



RÉOUVERTURE AU TRAFIC VOYAGEURS DE LA LIGNE SNCF CÉRET-LE BOULOU-ELNE-PERPIGNAN.

OU EN SOMMES-NOUS ?

S'appuyant sur une étude de faisabilité technico-socio-économique commandée par les élu(e)s CGT au CSE et présentée publiquement à Céret en novembre 2024, l'association Osons le Rail affirme que cette **réouverture est nécessaire et possible !**

Cette étude laisse apparaître notamment :

- 15 communes potentiellement concernées et environ 20 000 habitants.
- Potentiel de report modal entre 2700 et 4500 trajets routiers journaliers (Aller/Retour).
- Une économie annuelle d'environ 1 500 € sur le trajet Céret/Perpignan.
- Environ 2 semaines en moins (temps moyen annuel) passé en voiture sur le trajet domicile-travail Céret-Perpignan.
- Réduction des émissions de CO₂ : permet de réduire de 6% les émissions CO₂ liées au transport routier du Vallespir.
- 1,2 million d'euros d'externalités négatives (accidentologie, pollution atmosphérique et sonore, émission de gaz à effet de serre, congestion routière, ...) annuelles évitées.

Ce projet s'inscrit bien dans les exigences climatiques du territoire et répond aux besoins sociaux des populations. Il répond également aux enjeux économiques en facilitant l'accès aux pôles d'emplois, aux stations thermales (3 sur le Vallespir et le Haut Vallespir), aux lieux touristiques (Musée d'Art moderne de Céret,...), ...

Cette étude démontre également la faisabilité technique du projet :

- Un concept horaire sans rupture de charge (sans changement) à Elne.
- Un temps de trajet estimé entre Céret et Perpignan à 34 minutes (40 minutes en voiture sans les embouteillages).
- 5 haltes proposées : Brouilla/ Ortaffa, Banyuls dels Aspres, Le Boulou, St Jean Pal de Corts et Céret.
- Mise en place d'une infrastructure de croisement entre Elne et Le Boulou (Brouilla/Ortaffa) permettant d'envoyer un train de voyageur et un train de marchandises toutes les heures sans mise en opposition ou freiner le développement de l'un ou l'autre.
- Une estimation du coût des travaux de 34,8 millions d'euros (estimation HT avec une précision de +/- 50%). Un investissement restreint au regard de la plus-value environnementale du projet.
- Un autofinancement des investissements de 30 à 40 ans (temporalité habituelle des amortissements comptables des infrastructures ferroviaires).

La réouverture de la ligne ne pourra présenter un succès probant si le réseau de bus n'est pas revu pour éviter la mise en concurrence avec le transport ferroviaire et que les 2 viennent en complémentarité pour faciliter les mobilités de la population. Ce sera notamment le cas à Céret pour une desserte du Haut Vallespir répondant aux besoins de ces populations.

Au regard de ces éléments, différentes décisions ont été prises :

- Nouvelle demande de rencontre au préfet des Pyrénées Orientales, représentant l'État, garant de l'aménagement du territoire.
- Demande de rendez-vous avec la Présidente de la Région Occitanie, Autorité Organisatrice des Mobilités.
- Courriers aux maires de la ligne et présidents de Communautés de Communes.

Mais, ces initiatives ne seront efficaces que si elles sont accompagnées de mobilisations citoyennes.

BULLETIN D'ADHÉSION

Nom - Prénom :

Adresse électronique :

Joindre un chèque de 10€ (50€ pour les associations, collectivités, etc.)

A adresser à Osons le Rail, UL CGT du Vallespir, 2 rue Jean Amade 66400
CÉRET.... ou contactez-nous à osonslerail@laposte.net.

Céret, le 2 septembre 2025