



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE PSCCT

PSCCT est une Société Anonyme d'Economie Mixte locale qui gère et exploite le terminal de Transport Combiné rail-Route de Perpigna Saint-Charles depuis 2013. Le capital de 3 millions d'euros est majoritairement détenue par les collectivités territoriales, PMM, Région et Conseil départemental, le reste par des opérateurs privés.

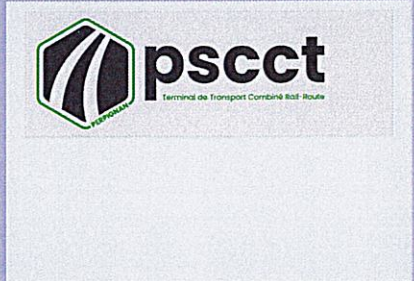
L'entreprise exploite une infrastructure territoriale, le Terminal de Transport Combiné Rail-Route, qui est l'équivalent d'un aéroport pour l'aérien, d'un port pour le maritime, d'une autoroute pour le routier.

Depuis 2013, l'activité croît de façon régulière et continue :

- En 2013, 8 salariés et 14700 mouvements sur la plateforme
- En 2025, 30 salariés et 52900 mouvements. (soit 2800 trains dans l'année)
- En 2026, 35 salariés et plus de 56 000 mouvements prévus

Cela représente plus de 200 camions par jour et près de 250 emplois indirects. (chauffeurs routiers et personnels des entreprises ferroviaires)

Concertation garantie par
LA commission nationale du débat public **CNDP**



Contact :
 Eric GILBERT, Directeur général
e.gilbert@pscct.com



Je rappelle que ce projet a déjà accumulé une trentaine d'années de retard. C'est un projet européen, donc international, qui ne peut ni ne doit être analysé et débattu sous le seul prisme des mairies, particuliers ou entreprises concernées par le tracé ! C'est un projet de dimension Européenne.

Ce projet concernant plusieurs corridors ferroviaires européens, voyageurs ou marchandises, il est impensable de continuer à accumuler du retard compte tenu de l'histoire passée, et surtout du quotidien de chacun aujourd'hui et demain.

Pourquoi ?

La démographie européenne va continuer de croître.

La démographie française va continuer de croître.

La démographie régionale va continuer de croître.

Donc les besoins en mobilités, voyageurs et marchandises vont continuer de croître.

Or les réseaux ferroviaires et routiers sont, vieux, saturés et en souffrance de maintenance faute de possibilités de substitution.

Sur les corridors ferroviaires européens Nord-Sud, les lignes sont doublées ou triplées, sauf entre Perpignan et Montpellier ! Ce qui génère un goulot d'étranglement pénalisant. Par ailleurs la ligne actuelle, le long du littoral devient fragile à cause de sa situation géographique ainsi que de sa vétuste, elle est proche de la saturation.

⇒ Il est **indispensable** qu'elle soit, au moins doublée, voire triplée, comme l'autoroute A9 devrait également voir sa capacité augmenter, d'une manière ou d'une autre.

Compte tenu des évolutions démographiques attendues, les capacités ferroviaires du réseau français doivent être adaptées, augmentées et mises au niveau des besoins actuels et futur.

⇒ Autant pour les voyageurs que pour les marchandises.

A moins d'imposer aux consommateurs une réductions drastique de leur consommation et de leur besoins de mobilité.

Enfin, tous les indicateurs, constatent une augmentation très importante du besoin de faire rouler des trains supplémentaires, ce qui ne sera possible qu'avec plus de voies ferrées, notamment entre Perpignan et Montpellier.

Bien entendu, **la ligne nouvelle devra être nécessairement être mixte**, le nombre de trains de marchandises et particulièrement de transport combiné ne cesse d'augmenter. Il est par ailleurs nécessaire de rappeler que les demandes actuelles et future sont insuffisamment couverte par l'offre ferroviaire actuelle : il n'y a pas assez de capacité sur le réseau actuel, notamment sur l'axe Perpignan-Montpellier.

Pour des raisons de gestion de trafic, tout autant que de maintenance des voies anciennes et nouvelles, ainsi que pour desservir correctement les gares de Perpignan (Voyageurs à Saint-Assisclé et marchandises à Saint-Charles), **il est indispensable de créer les raccordements** entre la ligne anciennes et la ligne nouvelle, au nord de Perpignan et dans les deux sens.

