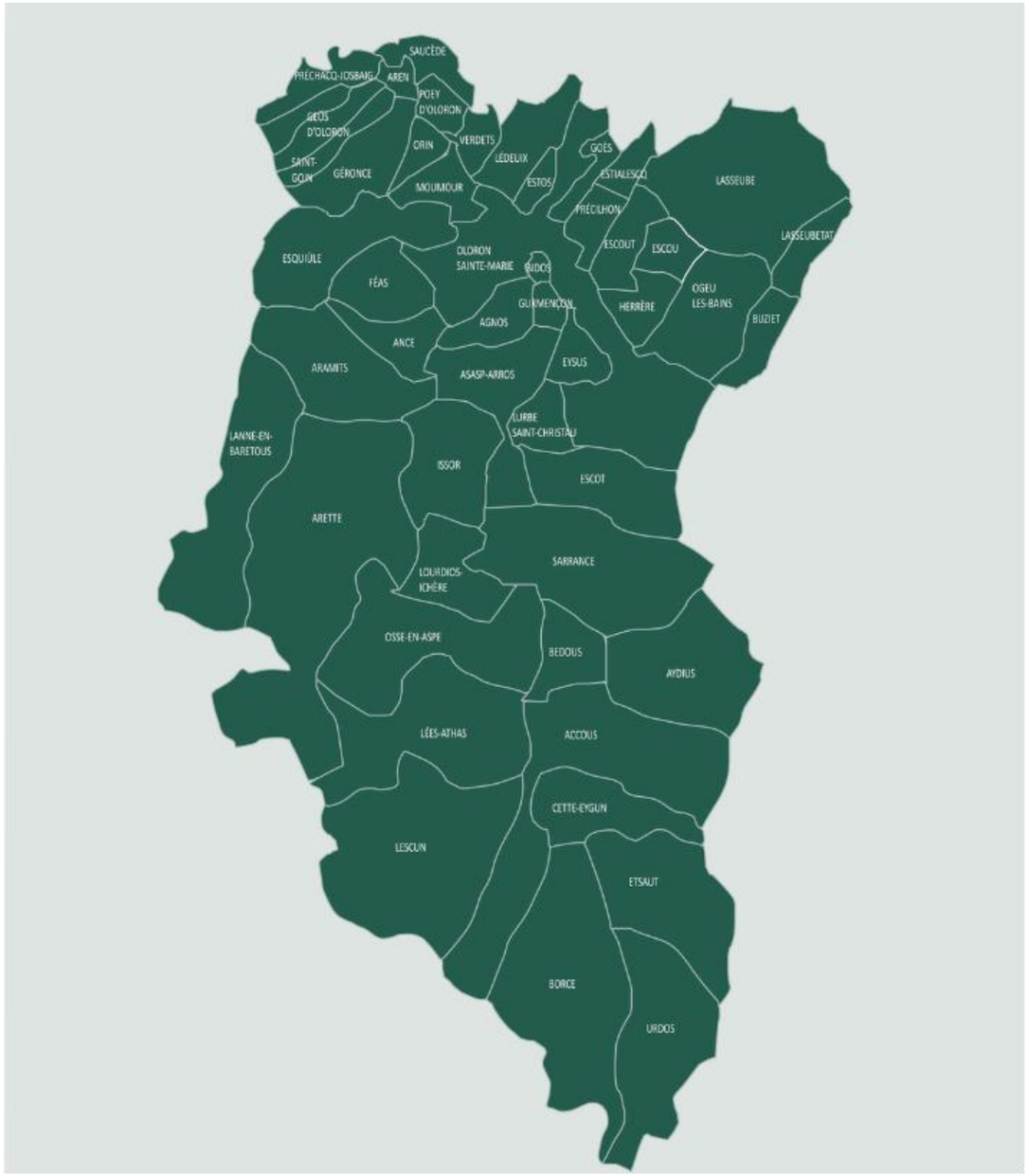
Il est ensuite transmis aux collectivités concernées et rendu public sur la page internet dédiée. Il sera joint au dossier d'enquête d'utilité publique, prochaine étape de consultation du public.

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)

2.2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation a eu lieu du 15 juin au 05 juillet 2026.

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 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.

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 communes concernées par cette concertation sont :

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

2.4. LES MOYENS D'INFORMATION DU PUBLIC

Le public a pu s'informer via le dossier de concertation MECDU et les supports d'information, disponibles sur le site du projet : sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc ;

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.

SNCF RÉSEAU

Bordeaux, le - 3 JUIN 2026

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.

Cette nouvelle concertation fait suite à l'adoption, le 19 février 2026, d'un nouveau Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Haut-Béarn. Elle s'inscrit dans la continuité de la première concertation qui s'est tenue du 20 novembre au 20 décembre 2025.

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

La concertation se déroulera du 15/06 au 30/06/2026.

Jean-Luc GARY
Directeur Régional

SNCF GARES & CONNEXIONS

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 15 octobre 2025 désignant Alain RESPLANDY-BERNARD en qualité de Directeur Général ;

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.

Cette nouvelle concertation fait suite à l'adoption, le 19 février 2026, d'un nouveau Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Haut-Béarn. Elle s'inscrit dans la continuité de la première concertation qui s'est tenue du 20 novembre au 20 décembre 2025.

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

La concertation se déroulera du 15/06 au 30/06/2026.

A Bordeaux, le 03 juin 2026,

Florent KUNC
Directeur des Gares de Nouvelle Aquitaine

En raison d'un dysfonctionnement temporaire de la plateforme, la période de concertation a été prolongée de 5 jours pour garantir au public la possibilité de s'exprimer dans le cadre d'un délai total de 15 jours.

Bordeaux, le 30/06/2026

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

PROLONGATION

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.

Cette nouvelle concertation fait suite à l'adoption, le 19 février 2026, d'un nouveau Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Haut-Béarn. Elle s'inscrit dans la continuité de la première concertation qui s'est tenue du 20 novembre au 20 décembre 2025.

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

La concertation se déroulera du 15/06 au 05/07/2026 inclus.

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
PROLONGATION

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 15 octobre 2025 désignant Alain RESPLANDY-BERNARD en qualité de Directeur Général ;

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.

Cette nouvelle concertation fait suite à l'adoption, le 19 février 2026, d'un nouveau Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Haut-Béarn. Elle s'inscrit dans la continuité de la première concertation qui s'est tenue du 20 novembre au 20 décembre 2025.

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

La concertation se déroulera du 15/06 au 05/07/2026 inclus.

A Bordeaux, le 30 juin 2026,

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



3. ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS

Durant la concertation qui s'est tenue entre le 15 juin et le 05 juillet 2026, 296 contributions ont été déposées sur le site de la concertation.

119 contributions sur les 296 recueillies (40,2%) concernent l'objet de la concertation.

3.1. REPARTITION ENTRE LES MODALITES DE CONTRIBUTION

L'espace de contribution a été ouvert le 15 juin 2026 à 7h51 et clôturé le 05/07 à 23h59. Pour consulter les contributions et les réponses apportées aux questions, cliquez ICI.

La participation du public a été relativement importante : **296 contributions ont été déposées.**

Les contributions et questions ont porté sur une grande diversité de thématiques et ont parfois été complétées par la transmission de fichiers. La plateforme autorisait le dépôt de pièces jointes. 21 contributions de ce type ont été réceptionnées, dont 4 avec la mention « Ne pas publier ». Les pièces jointes transmises au titre de la concertation et publiées dans le respect du souhait des contributeurs sont regroupées au sein de la rubrique « Documents » et sont consultables ICI.

La répartition est la suivante :

- **28 contributions** sous forme d'avis ;
- **161 contributions** sous forme de questions ;
- **107 contributions** comportant à la fois des avis et des questions.

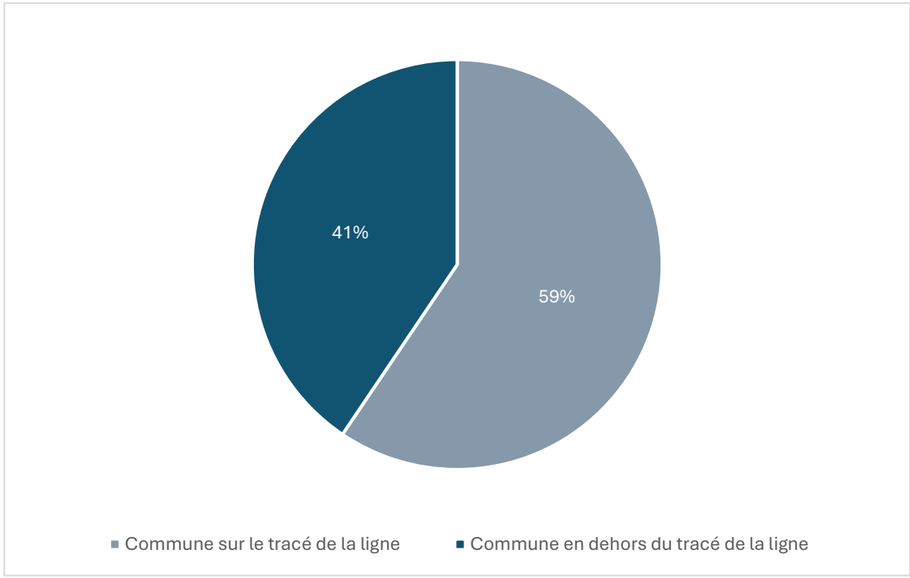
Les contributeurs :

202 contributeurs ont choisi de s'identifier lors de leur participation, 85 contributions sont anonymes et les auteurs de 9 contributions ont souhaité qu'elles ne soient pas rendues publiques sur le site internet.

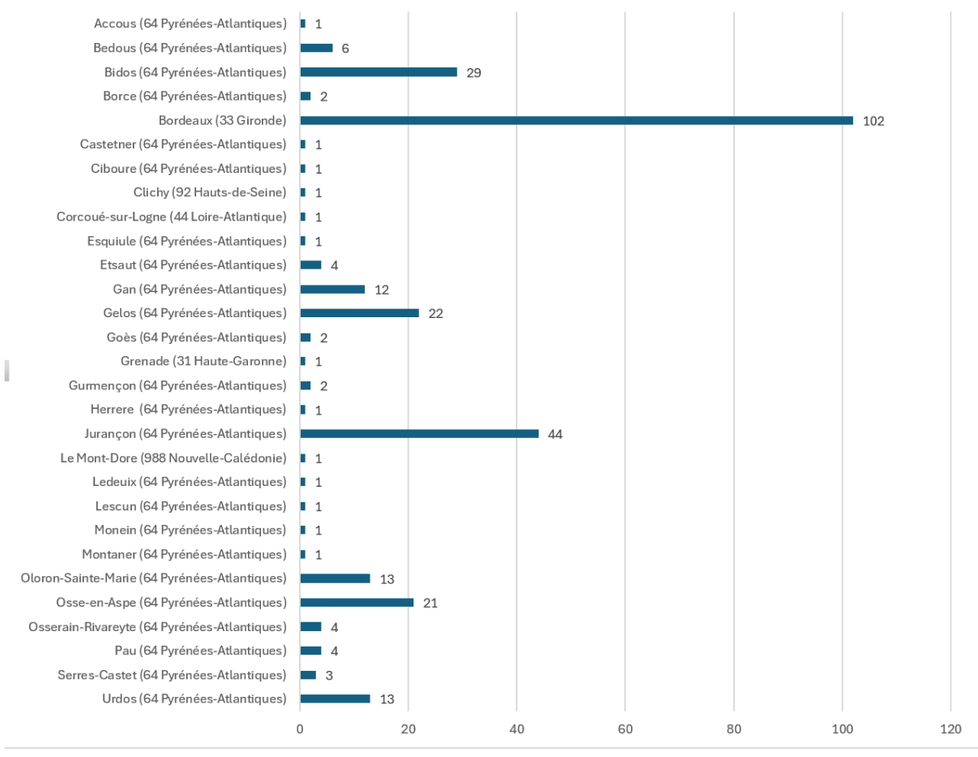
Le nombre de contributeurs est inférieur au nombre de contributions : 296 contributions déposées par 116 contributeurs ayant participé sur le site internet.

3.2. REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES CONTRIBUTIONS

L'analyse de l'origine géographique des contributions montre une répartition quasi égale entre communes du périmètre du projet (176) et celles hors périmètre (120). Cela traduit un intérêt pour le projet qui dépasse le seul périmètre local.



Origine géographique des participants (communes sur le tracé vs hors tracé)



Le nombre de contributions en fonction des communes (ordre alphabétique)

L'analyse de la provenance des avis révèle trois tendances majeures :

1. une forte mobilisation locale : la grande majorité des participants provient des Pyrénées-Atlantiques (64). Les communes de Jurançon (44 avis), Bidos (29 avis), Gelos (22 avis) et Osse-en-Aspe (21 avis) se distinguent par un engagement élevé, indiquant une forte implication des territoires directement concernés, néanmoins concentré sur un nombre plus réduit de contributeurs que d'avis (certains contributeurs ont déposé plusieurs avis) ;
2. un impact régional particulier : Bordeaux (Gironde) se distingue avec 102 contributions, représentant plus du tiers de la participation totale. Ce chiffre doit être relativisé, car 101 de ces avis proviennent d'un même contributeur ;
3. une portée nationale diffuse : bien que minoritaires, les contributions issues d'autres départements (Hauts-de-Seine, Loire-Atlantique) et même de Nouvelle-Calédonie soulignent que le sujet a également su attirer une attention plus large, à l'échelle nationale.

En résumé, la participation à cette concertation se caractérise par un ancrage local et un intérêt national plus épars.

Sur les 7 communes du périmètre de la concertation MECDU, les 35 contributions se répartissent ainsi :

- Accous : 1 contribution (2,9%)
- Bedous : 6 contributions (17,1%)
- Gurmençon : 2 contributions (5,8%)
- Lurbe-Saint-Christau : 0 contribution (0%)
- Ogeu-Les-Bains : 0 contribution (0%)
- Oloron-Sainte-Marie : 13 contributions (37,1%)
- Urdos : 13 contributions (37,1%)

Ces chiffres témoignent d'une mobilisation locale soutenue pour ce type de concertation, portée par les habitants des communes riveraines et par les acteurs du territoire.

Hors périmètre du projet

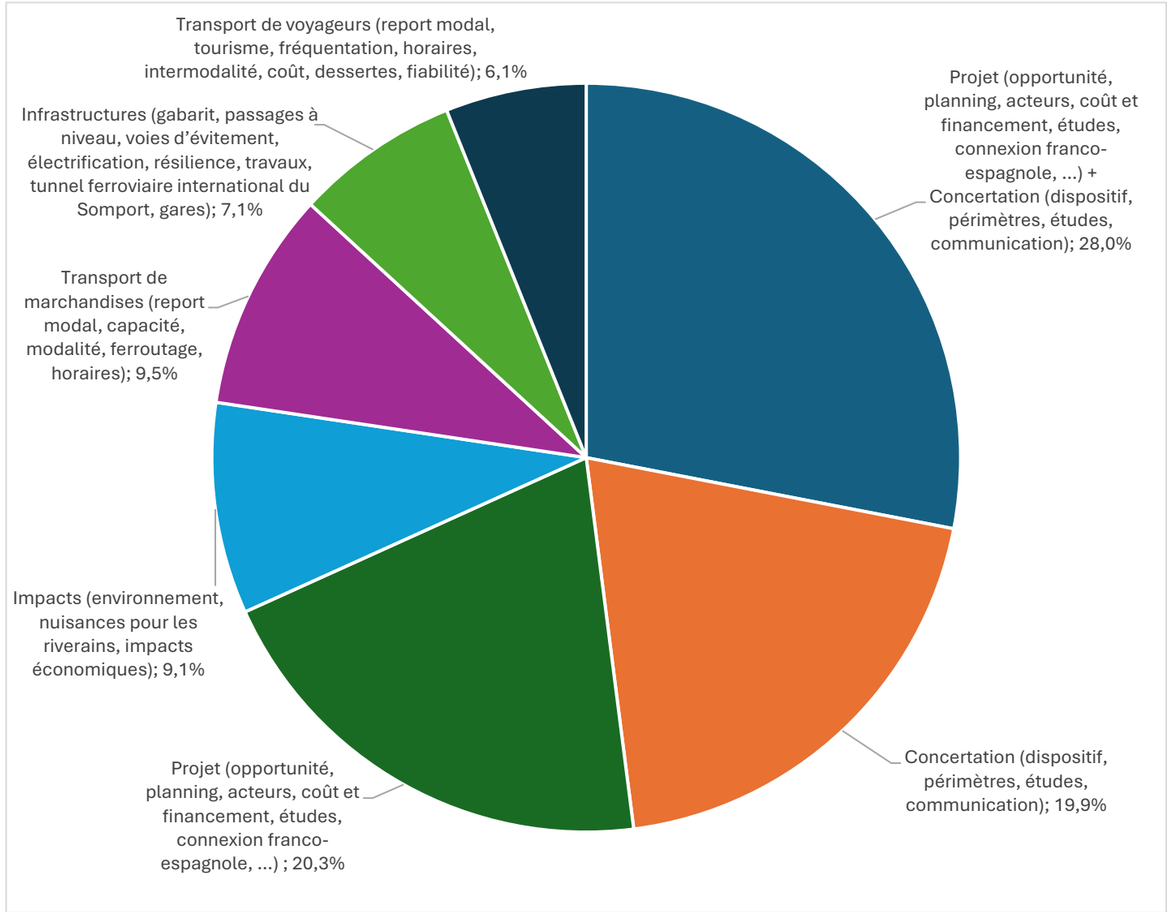
101 avis proviennent d'un même contributeur résidant à Bordeaux. D'autres proviennent de Clichy, Corcoué-sur-Logne, Grenade et Le Mont Dore en Nouvelle Calédonie.

3.3. REPARTITION PAR THEMATIQUES ABORDEES

Certains avis portent à la fois sur le projet et sur la concertation. SNCF Réseau les a regroupés dans une **thématique spécifique**, qui combine ces deux dimensions. Cette démarche met en évidence la **richesse** et la **diversité** des sujets abordés par le public.

Les thématiques traitées sont présentées ci-après par ordre décroissant de nombre de contributions :

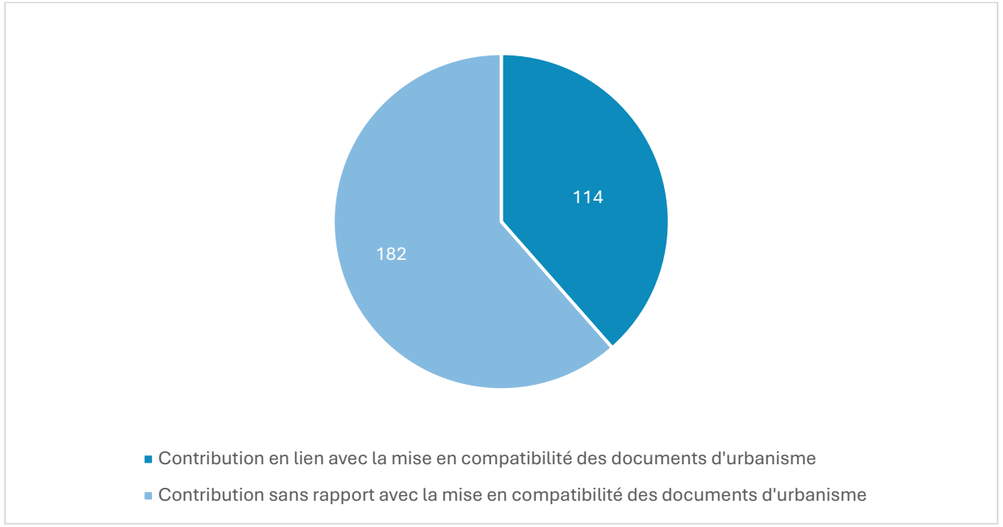
Thématiques	Contributions associées	
Projet (opportunité, planning, acteurs, coût et financement, études, connexion franco-espagnole, …) + **Concertation** (dispositif, périmètres, études, communication)	**28,0%**	**83**
Concertation (dispositif, périmètres, études, communication)	**19,9%**	**59**
Projet (opportunité, planning, acteurs, coût et financement, études, connexion franco-espagnole, …)	**20,3%**	**60**
Impacts (environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques)	**9,1%**	**27**
Transport de marchandises (report modal, capacité, modalité, ferroutage, horaires)	**9,5%**	**28**
Infrastructures (gabarit, passages à niveau, voies d'évitement, électrification, résilience, travaux, tunnel ferroviaire international du Somport, gares)	**7,1%**	**21**
Transport de voyageurs (report modal, tourisme, fréquentation, horaires, intermodalité, coût, dessertes, fiabilité)	**6,1%**	**18**



Au vu de l'analyse des thématiques, il apparait que celles qui ont le plus mobilisé sont le projet en lui-même ainsi que la concertation.

3.4. REPARTITION DES CONTRIBUTIONS EN LIEN AVEC LA CONCERTATION

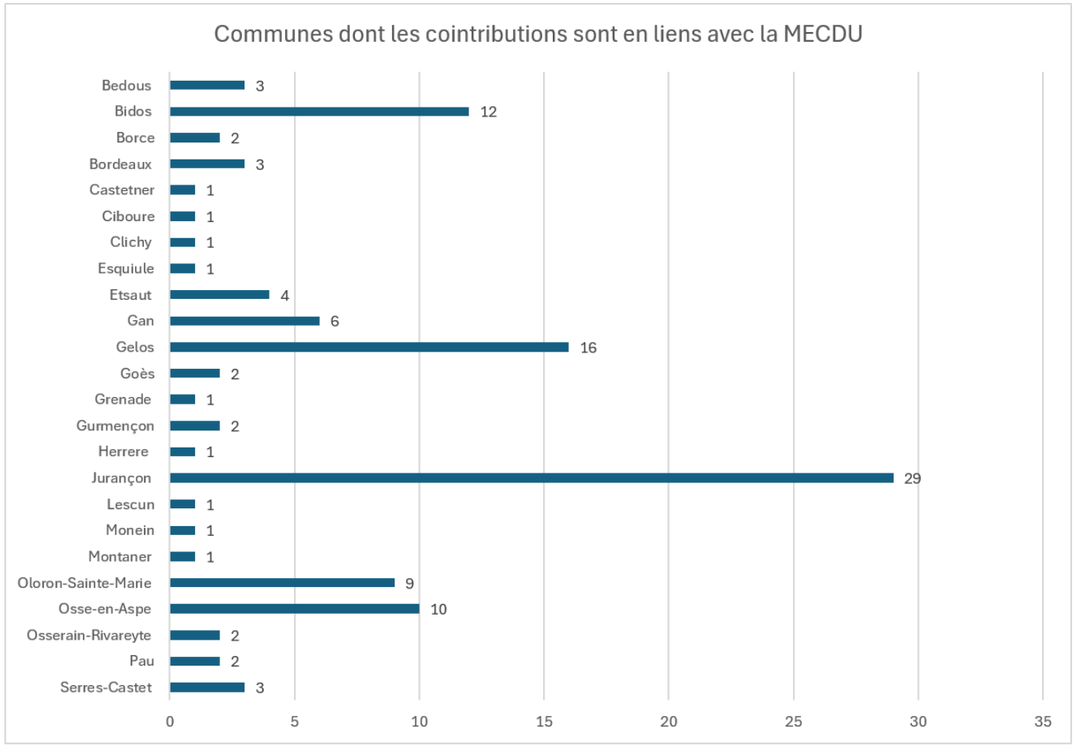
Le graphique ci-après présente la répartition des contributions recueillies entre celles relevant de l'objet de la concertation et celles relevant de l'opportunité ou des caractéristiques du projet, sans rapport avec l'objet de la concertation.



114 contributions portent directement sur l'objet de la concertation : l'adaptation ou la cohérence des documents d'urbanisme soit 39 % des contributions.

A noter que les 114 contributions proviennent de 89 contributeurs.

Le graphique ci-après présente les communes, par ordre alphabétique, dont les contributions sont en lien avec la concertation.



Les habitants de Jurançon, Gelos et Bidos se sont le plus mobilisés avec un total de 59 contributions représentant plus de 48 % des contributions portant sur la MECDU.

Sur les 7 communes directement concernées par les modifications des documents d'urbanisme, la mobilisation a été limitée : seulement 35 contributions ont été recueillies, dont 14 liées à la concertation MECDU, représentant environ 12 % du total des contributions sur ce sujet.

Commune du périmètre	Nombre de contributions totales	Nombre de contributions en rapport avec l'objet de la concertation « MECDU »
Accous	1	0
Bedous	6	3
Gurmençon	2	2
Lurbe-Saint-Christau	0	0
Ogeu-les-Bains	0	0
Oloron-Sainte-Marie	13	9
Urdos	13	0

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

La répartition des contributions met en évidence une **forte mobilisation autour des dimensions stratégiques du projet et de la concertation**, qui totalisent près de la moitié des avis. La création d'une thématique combinée « projet + concertation » traduit la **fréquence des contributions hybrides**, où les participants abordent simultanément les choix de fond et les modalités de dialogue.

Les autres thématiques — **infrastructures**, **transport de marchandises** et **impacts** — restent également bien représentées, témoignant d'un intérêt marqué pour les aspects techniques, opérationnels et environnementaux du projet.

Cette distribution illustre une **concertation riche, plurielle et équilibrée**, où les participants se sont exprimés sur l'ensemble des enjeux majeurs, avec une attention particulière portée à la gouvernance du projet et aux modalités du dispositif de concertation.

Les maitres 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 pas examinées dans cette section.

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

3.5. CARACTERISTIQUES DU PROJET ET CONCERTATION

4.1.1 UNE SECONDE PROCEDURE MECDU QUI INTERROGE SUR LA MATURITE DU PROJET

Une part importante des contributions questionne les raisons ayant conduit à la nécessité d'organiser une seconde concertation MECDU moins de six mois après celle menée à la fin de l'année 2025. Les contributeurs s'interrogent notamment sur les éléments nouveaux intervenus depuis cette première procédure et sur la prise en compte des échanges conduits avec la Communauté de Communes du Haut-Béarn.

« La nécessité d'organiser une seconde procédure de mise en compatibilité moins de six mois après la première concertation de décembre 2025 soulève plusieurs interrogations.
Le dossier présenté en 2025 indiquait que des échanges avaient été menés avec la Communauté de Communes du Haut-Béarn afin d'assurer la compatibilité du projet avec le futur PLUi.
Or, la nécessité d'une nouvelle concertation montre que plusieurs incompatibilités n'avaient manifestement pas été identifiées ou résolues.
Le public est en droit de connaître les raisons précises de cette seconde procédure »

Réponse des maitres d'ouvrage :
Depuis la première concertation de décembre 2025, le PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB) a été approuvé et est entré en vigueur le 19 février 2026.
La deuxième concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Béarn approuvé le 19 février 2026 va permettre de procéder aux modifications nécessaires du PLUi de la CCHB désormais en vigueur. Elle a pour objectif d'informer le public d'éventuelles incompatibilités existantes entre le projet et le PLUi en vigueur. L'enquête publique de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme qui se tiendra conjointement et concomitamment à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, permettra de rendre compatible ledit PLUi avec le projet.

4.1.2 LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA PRECEDENTE CONCERTATION

Plusieurs contributeurs demandent quels enseignements ont été tirés de la concertation menée en 2025 et souhaitent disposer d'une présentation comparative des deux procédures-

« Le public est en droit de connaître les enseignements tirés de la concertation précédente »

Réponse des maitres d'ouvrage :
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont publié sur le site du projet, le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de fin 2025. Les réponses aux observations de cette première concertation sont disponibles dans le bilan publié sur le site du projet. Il peut être consulté au lien suivant : https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2026-05/bilan-de-concertation-mecdu_0.pdf?VersionId=gc0vdIZmDumXGs3Z3xwALNK_DvwkYBq7

4.1.3 Évolution des incompatibilites d'urbanisme

Les participants relèvent une évolution des communes et des secteurs concernés par les incompatibilités avec les documents d'urbanisme entre les dossiers support de la concertation MECDU de 2025 et de 2026. Ils demandent notamment des précisions concernant Escot, Cette-Eygun, Urdos et Jurançon.

« Le dossier 2026 fait apparaître une évolution significative des communes concernées par les incompatibilités.
Plusieurs questions méritent d'être clarifiées :
- Comment les incompatibilités identifiées à Escot, Cette-Eygun ou Urdos lors de la précédente concertation ont-elles été levées ?
- Quels éléments nouveaux permettent de considérer ces communes comme désormais compatibles ? Qu'en est-il de la situation de Jurançon, dont le traitement devait être précisé lors de l'enquête publique selon les documents de 2025 ?
Le dossier devrait présenter de manière détaillée l'évolution de chacune des incompatibilités recensées lors de la première concertation »

Réponse des maitres d'ouvrage :
Concernant les communes d'Escot, de Cette-Eygun et d'Urdos, l'analyse de compatibilité a été actualisée au regard du projet et du PLUi du Haut-Béarn, entré en vigueur le 19 février 2026 :
- aucune incompatibilité n'est désormais identifiée sur les communes d'Escot et de Cette-Eygun ;
- à Urdos, l'incompatibilité concerne l'implantation de poteaux caténaires au sein d'un Espace boisé classé (EBC) prévu sur le domaine public ferroviaire par le PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn (CCHB). Elle est donc intégrée à la présente procédure de mise en compatibilité.
Les différences constatées entre les deux concertations résultent principalement de l'actualisation du document d'urbanisme de référence, notamment de l'approbation du PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB), mais également de l'avancement des études et des adaptations apportées au projet (notamment pour Jurançon, dont l'implantation d'un mât Télécom a été déplacée afin d'éviter un EBC).
Une évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme au titre du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse sera établie et jointe au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (EPDUP).

3.6. Concertation

4.2.1 Dysfonctionnement de la plateforme

Plusieurs contributeurs signalent l'impossibilité temporaire de déposer une contribution sur la plateforme et demandent que cette période d'indisponibilité soit compensée par une prolongation de la concertation.

« Le lancement de cette MECDU a bien été fait le 15 juin. Mystérieusement, entre le 18 et le 19 juin, le lien pour accéder au formulaire a disparu du site dédié. De très nombreuses personnes se sont trouvées dans l'incapacité de déposer leur contribution, pendant 5 jours ! jusqu'au 23 juin matin où l'accès a été rétabli. Nous constatons ainsi que durant 1/3 de la durée de cette MECDU 2026, les citoyennes et citoyens ont été empêchées de s'exprimer.»

Réponse des maitres d'ouvrage :

SNCF Réseau a constaté que lors d'une opération de maintenance et de mise à jour du site du projet, un aléa s'est produit empêchant la dépose de contribution sur le site du projet. Le retour à la normale s'est déroulé le 23 juin au matin. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont prolongé la durée de la consultation jusqu'au 5 juillet 2026 à minuit. La durée effective de la concertation a été de 15 jours calendaires. SNCF Réseau regrette les aléas informatiques qui ont pu perturber un moment la concertation. Les mesures ont été prises pour rétablir au plus vite le lien vers le dépôt d'avis et pour proroger la durée de la concertation.

4.2.2 Precision des amenagements et localisation des secteurs concernes

Plusieurs contributions demandent des informations plus précises sur le nombre, la localisation et les incidences des aménagements nécessaires au fonctionnement de la ligne : plateformes de télécommunication, chemins d'accès, réservoirs incendie, accès destinés aux secours et sous-stations d'alimentation électrique.

« Des « détails » supplémentaires manquants ? A quelle échéance seront-ils présentés au public ?

En page 5/17 du MECDU 2026, et en page 5/13 du MECDU 2025, vous énumérez les aménagements nécessaires au fonctionnement de la ligne :

- Plateformes de télécommunication et chemin d'accès

- Réservoirs à incendie

- Plateformes d'accès aux secours

- Sous-stations d'alimentation électrique »

Réponse des maitres d'ouvrage :

Le projet mis à l'enquête publique sera présenté lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Il sera compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées. Lors de l'enquête publique de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme, le dossier support de cette enquête présentera les modifications à apporter aux documents d'urbanisme qui les rendront compatibles avec le projet, ainsi que les évolutions du projet lui permettant d'être compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur. Les caractéristiques du projet seront présentées en détail au sein du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les impacts du projet sur le foncier pourront être modifiés pour tenir compte des apports de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ils seront précisés lors d'une procédure spécifique, l'enquête parcellaire.

4.2.3 Emplacements reserves

Des contributeurs constatent l'absence, dans le PLUi du Haut-Béarn, des emplacements réservés nécessaires à la réalisation du projet.

« En parallèle, la recommandation n°8 du compte rendu du PLUI de la CCHB en page 12 indique que le PLUI de la CCHB doit intégrer des emplacements réservés en vue de l'ouverture de la ligne PAU-CANFRANC.

Nous ne trouvons AUCUN de ces emplacements dans le PLUI de la CCHB.

Quelle est alors l'UTILITE d'un tel MECDU s'il n'apporte pas d'autres précisions, et si nous restons encore dans le flou quant aux impacts du projet dans leur ensemble sur le PLUI et donc encore une fois nous faut-il attendre le dossier d'enquête publique alors que la concertation MECDU a justement pour définition de présenter ce type d'information avec précision et transparence quant aux conséquences sur les PLUI ?»

Réponse des maitres d'ouvrage :

La concertation MECDU a pour objectif d'informer le public. L'existence du projet, une fois qu'il aura été déclaré d'utilité publique, sera traduite par des emplacements réservés au sein du PLUi de la CCHB. Il est normal que le PLUi dans sa version actuellement en vigueur, approuvée le 19 février 2026, ne contienne pas les emplacements réservés pour un projet dont l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ne s'est pas encore déroulée.

3.7. Impacts

Les contributions de cette thématique portent sur l'implantation des équipements ferroviaires dans des Espaces Boisés Classés (EBC).

« Pour l'ensemble des secteurs concernés par des EBC, le dossier devrait démontrer de manière détaillée l'application de la séquence Éviter → Réduire → Compenser et justifier l'absence d'alternative moins impactante. »

Réponse des maitres d'ouvrage :

Le projet mis à l'enquête publique sera présenté lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Il sera compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées. Lors de l'enquête publique de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme, le dossier support de cette enquête présentera les modifications à apporter aux documents d'urbanisme qui les rendront compatibles avec le projet, ainsi que les évolutions du projet lui permettant d'être compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur.
Les caractéristiques du projet seront présentées en détail au sein du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les impacts du projet sur le foncier pourront être modifiés pour tenir compte des apports de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ils seront précisés lors d'une procédure spécifique, l'enquête parcellaire.
Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont décrites dans l'étude d'impact du dossier support de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc. Elles seront présentées au public lors de cette enquête.
Les alternatives au projet soumis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc sont décrites dans le dossier support de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et seront présentées au public lors de cette enquête.

4. 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 (EPDUP).
- Veiller à l'insertion du projet dans les documents de planification territoriale et à la cohérence avec les politiques locales de mobilité.
- 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.

5. ANNEXE

Le tableau ci-après présente l'ensemble des 114 observations en lien avec l'objet de la concertation, rendues anonymes. Sur les 114 contributions reçues, 6 contributeurs ont exprimé le souhait que leurs observations ne soient pas rendues publiques. En conséquence, ces contributions n'apparaissent pas dans le tableau.

Nombre de contributions identiques	Contenu de l'expression	Thématique abordée	Réponse apportée par les MOAs
74	Contribution à la concertation préalable relative à la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau–Canfranc Madame, Monsieur, Après examen du dossier de concertation MECDU 2026 relatif au projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau–Canfranc, je souhaite formuler les observations suivantes. 1. Évolution du portage institutionnel du projet Le dossier de concertation 2025 mentionnait neuf institutions partenaires tandis que le dossier 2026 n'en mentionne plus que quatre. Cette évolution appelle plusieurs interrogations et des précisions : Quels organismes demeurent aujourd'hui effectivement engagés dans le financement et la réalisation du projet ? Pourquoi les ministères français et espagnol des transports ne figurent-ils plus parmi les partenaires présentés ? Quel est aujourd'hui le rôle exact du groupe quadripartite mentionné dans le dossier ? Quelle est la position actuelle de l'État français concernant le financement et la gouvernance du projet ? quelles évolutions sont intervenues depuis 2025 ; quelles conséquences ces évolutions peuvent avoir sur le calendrier et le financement du projet. 2. Une seconde procédure MECDU qui interroge sur la maturité du projet La nécessité d'organiser une seconde procédure de mise en compatibilité moins de six mois après la première concertation de décembre 2025 soulève plusieurs interrogations. Le dossier présenté en 2025 indiquait que des échanges avaient été menés avec la Communauté de Communes du Haut-Béarn afin d'assurer la compatibilité du projet avec le futur PLUi. Or, la nécessité d'une nouvelle concertation montre que plusieurs incompatibilités n'avaient manifestement pas été identifiées ou résolues. Le public est en droit de connaître : les raisons précises de cette seconde procédure ; les éléments nouveaux apparus depuis décembre 2025 ; les modifications du projet intervenues entre les deux concertations ; les enseignements tirés de la concertation précédente. Je demande qu'un tableau comparatif entre les dossiers 2025 et 2026 soit publié afin de permettre au public d'identifier clairement les évolutions du projet. 3. Évolution des incompatibilités d'urbanisme Le dossier 2026 fait apparaître une évolution significative des communes concernées par les incompatibilités. Plusieurs questions méritent d'être clarifiées : Comment les incompatibilités identifiées à Escot, Cette-Eygun ou Urdos lors de la précédente concertation ont-elles été levées ? Quels éléments nouveaux permettent de considérer ces communes comme désormais compatibles ? Qu'en est-il de la situation de Jurançon, dont le traitement devait être précisé lors de l'enquête publique	**Projet** (opportunité, planning, acteurs, coût et financement, études, connexion franco-espagnole, …) + **Concertation** (dispositif, périmètres, études, communication)	La concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sous la responsabilité des maitres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, a pour objet d'informer le public de la nécessité d'éventuelles modifications des documents d'urbanisme en vigueur à la date de la concertation. Depuis la concertation de décembre 2025, le PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn (CCHB) a été approuvé. Il est entré en vigueur le 19 février 2026. Afin de ne pas retarder cette approbation, SNCF Réseau a procédé à une deuxième concertation, prenant en considération le document d'urbanisme actuellement en vigueur. Ce dernier prévoit des Espaces Boisés Classés à plusieurs endroits aux abords de la voie ferrée. C'est le motif qui a conduit SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à procéder à cette deuxième concertation préalable au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU). SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont publié sur le site du projet, le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de fin 2025. Les réponses aux observations de cette première concertation sont disponibles dans le bilan publié sur le site du projet. Il peut être consulté au lien suivant : https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2026-05/bilan-de-concertation-mecdu_0.pdf?VersionId=gc0vdIZmDumXGs3Z3xwALNK_DvwkYBg7 Les projets de création d'EBC le long de la voie ferrée existaient dans le projet de PLUi de la CCHB, mais au moment de la concertation de fin 2025, les documents d'urbanisme alors en vigueur ne comportaient pas ces EBC. La deuxième concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Béarn approuvé le 19 février 2026 va permettre de procéder aux modifications nécessaires du PLUi de la CCHB désormais en vigueur. Elle a pour objectif d'informer le public d'éventuelles incompatibilités existantes entre le projet et le PLUi en vigueur. L'enquête publique de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme qui se tiendra conjointement et concomitamment à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, permettra de rendre compatible ledit PLUi avec le projet. Le bilan de cette deuxième concertation préalable au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), sera mis à la disposition du public, en complément du premier bilan déjà accessible sur le site du projet, lors de l'enquête publique de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme. Le projet mis à l'enquête publique sera présenté lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Il sera compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées. Lors de l'enquête publique de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme, le dossier support de cette enquête présentera les modifications à apporter aux documents d'urbanisme qui les rendront compatibles avec le projet, ainsi que les évolutions du projet lui permettant d'être compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur. Les caractéristiques du projet seront présentées en détail au sein du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les impacts du projet sur le foncier pourront être modifiés pour tenir compte des apports de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ils seront précisés lors d'une procédure spécifique, l'enquête parcellaire.

	selon les documents de 2025 ? Le dossier devrait présenter de manière détaillée l'évolution de chacune des incompatibilités recensées lors de la première concertation. Tableau demandé : Commune Situation MECDU 2025 Situation MECDU 2026 Évolution demandant explication Escot Incompatibilité identifiée Compatible Pourquoi ? Cette-Eygun Incompatibilité identifiée Compatible Pourquoi ? Urdos Incompatibilité identifiée Compatible Pourquoi ? Jurançon Situation à préciser Nouvelle incompatibilité EBC/caténaire Pourquoi ? Gelos Non concernée Nouvelle incompatibilité EBC/caténaire Pourquoi ? Accous Non concernée Nouvelle incompatibilité pont-rail/EBC Pourquoi ? 4. Apparition de nouvelles haltes : nécessité d'une démonstration renforcée Le dossier semble désormais intégrer plusieurs haltes nouvelles ou plus nombreuses que dans les documents précédemment présentés au public, notamment à Lescun/Cette-Eygun et aux Forges d'Abel. Ces équipements sont susceptibles d'entraîner : des emprises foncières supplémentaires ; des besoins de stationnement ; des aménagements routiers ; des impacts environnementaux nouveaux. Pour chacune de ces haltes, il conviendrait de publier : les études de fréquentation ; les hypothèses de trafic retenues ; les coûts d'investissement ; les surfaces mobilisées ; les variantes étudiées ; les impacts sur les documents d'urbanisme. En l'absence de ces éléments, il est difficile d'apprécier la nécessité des modifications proposées. Tableau demandé : Critère demandé Lescun / Cette-Eygun Forges d'Abel Voyageurs annuels prévus Voyageurs quotidiens moyens Surface foncière mobilisée Surface artificialisée créée Places de stationnement Coût de réalisation		Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont décrites dans l'étude d'impact du dossier support de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc. Elles seront présentées au public lors de cette enquête. Les alternatives au projet soumis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc sont décrites dans le dossier support de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et seront présentées au public lors de cette enquête.

	Report modal estimé Émissions de CO_2 évitées Ces informations apparaissent indispensables pour apprécier la proportionnalité des modifications des documents d'urbanisme au regard des bénéfices attendus. 5. Retour d'expérience de la section Oloron–Bedous Dix années se sont écoulées depuis la réouverture de la section entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous. Avant toute création de nouvelles haltes, il apparaît indispensable que le dossier présente : les fréquentations observées depuis 2016 ; les taux de remplissage ; les études d'origine-destination ; les comportements de rabattement automobile. Ce retour d'expérience devrait permettre d'évaluer objectivement la pertinence des nouveaux arrêts envisagés. 6. Électrification et nouvelles incompatibilités liées aux Espaces Boisés Classés Le dossier 2026 justifie plusieurs mises en compatibilité par l'installation de poteaux caténaires dans des Espaces Boisés Classés (EBC). Cette situation soulève une interrogation majeure. Le projet présenté lors de la concertation de 2025 prévoyait déjà l'électrification de la ligne. Pourquoi les incompatibilités liées aux caténaires et aux EBC n'ont-elles pas été identifiées dès cette première procédure ? Les Espaces Boisés Classés concernés existaient déjà lors de la préparation du dossier de 2025. Le public est donc fondé à s'interroger sur l'exhaustivité du dossier qui lui avait alors été présenté. 7. Atteintes aux Espaces Boisés Classés Secteurs de Gelos et Jurançon Le dossier prévoit l'implantation de supports caténaires dans des Espaces Boisés Classés. Pour ces secteurs, il conviendrait de préciser : les surfaces exactes concernées ; le nombre d'arbres affectés ; les variantes étudiées ; les incidences paysagères ; les mesures d'évitement et de réduction retenues. Pont-rail d'Accous Le dossier mentionne également des travaux sur un pont-rail situé dans un secteur concerné par un Espace Boisé Classé. Je demande que soient précisés : les impacts permanents et temporaires ; les surfaces concernées ; les conséquences sur les continuités écologiques ; les mesures d'évitement et de compensation envisagées. Pour l'ensemble des secteurs concernés par des EBC, le dossier devrait démontrer de manière détaillée l'application de la séquence : Éviter → Réduire → Compenser et justifier l'absence d'alternative moins impactante. Le bilan de la concertation 2025 montre que l'essentiel des observations relatives à la MECDU portait déjà sur l'implantation d'équipements ferroviaires dans un Espace Boisé Classé à Jurançon. Les interrogations exprimées concernaient notamment les compensations environnementales, les impacts paysagers, les accès aux parcelles et les nuisances pour les riverains. La réapparition en 2026 de nouvelles incompatibilités liées aux Espaces Boisés Classés renforce donc la nécessité d'une démonstration détaillée de la séquence « Éviter – Réduire – Compenser ». Tableau à compléter par le maître d'ouvrage : Secteur Nature des travaux Surface EBC concernée Impacts permanents Impacts temporaires Alternatives étudiées		

	Gelos Caténaires Jurançon Caténaires / équipements ferroviaires Accous Pont-rail 8. Compatibilité avec les objectifs de sobriété foncière Les nouvelles haltes, les équipements ferroviaires annexes, les accès routiers et les interventions dans les Espaces Boisés Classés doivent être appréciés au regard des objectifs de sobriété foncière et de limitation de l'artificialisation des sols. Je demande la publication : des surfaces naturelles concernées ; des surfaces artificialisées créées ; des surfaces compensées ; des mesures d'évitement mises en œuvre. 9. Transparence sur les hypothèses de trafic voyageurs et fret Le projet est présenté comme répondant à des objectifs de mobilité régionale et internationale. Le dossier devrait permettre au public de connaître : les hypothèses de trafic voyageurs ; les hypothèses de trafic fret ; les scénarios de fréquentation des nouvelles haltes ; les hypothèses de report modal ; les besoins d'infrastructures associés. Ces données sont indispensables pour apprécier la proportionnalité des modifications apportées aux documents d'urbanisme. 10. Décalage du calendrier de réalisation et conséquences économiques Le calendrier présenté dans le dossier MECDU 2026 semble faire apparaître un décalage significatif par rapport aux échéances présentées lors des précédentes phases de concertation. Alors que les documents antérieurs évoquaient une mise en service à un horizon plus rapproché, les échéances désormais annoncées conduisent à un report d'environ trois années du calendrier prévisionnel. Cette évolution appelle plusieurs observations. Compréhension des causes du décalage Le dossier ne permet pas d'identifier clairement : les raisons précises de ce report ; les difficultés techniques rencontrées ; les contraintes réglementaires apparues depuis la concertation précédente ; les éventuelles modifications du périmètre ou du contenu du projet. Une information plus détaillée sur les causes de ce décalage apparaît nécessaire afin de permettre au public de comprendre l'évolution du projet. Conséquences financières Un report de plusieurs années est susceptible d'avoir des incidences importantes sur le coût global de l'opération en raison notamment : de l'inflation du coût des matériaux ; de l'évolution du coût de l'énergie ; de l'augmentation des coûts de travaux publics ; de l'actualisation des études techniques et environnementales ; des éventuelles adaptations réglementaires intervenues depuis les premières estimations. Le dossier devrait préciser : le coût prévisionnel présenté lors des précédentes concertations ; le coût actualisé du projet ; les conséquences financières du décalage de calendrier ; les modalités de financement de ces surcoûts éventuels. Impact sur l'évaluation socio-économique Le report du calendrier est également susceptible d'affecter : les hypothèses de trafic ; les hypothèses de fréquentation ;		

	les conditions économiques ayant servi à justifier le projet ; les évaluations environnementales initiales. Le public devrait disposer d'une analyse actualisée permettant d'apprécier si les hypothèses ayant fondé la justification du projet demeurent valables malgré ce décalage temporel. Un report de trois années est susceptible de produire un effet financier significatif dans un contexte d'inflation durable des coûts des infrastructures ferroviaires. Le dossier devrait permettre au public d'identifier clairement le coût initial du projet, son coût actualisé et la part du surcoût directement imputable au décalage du calendrier. Tableau demandé : Élément Version précédente du projet Version 2026 Écart constaté Date prévisionnelle de mise en service 2032 2035 ≈ 3 ans Coût total estimé (€) Financement sécurisé (€) Participation des partenaires (€) Demande Je demande que le dossier comporte : un comparatif des calendriers successivement présentés au public ; une explication détaillée des raisons du report ; une estimation actualisée du coût global du projet ; une évaluation des conséquences financières de ce décalage ; une actualisation des hypothèses socio-économiques ayant servi à justifier le projet. 11. Accessibilité de la concertation Contrairement à la concertation précédente, aucune consultation physique du dossier dans les communes de la vallée ne semble prévue. Cette évolution pourrait limiter la participation de certains habitants moins familiers des outils numériques. Il conviendrait de préciser les mesures mises en œuvre afin de garantir l'accès effectif de tous les publics à la concertation. Conclusion La présente concertation fait apparaître plusieurs évolutions importantes du projet depuis décembre 2025 : nouvelles incompatibilités, interventions dans des Espaces Boisés Classés, apparition de nouvelles haltes et modification du calendrier. Ces évolutions justifient la production d'informations complémentaires permettant au public d'apprécier pleinement : la nécessité des nouvelles modifications d'urbanisme ; la justification des atteintes aux Espaces Boisés Classés ; la pertinence des nouvelles haltes ; la cohérence du projet avec les objectifs de protection de l'environnement et de sobriété foncière. Je demande également qu'une information complète soit fournie concernant les conséquences du report du calendrier de réalisation, notamment sur le coût global du projet, ses modalités de financement et l'actualisation des hypothèses économiques et environnementales qui fondent sa justification Je demande en conséquence que le dossier soit complété sur ces différents points avant toute poursuite de la procédure.		

3	"Pourquoi avoir opté pour une concertation réduite à 15 jours pour 7 communes, Alors que la concertation du MECDU 2025 s'est déroulée sur un mois pour 4 communes, avec des modifications de PLUI moins importantes ? MECDU 2026 : constat de dysfonctionnement grave portant atteinte au droit à l'information et l'expression du public : INFORMATION / DUREE / FORMAT : Je tiens avant tout à dénoncer la manière dont les porteurs de projet et les maitres d'ouvrage ont informé élus et public de la tenue de cette MECDU. Décidée le 3 juin 2026 par La RNA, le communiqué de presse de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions a été adressé par mail le 8 juin à certains élus et collectivités, vraisemblablement pas la globalité des communes concernées. Un délai de 7 jours à peine avant le début de cette MECDU. Le public a quant à lui été ""informé"" par article dans la République des Pyrénées datée du 12 juin. Soit 3 jours seulement avant le début de la concertation ! La durée décidée au regard de l'ampleur du projet me semble vraiment réduite au strict minimum, et pose la question du temps très court dont disposent les citoyens pour prendre connaissance de ce dossier complexe et dense, et pointe de ce fait le non garanti d'un droit de réponse optimal. De plus, seul le format numérique a été proposé comme moyen matériel d'expression, ce qui limite l'accès au droit d'expression de celles et ceux qui sont exclu.es du numérique. Le dépôt papier n'était pas possible dans les communes. DYSFONCTIONNEMENT : Le lancement de cette MECDU a bien été fait le 15 juin. Mystérieusement, entre le 18 et le 19 juin, le lien pour accéder au formulaire a disparu du site dédié. De très nombreuses personnes se sont trouvées dans l'incapacité de déposer leur contribution, pendant 5 jours ! jusqu'au 23 juin matin où l'accès a été rétabli. Nous constatons ainsi que durant 1/3 de la durée de cette MECDU 2026, les citoyennes et citoyens ont été empêchées de s'exprimer. ABSENCE DE TRANSPARENCE : Les expressions qui ont finalement pu être adressées via le formulaire à partir du 23 juin ne sont pas publiées, si l'on se réfère à ce que le site SNCF dédié annonce dans la page de la concertation. Le dernier avis accessible date du 20 décembre 2025. Le fait de ne pas diffuser les contributions de celles et ceux qui l'ont demandé expressément porte encore une fois atteinte à l'information et au droit d'expression du public. Plusieurs dizaines de personnes ont noté ces graves manquements au droit d'information et d'expression du public. A juste titre, de nombreux citoyennes et citoyens jugent la manière, le format et la tenue de cette MECDU 2026 comme totalement méprisante, irrespectueuse et inadmissible. Pouvez-vous fournir des justifications et explications précises quant à ces dysfonctionnements et ces méthodes ? 12/ GEOLOGIE DE MONTAGNE : une grande fragilisation des milieux de montagne compatible avec le projet et sa pérennité ? Après un précédent éboulement de terrain en Septembre 2024, qui a emporté la route en haute vallée, et lors duquel les rails se sont retrouvés suspendus au bord du gave, un nouvel éboulement ce dimanche nous rappelle la fragilité des zones montagne dans le contexte climatique qui les impacte directement. Engager des sommes considérables pour des chantiers qui risquent d'avoir un impact écologique désastreux, et dont le résultat serait menacé par ce genre d'événements imprévisible semble hautement hasardeux. Nous rappelons aussi qu'une étude porte sur le glissement inexorable du Massif de la Cristallère au-dessus d'URDOS, non sans poser la question fondamentale d'une géologie de montagne devenue instable et très impactée par les violences climatiques, les chocs thermiques et l'alternance brutale sécheresse / pluies diluviennes. En témoignent aussi les éboulements massifs en Vallée de la Maurienne, de la Falaise de la Praz en Savoie et j'en passe...La Vallée d'Aspe n'est pas épargnée par cette réalité scientifique et technique, qui présentent une dangerosité quant au transport ferroviaire intensif notamment de produits dangereux dans cette zone. A défaut d'un abandon pur et simple au profit de projets plus conformes aux besoins climatiques, les précisions sur les modalités d'adaptation du projet à ce risque sont indispensables.	**Concertation** (dispositif, périmètres, études, communication)	SNCF Réseau a constaté que lors d'une opération de maintenance et de mise à jour du site du projet, un aléa s'est produit empêchant la dépose de contribution sur le site du projet. Le retour à la normale s'est déroulé le 23 juin au matin. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont prolongé la durée de la consultation jusqu'au 5 juillet 2026 à minuit. La durée effective de la concertation a été de 15 jours calendaires. SNCF Réseau regrette les aléas informatiques qui ont pu perturber un moment la concertation. Les mesures ont été prises pour rétablir au plus vite le lien vers le dépôt d'avis et pour proroger la durée de la concertation. La concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sous la responsabilité des maitres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, a pour objet d'informer le public de la nécessité d'éventuelles modifications des documents d'urbanisme en vigueur à la date de la concertation. Depuis la concertation de décembre 2025, le PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn (CCHB) a été approuvé. Il est entré en vigueur le 19 février 2026. Afin de ne pas retarder cette approbation, SNCF Réseau a procédé à une deuxième concertation, prenant en considération le document d'urbanisme actuellement en vigueur. Ce dernier prévoit des Espaces Boisés Classés à plusieurs endroits aux abords de la voie ferrée. C'est le motif qui a conduit SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à procéder à cette deuxième concertation préalable au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU). SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont publié sur le site du projet, le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de fin 2025. Les réponses aux observations de cette première concertation sont disponibles dans le bilan publié sur le site du projet. Il peut être consulté au lien suivant : https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2026-05/bilan-de-concertation-mecdu_0.pdf?VersionId=gc0vdIZmDumXGs3Z3xwALNK_DvwkYBg7 Les projets de création d'EBC le long de la voie ferrée existaient dans le projet de PLUi de la CCHB, mais au moment de la concertation de fin 2025, les documents d'urbanisme alors en vigueur ne comportaient pas ces EBC. La deuxième concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Béarn approuvé le 19 février 2026 va permettre de procéder aux modifications nécessaires du PLUi de la CCHB désormais en vigueur. Elle a pour objectif d'informer le public d'éventuelles incompatibilités existantes entre le projet et le PLUi en vigueur. L'enquête publique de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme qui se tiendra conjointement et concomitamment à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, permettra de rendre compatible ledit PLUi avec le projet. Le bilan de cette deuxième concertation préalable au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), sera mis à la disposition du public, en complément du premier bilan déjà accessible sur le site du projet, lors de l'enquête publique de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme. La concertation MECDU a pour objectif d'informer le public. L'existence du projet, une fois qu'il aura été déclaré d'utilité publique, sera traduire par des emplacements réservés au sein du PLUi de la CCHB. Il est normal que le PLUi dans sa version actuellement en vigueur, approuvée le 19 février 2026, ne contienne pas les emplacements réservés pour un projet dont l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ne s'est pas encore déroulée. Le projet mis à l'enquête publique sera présenté lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Il sera compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées. Lors de l'enquête publique de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme, le dossier support de cette enquête présentera les modifications à apporter aux documents d'urbanisme qui les rendront compatibles avec le projet, ainsi que les évolutions du projet lui permettant d'être compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur. Les caractéristiques du projet seront présentées en détail au sein du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les impacts du projet sur le foncier pourront être modifiés pour tenir compte des apports de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ils seront précisés lors d'une procédure spécifique, l'enquête parcellaire.

	Nous demandons par conséquent que les études géologiques de la Vallée d'Aspe, sur tout le tracé ferroviaire, dans sa globalité, soient publiées dans les prochaines semaines et au fur et à mesure de leur clôture. 13/ CONTEXTE DU PROJET et LOM : n'y a-t-il pas un problème de compétence…? Dans le paragraphe 2-4 de la page 4/17 du dossier, il est précisé : « la mise en place d'une offre de transport voyageurs et d'une offre de fret à l'échelle régionale et internationale est soutenue par la région Nouvelle Aquitaine, la communauté autonome d'Aragon et l'Union Européenne. » Or d'après la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) évoquée dans le paragraphe 2.1 page 3/17, la Région Nouvelle Aquitaine n'a pas de compétence sur le fret ferroviaire. Pouvez-vous éclaircir ce point afin de préciser le rôle de la région Nouvelle Aquitaine dans l'organisation et le financement de ce projet prévu pour du fret ferroviaire ? 14/ ELECTRIFICATION ET REELECTRIFICATION ? de quoi s'agit-il exactement ? Dans le dossier MECDU 2025, page 4/13, vous mentionnez des travaux d'ELECTRIFICATION. Dans le dossier MECDU 2026, page 4/17, vous mentionnez des travaux de RE-ELECTRIFICATION. Pourquoi avoir fait cette distinction ? Comme il est mentionné dans le CR du BAP de la concertation 2024, que la ligne sera électrifiée en 25kV, est-ce que cette distinction signifie que la ligne sera RE-ELECTRIFIEE en 1500V, comme avant 1970 ? 15/ LES LINEAIRES DU PROJET – on passe maintenant à 88 kms et non plus 85 kms ? Dans la page 4/17 du MECDU 2026, il est écrit : ""les infrastructures et équipements objets de la concertation s'étendent sur un linéaire de 88 km"" et ""le tronçon Bedous-FRONTIERE FRANCO-ESPAGNOLE, d'une longueur de …"" Dans la page 4/13 du MECDU 2025, il est écrit : ""les infrastructures et équipements objets de la concertation s'étendent sur un linéaire de 85 km"" et ""Le tronçon Bedous-CANFRANC, AVANT LE TUNNEL, d'une longueur de ..."" LE PROJET A CHANGE : Initialement prévu à 85 km, il est passé à 88 km ? Ces 3 km supplémentaires prennent en considération les 3 km à l'intérieur du tunnel, jusqu'à la frontière espagnole. POURQUOI CE CHANGEMENT ? 16/ LE TRAIN TOURISTIQUE DISPARAIT-IL DU PROJET ? Dans le MECDU 2025, page 4/13, il est écrit : « …y compris une OFFRE de TRAIN TOURISTIQUE, dont le potentiel économique servira l'attractivité du territoire. » Dans le MECDU 2026, cette partie de paragraphe a été supprimée. POURQUOI CETTE OFFRE DE TRAIN TOURISTIQUE n'est-elle plus mise en avant ? 17/ VOYAGEURS et FRET : une sémantique changeante... Dans le MECDU 2025, page 4/13, il est écrit : « 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. » Dans le MECDU 2026, page 4/17, il est écrit : « 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. » On note une différence qui semble donner une priorité aux voyageurs par rapport au fret. POURQUOI CE CHANGEMENT SYNTAXIQUE ?		

	18/ AMENAGEMENTS ANNEXES : Des « détails » supplémentaires manquants ? à quelle échéance seront-ils présentés au public ? En page 5/17 du MECDU 2026, et en page 5/13 du MECDU 2025, vous énumérez les aménagements nécessaires au fonctionnement de la ligne : - Plateformes de télécommunication et chemin d'accès - Réservoirs à incendie - Plateformes d'accès aux secours - Sous-stations d'alimentation électrique Cette énumération est vide de précision, et ne nous renseigne nullement sur le nombre, les emplacements et l'impact sur les documents d'urbanisme. En parallèle, la recommandation n°8 du compte rendu du PLUI de la CCHB en page 12 indique que le PLUI de la CCHB doit : « Intégrer des emplacements réservés en vue de l'ouverture de la ligne PAU-CANFRANC. » Nous ne trouvons AUCUN de ces emplacements dans le PLUI de la CCHB. Quelle est alors l'UTILITE d'un tel MECDU s'il n'apporte pas d'autres précisions, et si nous restons encore dans le flou quant aux impacts du projet dans leur ensemble sur le PLUI ? et donc encore une fois nous faut-il attendre le dossier d'enquête publique ? alors que la concertation MECDU a justement pour définition de présenter ce type d'information avec précision et transparence quant aux conséquences sur les PLUI ? Conclusion La présente concertation fait apparaître plusieurs évolutions importantes du projet depuis décembre 2025 : nouvelles incompatibilités, interventions dans des Espaces Boisés Classés, apparition de nouvelles haltes et modification du calendrier. Ces évolutions justifient la production d'informations complémentaires permettant au public d'apprécier pleinement : • la nécessité des nouvelles modifications d'urbanisme ; • la justification des atteintes aux Espaces Boisés Classés ; • la pertinence des nouvelles haltes ; • la cohérence du projet avec les objectifs de protection de l'environnement et de sobriété foncière. Je demande également qu'une information complète soit fournie concernant les conséquences du report du calendrier de réalisation, notamment sur le coût global du projet, ses modalités de financement et l'actualisation des hypothèses économiques et environnementales qui fondent sa justification Je demande en conséquence que le dossier soit complété sur ces différents points avant toute poursuite de la procédure."		
4	"Pourquoi les ministères français et espagnol des transports ne figurent-ils plus parmi les partenaires présentés ? Quelle est la position actuelle de l'État français concernant le financement et la gouvernance du projet ? Dans le paragraphe 2-4 de la page 4/17 du dossier, il est précisé : « la mise en place d'une offre de transport voyageurs et d'une offre de fret à l'échelle régionale et internationale est soutenue par la région Nouvelle Aquitaine, la communauté autonome d'Aragon et l'Union Européenne. » Or d'après la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) évoquée dans le paragraphe 2.1 page 3/17, la Région Nouvelle Aquitaine n'a pas de compétence sur le fret ferroviaire. Pouvez-vous éclaircir ce point afin de préciser le rôle de la région Nouvelle Aquitaine dans l'organisation et le financement de ce projet prévu pour du fret ferroviaire ? Comment les incompatibilités identifiées à Escot, Cette-Eygun ou Urdos lors de la précédente concertation ont-elles été levées ? ..."	"**Projet** (opportunité, planning, acteurs, coût et financement, études, connexion franco-espagnole, …) + **Concertation** (dispositif, périmètres, études, communication)"	Concernant les communes d'Escot, de Cette-Eygun et d'Urdos, l'analyse de compatibilité a été actualisée au regard du projet et du PLUi du Haut-Béarn, entré en vigueur le 19 février 2026 : - aucune incompatibilité n'est désormais identifiée sur les communes d'Escot et de Cette-Eygun ; - à Urdos, l'incompatibilité concerne l'implantation de poteaux caténaires au sein d'un Espace boisé classé (EBC) prévu sur le domaine public ferroviaire par le PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn (CCHB). Elle est donc intégrée à la présente procédure de mise en compatibilité. Les différences constatées entre les deux concertations résultent principalement de l'actualisation du document d'urbanisme de référence, notamment de l'approbation du PLUi de la Communauté de communes du Haut-Béarn (CCHB), mais également de l'avancement des études et des adaptations apportées au projet (notamment pour Jurançon, dont l'implantation d'un mât Télécom a été déplacée afin d'éviter l'EBC). Une évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme au titre du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse sera établie et jointe au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

1	Mesdames, Messieurs, En tant que citoyen riverain directement impacté par la proximité de la ligne ferroviaire actuelle, j'ai souhaité exposer ici 4 thèmes qui me semblent avoir sens dans le cadre de réflexions visant à documenter les mises en conformités du projet. Veuillez noter au passage que je réserve l'ensemble de mes considérations citoyennes au questionnaire qui sera présenté à la population dans le cadre de la prochaine enquête publique prévue dans le cadre de ce dossier « Pau-Canfranc ». 1 - Il est mentionné en tout début du document MECDU 2025 le texte suivant : "" La réouverture de la ligne transpyrénéenne "". J'observe que ce n'est pas une réouverture, ce projet consiste à mettre en place une nouvelle voie ferrée aux largeurs et aux normes européennes, devant être électrifiée en 23 000 volts, et destinée à un fret intensif de marchandises en ligne directe entre Bordeaux et Saragosse. Cela n'a rien à voir avec le petit train de voyageurs Diesel circulant actuellement sur Pau Bedous. La manière de présenter ce projet est une tromperie vis à vis de la population alors qu'il n'apporte en pratique aucun avantage. Contrairement à ce que l'on peut lire ou entendre, tout ceci n'est pas la réouverture d'un existant, c'est un nouveau chantier vertigineux dont le chiffrage est partiellement masqué et d'évidence très largement sous-évalué, ne serait-ce que sur le coût de maintenance des infrastructures présumées, des expropriations de masse et du bouleversement économique et environnemental induit. • Qui finance ce projet, et qui le financera demain ? • Comment se positionne l'état français dans ce financement ? • Comment se positionne l'Europe dans ce financement ? • Combien y aura-t-il d'expropriations sur le tracé au total ? • Y a-t-il une étude sur l'impact économique sur la région du fait de sa coupure géographique en 2 parties par la voie ferrée et du fait des problèmes de trafic routiers induits ? 2 - Tel que rappelé à juste titre dans le document MECDU 2025, le tronçon Bedous-Canfranc n'est plus exploité depuis 1970. Mais il est nécessaire de spécifier que ce tronçon n'a jamais été conçu pour du fret intensif et qu'il devrait être ""électrifié"", et non pas "" réélectrifié "" comme spécifié abusivement en début de page 2 du document. Bientôt, les documents nous expliqueront que la montagne sera ""recreusée"", que les voies et le tunnel seront ""remaniés"", que le train sera ""rallongé"", et que le trafic routier sera ""redirigé"". De plus, compte tenu des pentes de plus de 4% du tracé actuel des voies à certains endroits, compte tenu de la trop petite taille de la gare de Pau et de l'absence d'un tracé direct vers Orthez, tout ceci est incompatible avec l'image annoncée d'un '"" autoroute ferroviaire "" et ce tracé en l'état est tout simplement incompatible à la mise en place d'un train de fret au vu des volumes annoncés. De plus, il est techniquement impossible sur ce tracé sans envisager de ""percer"" ou d""aplanir"" la montagne, ne serait-ce qu'au regard des coûts de l'énergie, des manœuvres nécessaires pour splitter puis joindre les rames et du ralentissement global du fret. La folie mondialiste est à l'œuvre ici, prête à tout casser en dépit du bon sens pour faire circuler à l'import des milliers de containers en provenance d'Amérique du Sud, de l'Asie du Sud et d'autres pays en cours de signatures d'accords, containers dont aucun pays européen ne pourra payer les contenus tant l'Europe est déjà ruinée à ce stade. Dans ce projet, les carrières politiques ont d'évidence pris le pouvoir sur la raison et sur le bon sens, et celui qui s'y oppose devient visiblement un obstacle et doit être balayé, à commencer par tous les riverains qui vont être ruinés au plan immobilier, suivis de leurs communes dont les revenus de l'impôt foncier vont s'effondrer dans l'année en conséquence de cette dévalorisation. Il faudrait cependant noter dès maintenant que l'on peut compter sur chaque riverain propriétaire pour bien veiller à faire revoir à la baisse par l'administration les sommes d'un impôt foncier qui, déjà critiquable et abusif puisque fondé sur des règles et références datant de 1970, ne correspondra plus du tout à la réalité, et l'on pourra compter sur chacun pour engager tous les recours possibles relatifs au préjudice foncier si jamais ce projet voyait le jour. Certains Maires de communes ont déjà vu le danger d'une perte substantielle de revenu dans cette hypothèse, d'autant plus que les taux de prélèvements des communes de la région sont déjà très élevés et qu'il serait de très mauvais goût de les augmenter dans ces circonstances. • D'où vient cette volonté de faire croire à une réhabilitation de l'ancien train, alors que cette ligne portera essentiellement du fret entre Bordeaux et Plaza, ceci à la demande des chinois. Pourquoi mentir ? • Pourquoi cacher que les pentes de la vallée d'Aspe de plus de 4% ne permettent pas un fret intensif, et qu'il faudra bien modifier ces pentes d'une manière ou d'une autre si le projet veut voir le jour ? • Pourquoi le sujet de la perte de valeur immobilière n'est jamais abordé, alors que le patrimoine immobilier est le premier sujet de vie d'un maximum d'individus et de familles en France ? • Pourquoi la perte induite des revenus fonciers est-elle cachée aux communes dans le cadre de ce dossier ? Rien n'est évoqué à ce sujet !	**Projet** (opportunité, planning, acteurs, coût et financement, études, connexion franco-espagnole, …)	SNCF Réseau a constaté que lors d'une opération de maintenance et de mise à jour du site du projet, un aléa s'est produit empêchant la dépose de contribution sur le site du projet. Le retour à la normale s'est déroulé le 23 juin au matin. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont prolongé la durée de la consultation jusqu'au 5 juillet 2026 à minuit. La durée effective de la concertation a été de 15 jours calendaires. SNCF Réseau regrette les aléas informatiques qui ont pu perturber un moment la concertation. Les mesures ont été prises pour rétablir au plus vite le lien vers le dépôt d'avis et pour proroger la durée de la concertation. La concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sous la responsabilité des maitres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, a pour objet d'informer le public de la nécessité d'éventuelles modifications des documents d'urbanisme en vigueur à la date de la concertation. Depuis la concertation de décembre 2025, le PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn (CCHB) a été approuvé. Il est entré en vigueur le 19 février 2026. Afin de ne pas retarder cette approbation, SNCF Réseau a procédé à une deuxième concertation, prenant en considération le document d'urbanisme actuellement en vigueur. Ce dernier prévoit des Espaces Boisés Classés à plusieurs endroits aux abords de la voie ferrée. C'est le motif qui a conduit SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à procéder à cette deuxième concertation préalable au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU).

	3 – La notion de ferroutage sans cesse entendue de la bouche des porteurs inconditionnels de ce projet est une absurdité, car elle voudrait faire croire aux esprits simples que la majorité du trafic de camions actuel serait par miracle téléporté sur du train. Quelle est la volonté des acteurs économiques locaux de migrer à ce nouveau mode de transport, compte tenu des faibles distances parcourues et des nombreuses haltes effectuées par les transporteurs routiers ? Déjà, il serait peut-être judicieux d'identifier nommément la liste des transporteurs actuels disposés à renouveler tout ou partie de leur parc de camions afin d'être compatibles au ferroutage, à savoir par des remorques spéciales « pinçables » ou des remorques porte-containers exigeant de fait un tracteur au départ et un tracteur à l'arrivée du train. Vu d'un transporteur, renouveler une flotte dans l'état actuel de l'économie et du coût du carburant relève du suicide, c'est en tout cas ce que me confirment les professionnels. Par contre, ce que l'on comprend, c'est que du fret international par le train viendrait s'ajouter au fret routier existant. Mais parler de ferroutage pour soulager le transport routier local quotidien est une fable, si tenté qu'il y ait des points de transfert planifiés sur la voie. • Quelle est la proportion de transporteurs déjà équipés de matériel compatible au ferroutage ? • Quelle est le nombre de transporteur disposés à renouveler leur parc roulant afin de s'adapter au ferroutage ? • Quel est la quantité additionnelle de fret qui passerait par cette nouvelle ligne directe Bordeaux Plaza, les 2 autres passages Est et Ouest étant déjà bien saturés. 4 - Enfin, cette enquête est ouverte au public sans qu'un niveau de publicité acceptable ait été organisé. L'enquête est apparue sur le site de la SNCF le 15 Juin, a disparue du site le 18 Juin sans explication pour revenir 2 jours plus tard. De plus, le lien publié au bas de l'article de presse de la Rep des Pyrénées était non cliquable et invalide, puisqu'il comportait 2 espaces qui empêchaient d'accéder à la bonne page sur site de la SNCF. Pour être ici très précis, dans l'article de presse localisé à cette adresse, https://www.larepubliquedespyrenees.fr/economie/pau-canfranc/projet-de-reouverture-de-la-ligneferroviaire-pau-canfranc-une-nouvelle-concertation-du-15-au-30-juin-29447572.php il est mentionné en bas de page que, je cite, ""Cette mise en compatibilité conditionne la faisabilité du projet en amont de la déclaration d'utilité publique. Cette seconde concertation se déroulera uniquement en ligne, via un registre dématérialisé accessible sur le site www.sncf -reseau.com/fr/pau -canfranc."" Ce n'est satisfaisant qu'à première vue, car cette adresse non cliquable en tant que lien, nous sommes pourtant ici en 2026 sur un site de presse établi depuis longtemps, mais cette adresse est de plus invalide car elle comporte 2 blancs qui l'empêchent de fonctionner une fois coupée/collée dans un navigateur. Le lien mentionné est : www.sncf -reseau.com/fr/pau -canfranc, alors que le véritable lien est : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc (sans blancs devant les signes -) • Amateurisme du journaliste, ou volonté de freiner l'ardeur des citoyens au regard de cette enquête ? Vous nous direz, nous sommes plusieurs à nous être posé des questions sur ce point particulier. • Pourquoi cette deuxième enquête MECDU, la première étant récente et pour partie sans réponses ? N'est-ce pas redondant ? • Y a-t-il une volonté d'éclaircir certains points techniques déjà évoqués depuis des mois, ou la volonté de passer en force en appui d'un idéologie politique qui impose ce projet koikilenkoute? Je vous remercie d'avoir bien voulu prendre connaissance de mes questions, elle se veulent être le reflet d'un état des lieux alarmant vis-à-vis de ce projet, questions auxquelles vous saurez très certainement répondre par un positionnement rassurant et documenté. Bien cordialement.		

16	Atteintes aux Espaces Boisés Classés Secteurs de Gelos et Jurançon Le dossier prévoit l'implantation de supports caténaires dans des Espaces Boisés Classés. Pour ces secteurs, il conviendrait de préciser : - les surfaces exactes concernées ; - le nombre d'arbres affectés ; - les variantes étudiées ; - les incidences paysagères ; - les mesures d'évitement et de réduction retenues. Pont-rail d'Accous Le dossier mentionne également des travaux sur un pont-rail situé dans un secteur concerné par un Espace Boisé Classé. Je demande que soient précisés : - les impacts permanents et temporaires ; - les surfaces concernées ; - les conséquences sur les continuités écologiques ; - les mesures d'évitement et de compensation envisagées. Pour l'ensemble des secteurs concernés par des EBC, le dossier devrait démontrer de manière détaillée l'application de la séquence : Éviter → Réduire → Compenser et justifier l'absence d'alternative moins impactante. Le bilan de la concertation 2025 montre que l'essentiel des observations relatives à la MECDU portait déjà sur l'implantation d'équipements ferroviaires dans un Espace Boisé Classé à Jurançon. Les interrogations exprimées concernaient notamment les compensations environnementales, les impacts paysagers, les accès aux parcelles et les nuisances pour les riverains. La réapparition en 2026 de nouvelles incompatibilités liées aux Espaces Boisés Classés renforce donc la nécessité d'une démonstration détaillée de la séquence « Éviter – Réduire – Compenser ».	**Concertation** (dispositif, périmètres, études, communication)	La concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sous la responsabilité des maitres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, a pour objet d'informer le public de la nécessité d'éventuelles modifications des documents d'urbanisme en vigueur à la date de la concertation. Depuis la concertation de décembre 2025, le PLUi de la communauté de communes du Haut-Béarn (CCHB) a été approuvé. Il est entré en vigueur le 19 février 2026. Afin de ne pas retarder cette approbation, SNCF Réseau a procédé à une deuxième concertation, prenant en considération le document d'urbanisme actuellement en vigueur. Ce dernier prévoit des Espaces Boisés Classés à plusieurs endroits aux abords de la voie ferrée. C'est le motif qui a conduit SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à procéder à cette deuxième concertation préalable au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU).
4	En page5/17 du MECDU 2026, et en page 5/13 du MECDU 2025, vous énumérez les aménagements nécessaires au fonctionnement de la ligne : * Plateformes de télécommunications et chemins d'accès * Réservoirs à incendie * Plateformes d'accès aux secours * Sous-stations d'alimentation électrique Cette énumération est complètement gratuite et ne nous renseigne nullement sur le nombre, les emplacements et l'impact sur les documents d'urbanisme. En parallèle, la recommandation n° 8 du compte-rendu du PLUI de la CCHB en page 12 indique que le PLUI de la CCHB doit : "" Intégrer des emplacements réservés en vue de l'ouverture de la ligne Pau-Canfranc. "" On ne trouve aucun de ces emplacements dans le PLUI de la CCHB. Faut-il attendre le dossier d'enquête publique pour des précisions ?	**Concertation** (dispositif, périmètres, études, communication)	Ces précisions sont apportées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (EPDUP).

3	Aujourd'hui, lundi 29 juin 2026 20h31, nous approchons de la fin de la concertation MECDU 2026. J'attends avec impatience le bilan que vous ne manquerez pas de nous restituer et cela en toute transparence comme précisé dans votre communiqué de presse du 08 juin 2026 : « UNE CONCERTATION SIMPLIFIEE POUR UN PROJET TRANSPARENT » … ? En attendant permettez-moi de faire (en toute modestie) mon propre bilan : - La durée de la concertation était de 15 jours (soit dit en passant très courte). - L'accès au formulaire a été impossible pendant 4 jours et a été rétabli par « miracle » le mardi 23 juin 2026. Nous n'avons à ce jour aucune explication ni aucune excuse de votre part : Si ce BUG est indépendant de votre volonté. Pourquoi ce manque d'information ? Dans le cas contraire c'est un « mystère » qui reste à méditer. Toujours sur ce même site vous écrivez : « Consultez les contributions et les réponses. Accéder à toutes les contributions déposées en ligne pendant la concertation et consulter les réponses des maîtres d'ouvrage en cliquant sur le bouton ci-dessous. Consulter les expressions et les réponses » Nous arrivons à la fin de la concertation et nous n'avons jamais eu la possibilité de CONSULTER : Encore une fois, POURQUOI ?	**Concertation** (dispositif, périmètres, études, communication)	SNCF Réseau a constaté que lors d'une opération de maintenance et de mise à jour du site du projet, un aléa s'est produit empêchant la dépose de contribution sur le site du projet. Le retour à la normale s'est déroulé le 23 juin au matin. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont prolongé la durée de la consultation jusqu'au 5 juillet 2026 à minuit. La durée effective de la concertation a été de 15 jours calendaires. SNCF Réseau regrette les aléas informatiques qui ont pu perturber un moment la concertation. Les mesures ont été prises pour rétablir au plus vite le lien vers le dépôt d'avis et pour proroger la durée de la concertation.
3	Le bilan de la concertation2026 sera-t-il joint en annexe du dossier d'enquête publique ? Qu'en est-il du bilan d la concertation MECDU 2025 ? Les 2 bilans seront-ils joints conjointement ?	**Concertation** (dispositif, périmètres, études, communication)	Le bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme menée en 2026 sera joint au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) tout comme celui de la concertation MECDU organisée du 20 novembre au 20 décembre 2025.