



A Monsieur Rodolphe GINTZ, Directeur

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM)

Céret, le 19 novembre 2025

Monsieur le Directeur.

L'association Osons le Rail, que je préside, milite pour la réouverture de la ligne au trafic voyageurs Céret/Le Boulou/Elne/Perpignan. Cette ligne est actuellement ouverte au trafic marchandises sur la partie Le Boulou/Elne/Perpignan et au trafic voyageur sur le tronçon Elne/Perpignan. Elle est fermée à tous trafics entre Le Boulou et Céret.

Ainsi par l'intermédiaire de ce courrier, nous souhaitons vous sensibiliser sur l'enjeu que représente la réouverture de cette ligne.

Une étude réalisée en 2024 par l'un des Conseils Sociaux et Économiques (CSE Réseau Zone de Production Sud Est) SNCF 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).
- 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.

Le réchauffement climatique et les séquences caniculaires qui en découlent et que nous connaissons depuis plusieurs années entraînent un regain d'intérêt de nos concitoyen(e)s pour le transport en train. Elles devraient conduire les décideurs politiques et en premier lieu l'État à changer de paradigme.

Les enjeux environnementaux se posent donc aujourd'hui avec une certaine acuité et en appui d'une prise de conscience grandissante de nos concitoyens(e)s. Le train comme mode écologique de déplacement est de plus en plus sollicité.

C'est bien pourquoi le législateur a fixé des objectifs de développement des activités ferroviaires pour le transport des voyageurs et pour celui des marchandises sur le rail afin d'atteindre, entre autres, la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Malheureusement, malgré les objectifs fixés, les déclarations d'intention visant à donner la priorité au mode de transport le plus sûr, le moins polluant, le plus économe en énergie, force est de constater que les actes ne suivent pas, notamment sous prétexte de budgets contraints.

Bien que sous la pression du libéralisme débridé, les trains soient devenus des produits, les usagers des clients, les cheminots des collaborateurs, les lignes de trains ne sont pas des lignes comptables, elles relèvent du bien commun, de l'utilité publique !

Etrangement, quand il s'agit de financements pour le rail, cela coûte toujours trop cher mais pour construire ou agrandir une autoroute, une route nationale à quatre voies, il n'y a pratiquement jamais de débat sur le coût. Il est vrai que sous la pression des lobbys routiers et pétroliers, la route est le mode de transport le plus subventionné par de l'argent public, alors qu'il est un grand émetteur de gaz à effet de serre !

Pour le rail, il faut concevoir les investissements à réaliser, sous l'aspect de la rentabilité socio-économique, comme des investissements d'avenir, profitables aux générations futures.

Suite à la réforme de 2018 du secteur ferroviaire et à la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), l'Etat se désengage de ses responsabilités. Il n'y a pas plus de petites lignes que de petits territoires. La présence de ces lignes ferroviaires, tout en contribuant à l'aménagement du territoire, doit permettre à chaque citoyen(e) d'avoir un égal accès au Service Public de transport.

L'association « Osons le rail », association de composition pluraliste, forte de plus de 80 adhérents (individuels ou collectifs) considère que l'on ne peut plus raisonner à court terme en invoquant à chaque fois le coût de tel ou tel investissement ou en s'appuyant sur des données erronées pour refuser d'engager telle ou telle étude ou tel ou tel projet de développement de modes alternatifs à la route visant à favoriser ainsi le report modal au bénéfice de ceux-ci et de la collectivité nationale !

Face aux lourds enjeux auxquels nous sommes confrontés, le débat s'aiguise sur l'avenir des milliers de kilomètres de voies ferrées composant ce que l'on appelle « les lignes non circulées » ou empruntées essentiellement par des trains de marchandises. Au moment même où il y a urgence à développer les modes de transports qui sont économes en énergie, très peu polluants, capacitaires, sûrs, comme le rail. Ce sont là de véritables outils de lutte contre le réchauffement climatique, aptes à engager une réelle transition écologique et ils constituent de vrais leviers structurants des territoires.

Le transport ferroviaire ne pèse que 0,3% des émissions de gaz à effet de serre alors que le trafic automobile est responsable de 94% des émissions de CO2 du transport intérieur !

Investir dans le développement du rail, c'est investir pour l'avenir, pour les générations futures. C'est mettre en adéquation ce que l'on dit du réchauffement climatique, des pics de pollutions, de la congestion des axes routiers (RD 900 et RD 115 pour notre territoire), de l'accidentologie routière et les actes posés et les moyens engagés pour améliorer voire à remédier à cette situation !! Voyons bien que dans la zone dont nous parlons, l'urbanisation pavillonnaire se poursuit de façon soutenue amenant de plus en plus de populations à s'éloigner de la zone côtière et à solliciter les transports, singulièrement les transports en commun.

Rouvrir la ligne SNCF Céret/Le Boulou/Elne/Perpignan au trafic voyageurs relève de la responsabilité, du souci d'assurer un avenir plus serein, participant au désenclavement des territoires, à l'amélioration de l'environnement, à la relance de l'attractivité économique et touristique.

A propos de l'état de l'infrastructure ferroviaire de la ligne, il n'apparaît pas de gros problèmes en matière de génie civil puisque la plateforme existe déjà. Moyennant quelques travaux (création d'un évitement, modifications d'installation,), le projet que nous portons permet une mixité des trafics voyageurs et marchandises.

Nous aurions souhaité que ces réflexions, arguments, propositions plaidant pour cette réouverture au trafic voyageurs puissent être présentées à Monsieur le préfet des Pyrénées Orientales. Malheureusement 3 demandes de rencontres sont restées sans réponses (28/08/2023, 16/06/2025 et 06/10/2025). Cette absence de dialogue est au mieux du désintérêt et au pire du mépris pour celles et ceux qui militent pour l'intérêt général. Les associations et collectivités qui soutiennent notre démarche (municipalités, Communauté de Commune du Vallespir, Conseil Départemental des Pyrénées Orientales, Conseil Régional d'Occitanie) s'interrogent également sur ce silence. Seule madame la Sous-Préfète de l'arrondissement de Céret nous a reçu le 11/03/2025 mais se contentant de transmettre nos doléances.

Ne pas répondre à cette exigence ne fait qu'accentuer l'exaspération des citoyen(e)s vivant et travaillant dans ces zones qui s'estiment, souvent à juste titre, abandonnés, délaissés par l'Etat, considérés comme des « *citoyens-es de seconde zone* », privés de façon progressive des Services Publics essentiels, sacrifiés sur l'autel de la rentabilité financière !

A l'instar d'autres réouvertures de lignes qui ont eu lieu, elle connaîtra, nous en sommes persuadés, le même succès. Il est temps de mettre en adéquation les paroles, les déclarations avec des actes concrets ! N'insultons pas l'avenir ! Soyons audacieux, OSONS le RAIL !

Dans ce cadre, nous souhaiterions une rencontre tripartite avec Monsieur le préfet des Pyrénées Orientales, la Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports (DTFFP) et notre association.

Veuillez croire, Monsieur le Directeur à l'expression de notre considération distinguée.

Pour Osons le Rail
Le président
Thierry LABELLE

Contact : 2 rue Jean Amade, 66400 Céret
osonslerail@laposte.net

Copie :

- Madame Floriane TORCHIN, Direction des Transports Ferroviaires et Fluviaux et des Ports (DTFFP).
- Monsieur Philippe TABAROT, Ministre chargé des Transports.
- Monsieur Jean CASTEX, Président Directeur Général de la SNCF pour information.