



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE L'ASSOCIATION PMCV

EN BREF.

PMCV est engagée depuis sa création, hors de tout lobby, dans un combat citoyen toujours positif pour l'arrivée **du TGV en Roussillon**. Seul le souci d'une arrivée du TGV dans le respect de son territoire, son économie, son environnement et la qualité de vie pour les riverains, guide les actions de notre association. Par sa mobilisation et ses réunions publiques, l'association a créé un lien permanent direct entre la population, les élus et la SNCF. **En 2012**, nous avons dû réagir face aux modifications de tracé qui bouleversaient fortement la donne en Roussillon. A partir de ce moment, nous avons obtenu le soutien d'un nombre important d'élus locaux, qui se sont joints aux maires concernés par la section Rivesaltes-Le Soler pour refuser le tracé en plaine du Roussillon (**contournement de Perpignan**), qui est devenu et demeure depuis notre principal objectif. Après plusieurs attermoissements du projet, dès **2016**, notre combat a repris avec la revalidation du PIG, de son tracé et de la création en Occitanie de la Société pour le financement de la nouvelle ligne. Depuis **2025**, eu égard à l'augmentation très importante des coûts prévisionnels de réalisation dans un contexte économique catastrophique, notre mobilisation s'intensifie avec la concertation préalable et dans la perspective plus lointaine de la validation du tracé et de l'enquête d'utilité publique.



Concertation garantie par



L'association Protection et maintien du cadre de vie

Association régie par la loi 1901 (RNA : W662007038 CODE APE : 9499Z) dont le siège est situé à Baho 66540 a été créée le 21/09/1990. Elle a pour but la défense de l'environnement et du patrimoine ainsi que la sauvegarde des biens privés et publics sur le secteur Peyrestortes, Baho, Villeneuve de la Rivière, Le Soler et Toulouges.

**Contact : Bureau PMCV
Michel SEMPER - Thierry FAGOT**
pmcv66@gmail.com - 0652216744

LE CONTEXTE

Le projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (1990-2026) : véritable serpent de mer ou épée de Damoclès pour les Catalans ?

A l'origine du projet, pour la phase Béziers-Perpignan, seul le secteur plaine du Roussillon était prévu en ligne mixte avec la création, à Rivesaltes, d'une nouvelle gare TGV pour desservir Perpignan. Le contournement concerne le secteur de Toulouges (point de raccordement avec la ligne mixte Barcelone-Perpignan) à Rivesaltes (point de raccordement avec la ligne TGV voyageur Perpignan-Béziers). En **2011**, la gare de Perpignan **El Centre Del Món** a été mise aux normes TGV dans le cadre d'un projet de complexe commercial. En décembre **2013**, sur la base de prévisions optimistes, après la réalisation du tunnel sous le Perthus (**TP Ferro**), la ligne Perpignan-Barcelone est inaugurée et Perpignan est annoncé comme la banlieue de Barcelone. Cinq ans après, fiasco général, l'ensemble commercial Centre Del Món s'est vidé, la plate-forme ferroviaire Saint Charles est en déficit permanent, le trafic sous le tunnel du Perthus est insuffisant. TP Ferro a déposé son bilan, les Etats français et espagnol en comblent le déficit, alors qu'une 3^e voie de l'autoroute A9 du Boulou au Perthus a été mise en service en **mars 2020**.

Le trafic ferroviaire entre Narbonne et Perpignan demeure globalement stable depuis plusieurs décennies, avec une stagnation du fret. Par exemple, en **2016** le train qui reliait Perpignan au marché de Rungis est arrêté car « pas assez chargé ». Ce train est actuellement supprimé. Annoncé comme la solution pour désencombrer nos autoroutes, le ferroutage n'arrive pas à s'imposer en France.

Pour les Pyrénées Orientales, ce tracé « Plaine du Roussillon » n'est **qu'un droit de passage international** qui fait perdre à notre département tous les avantages de l'arrivée du TGV. Selon ce tracé, ce projet dégrade notre environnement, notre territoire viticole et la qualité de vie de six villages, pour un gain de temps inférieur à **sept minutes** pour les trains directs sans arrêt à la gare centre.

LA GARE DE PERPIGNAN CENTRE

Le trafic en TGV journaliers en gare de Perpignan est actuellement de **26 TGV** (dont **4** From/To Barcelone). Dans le projet actualisé, il est prévu un trafic de **34 TGV** voyageurs, cette situation permet d'espérer une évolution positive car Perpignan restera sur une LGV internationale et partie prenante sur **4 métropoles** : Toulouse-Montpellier-Perpignan-Barcelone. Mais que deviendrait ce trafic avec la mise en service de la déviation Rivesaltes-Toulouges ?

La création de cette déviation l'éliminera quasiment de cet axe car, ne rêvons pas, ce sont les opérateurs financiers qui décideront du nombre de TGV en gare de Perpignan. Alors sur les **34 TGV** prévus, voire même sur les **26 actuels**, à combien passera le trafic ? Nos responsables devraient méditer sur leur impuissance face aux opérateurs et leurs exigences économiques. Le gain de temps sur le secteur Montpellier-Perpignan est estimé à **40 minutes**. Sur le plan économique, que représente ce gain sur le trajet à destination de Paris, Amsterdam, Berlin, Milan, Madrid et autres destinations européennes face à la concurrence du transport aérien ?

LE TRANSPORT DE FRET

Le projet de LNMP pourrait en effet valoriser certains investissements liés à l'attractivité du territoire et au tourisme. En revanche, le contournement de **Perpignan** apparaît sans bénéfice réel pour l'économie du **Roussillon**. Cette critique est renforcée par le fait que le tronçon mixte Rivesaltes-Toulouges contourne la plateforme logistique **Saint-Charles**, pourtant essentielle au fret régional.

Malgré les infrastructures existantes à **Port-Vendres, Saint-Charles** et **Le Boulou**, ainsi que la mise en service de la ligne TP Ferro en **2013**, le trafic de marchandises reste limité à moins de **40 trains** par jour en gare de Perpignan. Les partisans du projet invoquent régulièrement les **15 000** camions quotidiens sur l'autoroute pour justifier le développement du ferroutage. Toutefois, les autoroutes ferroviaires, fortement soutenues financièrement depuis des années, peinent toujours à attirer des volumes significatifs de trafic. Déjà en **2011**, la Cour des comptes soulignait leurs difficultés économiques et leur dépendance aux aides publiques.

L'économiste **Yves Crozet** rappelle que le transport ferroviaire n'est performant que pour des flux massifs et concentrés. Or, les marchandises arrivant à Barcelone sont majoritairement destinées au marché espagnol et dispersées vers plusieurs destinations, ce qui ne permet pas de constituer des convois ferroviaires de grande capacité.

Dans ce contexte, les prévisions avancées lors des concertations, de **doublement** du fret et d'un possible report modal de **500 000** poids lourds sur certains secteurs, ne paraissent guère crédibles.

Dès **2015**, l'Observatoire de la saturation ferroviaire indiquait que, contrairement au secteur Nîmes-Béziers, le corridor Narbonne-Perpignan ne présentait aucun risque de saturation nécessitant une nouvelle ligne.

Enfin, le secteur de **Perpignan** ne présente pas non plus de vulnérabilité particulière aux submersions marines.

Dès lors, la justification du nouveau tracé par les besoins du **fret** ou la **résilience** du réseau n'apparaît **guère fondée**.

ETUDE D'UN TRACÉ ALTERNATIF 2015

Au printemps **2015**, PMCV a présenté un tracé alternatif, plus court de **4 km** et jugé plus économique. Cette solution permettait de réintégrer la **plateforme Saint-Charles** dans le corridor international du fret, d'éviter le passage des trains de marchandises par la gare centrale de Perpignan et de supprimer la nécessité d'un contournement de la ville.

La **SNCF** a étudié cette proposition et rendu un rapport **très défavorable**. **PMCV** a contesté cette analyse, considérant qu'elle reposait sur un tracé erroné au niveau de la zone Saint-Charles, ce qui majorait artificiellement le coût de la variante. L'association souligne également que plusieurs **sources d'économie** n'avaient pas été prises en compte, notamment celles liées au passage du Soler, à la suppression d'un pont sur l'Agly et à certains raccordements entre la LGV, la ligne mixte Rivesaltes-Le Soler et la ligne classique Rivesaltes-Béziers.

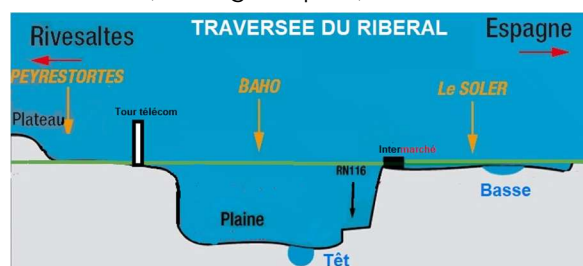
LE TERRITOIRE - L'ENVIRONNEMENT

La ligne traverse la zone urbaine **du Soler** en coupant le village en deux au niveau de la zone commerciale d'Intermarché et en affectant ses canaux d'irrigation. Entre **Villeneuve-la-Rivière et Baho**, elle franchit perpendiculairement la **RN 116** puis la **Têt** et ses zones inondables associées (classées en **ZNIEFF de type 1** et en Espace Naturel Sensible). Elle remonte ensuite sur le plateau viticole de **Baixas**, traverse les vignobles de la Plaine du Roussillon qui se poursuivent jusqu'au pied des Corbières Orientales. Soit une magnifique cicatrice de **14 km** en plaine du Roussillon, portée à près de **20 km** avec les raccordements prévus. Qu'en est-il de l'impact de l'agriculture sur notre territoire ? Si la viticulture AOC reste dominante, d'autres cultures, notamment l'arboriculture et le maraîchage en agriculture raisonnée ou biologique, se développent pour répondre à la demande de produits locaux.

Par ailleurs, quelle place accorder aux espaces naturels et à la faune locale que nous cherchons à préserver ? Leur protection bénéficie aujourd'hui d'une **prise de conscience environnementale** croissante, particulièrement chez les jeunes générations.

De plus, pour traverser la plaine Ribéral, franchir La Têt et relier le plateau au nord de **Baho** aux collines de Le Soler (**2,5 km**), la ligne serait en

partie en ouvrages d'art (viaducs) reliés par des remblais dont la hauteur a été estimée à plus de **10 mètres** (voir Fig. ci-après).



Au-delà de son impact visuel évident, les **nuisances sonores** que pourrait engendrer cette ligne dans les communes de Peyrestortes, Baho, Villeneuve-la-Rivière et Le Soler demeurent difficiles à évaluer. Elles dépendront notamment de la **hauteur de passage** des trains, de leur vitesse (en particulier pour les TGV directs), de leur fréquence, de la composition des rames pour le fret, ainsi que des conditions météorologiques, notamment en cas de **Tramontane** (≈ 110 jours/an).

De nombreuses interrogations subsistent quant aux conséquences réelles de cette infrastructure sur la **qualité de vie** des habitants et la valeur immobilière des communes riveraines. Qu'en sera-t-il également de son impact sur l'environnement, le vignoble catalan, l'écoulement de la **Têt**, l'hydrologie et les risques d'inondation, ainsi que sur les paysages caractéristiques de nos garrigues ?

L'expérience des lignes à grande vitesse déjà en service montre que les riverains ne prennent souvent conscience de **l'ampleur des nuisances** qu'après la mise en exploitation de l'infrastructure, lorsqu'il est **trop tard** pour revenir en arrière. Les préjudices subis au quotidien (sonores, paysagers ou patrimoniaux) sont alors trop souvent minimisés et ne donnent lieu qu'à des compensations insuffisantes.

LE CONTOURNEMENT DE PERPIGNAN

La SNCF, sous l'égide de la CNDP, a organisé le **6 mai 2026** au Soler une réunion thématique consacrée au contournement de Perpignan. Plus de **250** personnes y ont participé, avec les interventions d'une **quinzaine** d'élus et d'une **trentaine** de citoyens.

L'ambiance générale a révélé **une forte opposition au projet**. Une majorité des participants a exprimé son inquiétude quant aux conséquences sur le cadre de vie et l'absence de retombées économiques significatives pour le département. Les prises de position contre le contournement ont suscité de nombreux applaudissements.

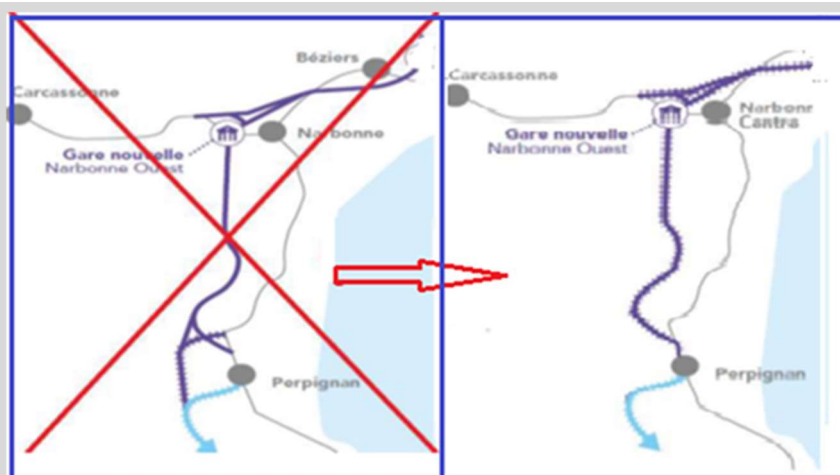
L'intervention de Mme la maire du Soler a marqué la réunion. Tout en réaffirmant son soutien au projet de LGV, elle a **exprimé son opposition au contournement tel qu'il est proposé**. Elle a annoncé le vote d'une motion municipale contre ce tracé ainsi que le lancement d'une étude indépendante sur les prévisions de fret et les risques de saturation du trafic. Les maires de Peyrestortes, Toulouges et Baho ont apporté leur soutien, tout comme le représentant du Conseil départemental.

Plusieurs intervenants ont contesté les prévisions de trafic voyageurs, de fret et de saturation avancées pour justifier le contournement. Selon eux, ces interrogations n'ont pas reçu de réponses concrètes de la part de **M. Lubrano**, responsable du projet. Les débats ont mis en avant les nuisances attendues, l'impact sur le territoire, le **coût très élevé** de l'opération et l'incertitude quant à son **intérêt économique** pour le département. M. Lubrano a néanmoins maintenu que le contournement constituait **la seule solution compatible** avec le projet LNMP, tout en invitant les opposants à proposer des alternatives. Il a également précisé que cette infrastructure est désormais davantage présentée comme une **ligne dédiée au fret**, notamment en provenance d'Espagne dont les transporteurs annonceraient une forte croissance de leurs besoins.

En fin de réunion, il a évoqué la possibilité de **masquer** environ un kilomètre de ligne au Soler grâce à une structure **semi-enterrée végétalisée**. Si cette proposition semble rassurer certains riverains, elle soulève encore de nombreuses interrogations techniques et financières, notamment concernant les viaducs nécessaires dans la vallée de la Têt. Alors que le contournement est actuellement estimé à **800 M€**, ce type d'aménagement pourrait porter son coût au-delà du **milliard d'€**.

CONCLUSION

Nous sommes favorables à la LNMP avec une arrivée du TGV en gare Centre Del Mon de Perpignan. En revanche, nous sommes **catégoriquement opposés** au tracé Rivesaltes-Toulouges qualifié de contournement de Perpignan. Nous proposons une arrivée de la nouvelle ligne **par la bretelle d'accès de Rivesaltes** prévue sur le tracé de 2016. La ligne retrouve la LGV Barcelone-Perpignan **par le tracé actuel**. S'agissant de la **mixité**, nous ne sommes pas pleinement convaincus quant à l'intégration de **trains de marchandises** sur une **LGV**, eu égard à son incidence sur la circulation des trains de voyageurs, ses coûts de construction et son impact environnemental plus contraignant sur les milieux naturels et les paysages. Concernant le **contournement de Perpignan**, il serait erroné de considérer que la construction d'un tel secteur, motivée en partie par l'obtention de financements européens, constitue à elle seule la réponse aux enjeux du fret ferroviaire et du ferroutage. A l'instar de la position actuelle de Mme la **maire du Soler**, nous proposons de ne pas mettre la charrue avant les bœufs et de réexaminer le plan de transport, les prévisions de fret international et les risques réels de saturation sur le secteur de Perpignan. Dans ces conditions, un contournement destiné principalement **au transit du fret espagnol** ne saurait constituer une solution acceptable. Il conviendrait que la SNCF Réseau propose une nouvelle variante fret passant par la plateforme Saint-Charles ; bien entendu, **si et seulement si** le besoin d'une telle infrastructure était démontré et justifié dans le cadre de ce projet. Enfin, nous demandons que ce projet soit accompagné d'une **charte spécifique de protection des riverains** négociée avant toute déclaration d'utilité publique.



NON au contournement de Perpignan « Pel Riberal, No Passaran »