Pourquoi je suis contre la réouverture de la ligne au trafic marchandise :

Faire passer 50 trains par jour sur une voie ferrée totalement inadaptée est totalement ridicule, très forte pente en vallée d'Aspe qui a été déjà le cause d'une catastrophe le 27 mars 1970, tunnel hélicoïdal à faible rayon plus tunnel franco-espagnol servant de refuge en cas d'incendie dans le tunnel routier parallèle n'est pas très sérieux de la part de la SNCF, mais qu'est ce qui est sérieux maintenant au vu des trains fréquemment en retard ou annulés pour différentes causes (manque de matériel, pannes de passages à niveaux et j'en passe).

La soit disante raison qui est de supprimer une grande partie du trafic routier ne tient pas car 90% des camions circulants actuellement entre la l'Espagne et la France relèvent de trafic régional et ne seront jamais chargés sur des trains, en revanche la double peine aura lieu car d'avantage de trains très bruyants et presque autant de camions.

Pour ce qui est de la commune de Gelos, qui est ma commune et dont je suis également élu municipal, elle aura tout à perdre : passages de trains très bruyants tout près de maisons dont certaines sont très anciennes et donc mal isolées phoniquement, passages à niveaux fermés en moyenne plus de deux heures par jours sur la rocade et vers rue du 14 juillet alors qu'il y a déjà de gros bouchons. Donc une perte de valeur des habitations proches de la voie mais aussi pour toutes celles de la commune qui deviendra moins attractive du fait de son accès difficile. De plus dans le document présenté, rien ne dit que des expropriations ne seront pas effectuées.

Les avantages de cette ligne fret : aucun, ni d'ailleurs pour le département et la région qui ne fera que voir passer des trains se dirigeant ver l'Europe du nord et transportant des produits venant de très loin, Chine ou ailleurs. Pas très écologique tout ça !!!

Le seul avantage dans tout ça serait la réouverture de la ligne voyageurs, mais je ne veux pas sa réouverture car elle serait synonyme de l'ouverture au trafic fret.

Je suis ancien cheminot et j'ai honte de ce que la SNCF est devenue, autrefois synonyme de régularité et maintenant d'abandon total de la part de tous les dirigeants

Expression_MECDU_20260624_Louis Gandon

Opportunité du projet

Les garanties sur la fixation de sillons de transport de voyageurs par rapport au fret ne sont pas avérées.

Au vu des documents de concertation, une incertitude existe quant au maintien à long terme de sillons ferroviaires réservés au transport de voyageurs sur la ligne Pau-Canfranc si elle était rouverte… voir la suite dans la pièce jointe.

Il semble plus que probable que sachant la dérégulation imprimée dans tous les secteurs économiques par l'Union Européenne, le secteur du transport ferroviaire suive également cette pente. Le transport de fret ferroviaire est plus rentable que celui du transport de voyageur, et donc mécaniquement comme indiqué en page 56 du dossier de concertation :
"Dans l'hypothèse où l'offre de service de trans-
port voyageurs international n'était pas maintenue,
les sillons horaires libérés seraient alors réutilisés."
les sillons vacants seraient donc attribués à du transport de fret. Ceci contreviendrait à l'idée promue par SNCF Réseau autant que par le Président de la Région Nouvelle Aquitaine d'un train touristique à forte empreinte patrimoniale, ainsi qu'à celle d'un train du quotidien, service publique pour les populations riveraines.

À plus forte raison pour ces populations riveraines, la prépondérance du fret aurait pour conséquences très prévisibles toutes les nuisances liées à des trains longs, lourds et potentiellement chargés de matières dangereuses : bruit nuit et jour, pollutions pouvant être catastrophiques particulièrement en zone de montagne, interactions compliquée avec les flux routiers pour les passages à niveau maintenus notamment dans les zones urbaines.
Parlant des flux routiers, il est très peu probable qu'un délestage des flux de camions soit opéré par ferroutage sur la ligne à voie unique Pau-Canfranc, notamment pour le trafic local ou régional, flux de camions qui sont parallèlement en augmentation chaque année.

Ce sont d'autres marchandises qui seraient économiquement rentables à transporter à longue distance par le fer, telles que prévues dans le programme de transport européen RTE-T : La création et le développement du pôle multimodal PLAZA de Saragosse s'inscrit dans cette logique de flux principalement orientés Sud-Nord à travers la péninsule ibérique jusque dans le Nord de l'Europe. La liaison ferrée Pau-Canfranc apparaît pour les stratèges régionaux comme une forte opportunité qui disconvient malheureusement avec l'idée de transport doux à vocation locale attendue par les populations irriguées en Aragon et en Béarn.

Mais voulons-nous réellement de cette économie dérégulée porteuse de nuisances et de marchandises extraites et manufacturées aux quatre coins du monde dans des conditions douteuses. Nous sommes témoins par le dérèglement climatique fortement avéré qu'il faut que le train fou de l'économie de compétition dérégulée doit s'arrêter et que d'autres valeurs soient promues : relocalisation, sobriété, soin et éducation.

C'est pourquoi, vue la menace d'un fret intense, connaissant l'autre plaie des camions en Vallée d'Aspe depuis l'ouverture du Tunnel routier du Somport en 2003, je m'oppose formellement à la réouverture du tronçon ferroviaire Bedous-Canfranc.

Pour aller plus loin, quelques images, un peu d'histoire récente et quelques réflexions dans le lien suivant : https://www.caminaspe.fr/transports-et-interet-general/le-retour-du-train/

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 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		
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 (€)			

Élément	Version précédente du projet	Version 2026	Écart constaté
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.



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 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		
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 (€)			

Élément	Version précédente du projet	Version 2026	Écart constaté
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.

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 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	Compatible	Pourquoi ?

Commune	Situation MECDU 2025	Situation MECDU 2026	Évolution demandant explication
	identifiée		
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		

Critère demandé	Lescun / Cette-Eygun	Forges d'Abel
Surface foncière mobilisée		
Surface artificialisée créée		
Places de stationnement		
Coût de réalisation		
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.

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 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		
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 (€)			

Élément	Version précédente du projet	Version 2026	Écart constaté
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.

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 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		
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 (€)			

Élément	Version précédente du projet	Version 2026	Écart constaté
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.

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 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 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	Compatible	Pourquoi ?

Commune	Situation MECDU 2025	Situation MECDU 2026	Évolution demandant explication
	identifiée		
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		

Critère demandé	Lescun / Cette-Eygun	Forges d'Abel
Surface foncière mobilisée		
Surface artificialisée créée		
Places de stationnement		
Coût de réalisation		
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.

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 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 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	Compatible	Pourquoi ?

Commune	Situation MECDU 2025	Situation MECDU 2026	Évolution demandant explication
	identifiée		
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		

Critère demandé	Lescun / Cette-Eygun	Forges d'Abel
Surface foncière mobilisée		
Surface artificialisée créée		
Places de stationnement		
Coût de réalisation		
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.

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 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 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	Compatible	Pourquoi ?

Commune	Situation MECDU 2025	Situation MECDU 2026	Évolution demandant explication
	identifiée		
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		

Critère demandé	Lescun / Cette-Eygun	Forges d'Abel
Surface foncière mobilisée		
Surface artificialisée créée		
Places de stationnement		
Coût de réalisation		
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.


SUD OUEST
Plusieurs éboulements en vallée d'Aspe ont coupé la RN 134 dimanche soir


SUD OUEST
Plusieurs éboulements en vallée d'Aspe ont coupé la RN 134 dimanche soir

Tableau en sus des études et analyses demandées :

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		
Report modal estimé		
Émissions de CO_2 évitées		

Tableau à compléter en sus des études et analyses demandées :

Secteur	Nature des travaux	Surface EBC concernée	Impacts permanents	Impacts temporaires	Alternatives étudiées
Gelos	Caténaires				
Jurançon	Caténaires / équipements ferroviaires				
Accous	Pont-rail				

Tableau à compléter en sus des études et analyses demandées :

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 (€)			

Tableau en sus des études et analyses demandées :

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		
Report modal estimé		
Émissions de CO_2 évitées		

Tableau à compléter en sus des études et analyses demandées :

Secteur	Nature des travaux	Surface EBC concernée	Impacts permanents	Impacts temporaires	Alternatives étudiées
Gelos	Caténaires				
Jurançon	Caténaires / équipements ferroviaires				
Accous	Pont-rail				

Tableau à compléter en sus des études et analyses demandées :

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 (€)			

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 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		
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 (€)			

Élément	Version précédente du projet	Version 2026	Écart constaté
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.

La signature qui figurait sur cette pièce jointe a été retirée par SNCF Réseau pour respecter l'autorisation de l'émetteur de l'avis de la publication anonyme de sa contribution.