



Concertation garantie par
LA commission nationale du débat public CNBP

Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE PERPIGNAN MEDITERRANEE METROPOLE

La concertation préalable relative à la phase 2 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier –Perpignan constitue une étape majeure pour l'avenir des Pyrénées-Orientales et plus largement pour le développement du corridor ferroviaire méditerranéen européen.

Perpignan Méditerranée Métropole Communauté Urbaine souhaite, à cette occasion, réaffirmer son soutien historique à la réalisation de cette infrastructure ferroviaire structurante. Dans un contexte marqué par la croissance démographique du territoire, le développement des échanges économiques avec l'Espagne et l'Europe, les enjeux de transition écologique et les limites croissantes du réseau existant - le renforcement des capacités ferroviaires apparaît comme une nécessité stratégique.

Toutefois, les échanges conduits avec les communes membres de la Communauté urbaine démontrent également que l'acceptation et la réussite du projet ne pourront être assurées qu'à la condition de répondre aux préoccupations légitimes des Communes directement concernées et de garantir une réelle plus-value pour l'ensemble des habitants de la Communauté Urbaine.

La présente contribution vise ainsi à traduire les convergences, les attentes et les réserves exprimées par les communes du territoire.



UNE INFRASTRUCTURE JUGEE STRATEGIQUE POUR LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Les communes membres de Perpignan Méditerranée Métropole reconnaissent unanimement l'intérêt de la LNMP pour l'avenir du territoire.

L'amélioration de l'accessibilité ferroviaire des Pyrénées-Orientales, le renforcement des échanges avec les métropoles françaises et européennes, le développement économique et touristique ainsi que la réduction de la dépendance au transport routier constituent des objectifs largement partagés.

Dans ce cadre, la dimension fret apparaît comme un enjeu majeur. De nombreux élus ont souligné l'intérêt de renforcer les capacités ferroviaires au bénéfice des plateformes logistiques du Grand Saint-Charles et du Boulou, afin de favoriser le report modal, de réduire la pression exercée sur l'autoroute A9 et d'accompagner le développement économique du territoire.

UN CONSENSUS AUTOUR DE LA GARE CENTRALE DE PERPIGNAN

La quasi-totalité des Communes ont exprimé leur attachement à une organisation ferroviaire garantissant une desserte performante depuis le coeur de l'agglomération.

La gare centrale constitue aujourd'hui le principal point d'accès au réseau ferroviaire national et international. Son articulation avec les services TER, les transports urbains, les lignes à grande vitesse et les liaisons vers l'Espagne représente un atout majeur pour l'ensemble du département.

Les élus considèrent également que le développement du fret ferroviaire et l'augmentation des capacités du réseau ne doivent pas conduire à un affaiblissement de la desserte voyageurs du territoire.

Plusieurs réflexions ont été formulées concernant le développement d'équipements complémentaires dédiés au fret, notamment en lien avec le Grand Saint-Charles. Ces propositions apparaissent compatibles avec le maintien du rôle structurant de la gare centrale pour les voyageurs.

PMM considère ainsi que la réussite du projet repose sur cet équilibre : renforcer les capacités ferroviaire du territoire tout en préservant la centralité de la gare de Perpignan.

DES INTERROGATIONS IMPORTANTES CONCERNANT LE CONTOURNEMENT DE PERPIGNAN

Si le principe général de la LNMP ne fait pas débat, le contournement ferroviaire de Perpignan fait quant à lui l'objet de réserves importantes parmi les communes directement concernées.

Les communes de Rivesaltes, de Baho, de Toulouges, d'Opoul-Périllos, d'Espira-de-l'Agly, de Peyrestortes, de Villeneuve-la-Rivière et de Le Soler ont exprimé des préoccupations fortes concernant les impacts potentiels du projet sur les espaces agricoles, les paysages, la biodiversité, les activités économiques ainsi que le cadre de vie des habitants.

Les réserves exprimées par Baho, Villeneuve-la-Rivière et Le Soler concernent complémentirement le rapport entre les coûts engagés et les bénéfices locaux attendus. Baho, Espira-de-l'Agly, Peyrestortes, Le Soler dénoncent également l'absence d'alternatives de tracés et d'insertion suffisamment approfondies. Elles demandent que la nécessité même du contournement soit objectivement démontrée au travers d'études indépendantes et que d'autres hypothèses d'aménagement permettant d'atteindre les est du projet avec un impact moindre sur les territoires traversés soient étudiées.

La commune de Rivesaltes privilégie l'implantation d'une nouvelle gare TGV sur son territoire.

Enfin, à Opoul-Périllos, les élus ont insisté sur la nécessité de privilégier les solutions les plus intégrées, notamment le tunnel sous les Corbières, et de garantir le maintien de l'activité économique et de l'emploi local, en particulier pour l'entreprise Titanobel.

Ces préoccupations apparaissent légitimes et doivent être pleinement prises en compte dans la poursuite des études.

PMM considère dès lors que les variantes de tracé, les solutions techniques d'insertion (tunnels, tranchées couvertes, protections acoustiques renforcées) ainsi que les mesures de réduction et de compensation devront faire l'objet d'analyses approfondies avant toute décision définitive.

UNE GOUVERNANCE RENFORCEE ET DES EXPERTISES COMPLEMENTAIRES NECESSAIRES

Les communes membres de la Communauté urbaine ont également exprimé la nécessité de disposer d'éléments d'analyse complémentaires sur plusieurs aspects structurants du projet.

La question de la saturation future du réseau existant, de l'évolution des flux fret et de l'opportunité du contournement de Perpignan fait l'objet d'interrogations récurrentes.

Plusieurs Communes ont ainsi demandé que les futures décisions puissent s'appuyer sur des expertises indépendantes et contradictoires permettant d'éclairer objectivement le débat public.

Par ailleurs, les élus ont rappelé la nécessité d'associer étroitement les acteurs économiques et touristiques du territoire, en particulier ceux du Grand Saint-Charles, afin de mesurer précisément les bénéfices attendus du projet et les conditions de son intégration dans la stratégie de développement économique locale.

Enfin, la maîtrise financière du projet constitue un sujet de vigilance partagé. Dans un contexte budgétaire contraint, la transparence des financements et la maîtrise des coûts apparaissent comme des conditions indispensables à l'adhésion des collectivités.

POSITION DE PERPIGNAN MEDITERRANEE METROPOLE

Au regard des enjeux de mobilité, de développement économique, de transition écologique et d'intégration européenne, Perpignan Méditerranée Métropole confirme son soutien à la poursuite du projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan.

La Communauté urbaine réaffirme son attachement à une infrastructure mixte permettant le transport de voyageurs et de marchandises, à une desserte performante des Pyrénées-Orientales depuis la gare centrale de Perpignan et au développement des capacités ferroviaires nécessaires à la compétitivité économique du territoire.

Elle considère toutefois que les conditions de réalisation du contournement de Perpignan, ses impacts territoriaux, ses modalités d'insertion et son opportunité au regard des besoins futurs doivent faire l'objet d'études complémentaires et d'une concertation approfondie avec les communes concernées.

PMM demande ainsi que les phases ultérieures du projet permettent de rechercher les solutions les plus équilibrées entre les objectifs nationaux et européens de développement ferroviaire et les exigences légitimes de préservation des territoires, des paysages, des activités agricoles, des continuités territoriales ainsi que du cadre de vie.

Tout en respectant les règles de la commande publique et des principes d'égalité d'accès aux marchés, elle porte enfin une attention particulière au fait que les entreprises locales puissent participer, le moment venu, à la réalisation de l'infrastructure.

À ces conditions, Perpignan Méditerranée Métropole réaffirme sa volonté de contribuer activement à la réussite d'un projet ferroviaire structurant, utile aux habitants, favorable au développement économique et respectueux des équilibres territoriaux qui font la richesse des Pyrénées-Orientales.

CONFIRMATION DES CONDITIONS ET RÉSERVES PRÉCÉDEMMENT ÉMISES PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE

Plus précisément, il s'agira notamment :

- De limiter voire annuler l'impact sur le parcellaire agricole, les espaces naturels et urbains ainsi que l'activité économique, d'étudier et de proposer un tracé alternatif ;
- De préserver la qualité de vie des habitants des communes impactées, de recourir à des solutions techniques telles que les profils en long bas, déblais couverts et tunnels et plus globalement, à toutes les propositions permettant de réduire les nuisances générées ;
- De préserver la qualité des paysages, respecter la biodiversité et préserver les continuités écologiques permettant de garantir une insertion soignée et exemplaire;
- De mettre en oeuvre une gouvernance partenariale, transparente et durable et donnant une large place au dialogue et à la concertation à toutes les étapes du projet.

Ces réserves viennent compléter celles formulées de manière historique par l'intercommunalité à l'occasion de précédentes contributions, à savoir :

- Un engagement de la procédure de déclaration d'utilité publique dans les plus courts délais ;
- La réciprocité de l'ensemble des financeurs sur la réalisation des deux phases ;
- Une prise en charge par l'Union Européenne du surcoût généré par la création d'une ligne mixte et la recherche de sources complémentaires de financement ;
- Une amélioration significative de la desserte ferroviaire du territoire tant en matière de grande vitesse que pour les liaisons nationales et régionales du quotidien. En matière de fret ferroviaire, une connexion forte avec le Grand Saint-Charles et la création d'équipements ferroviaires susceptibles d'accompagner le développement de ses activités.