

Entreprises et acteurs économiques :
« Prenez part au débat pour construire l'avenir
ferroviaire de l'Occitanie ! »

SYNTHESE DES ECHANGES DU WORKSHOP DE BEZIERS

1^{er} avril 2026



Rappel des objectifs du Workshop

- ▶ Remonter les sensibilités des acteurs du territoire vis-à-vis de la ligne nouvelle
- ▶ Identifier les priorités et les points de vigilance pour mieux les partager
- ▶ Favoriser la mobilisation des acteurs pour la phase de concertation

Retrouvez les arguments développés dans chacun des groupes





Synthèse des contributions par groupes

Question 1: Gares et connexions

- Une nouvelle gare TGV est essentielle pour mon territoire
- Les gares historiques doivent continuer d'accueillir des TGV
- Les TER doivent être en correspondance avec les TGV
- Je n'ai pas d'avis sur les gares

Favorable à une gare nouvelle :

- Les isochrones sont favorables aux habitants/ Rapproche les usagers des gares en termes de temps de transport.
- La gare doit garder des connexions avec le territoire car il y a un couloir de 3 millions d'habitants ce qui est important pour les connexions quotidiennes.
- Il est essentiel de penser à la connexion avec les ports. Il y a une double armature à imaginer ou à conserver. C'est une question d'aménagement du territoire.
- Point de vigilance : Attention au sujet de la desserte d'une gare pour éviter une autre gare. C'est l'idée d'un train qui ne s'arrête pas et qui va à une gare plus loin. Et donc, quelle connexion ?

Interconnexion avec les gares historiques:

- C'est incontournable, il faut désaturer la ligne historique.
- L'idée d'une ligne nouvelle permettrait d'avoir des meilleures fréquences et un meilleur service sur la ligne historique.
- Dépasser l'aspect technique pour ne pas oublier les enjeux du territoire
- Il faut penser "service". (Ça revient souvent). Est-ce que le sujet est d'aller plus vite ? En tout cas, pas pour les gares du quotidien, mais en tout cas d'y arriver de façon plus sûre et avec un meilleur service.
- Quelles sont les garanties de préservation de la gare historique ? Dans quelle temporalité pour la ligne historique ?

Favorable à une gare nouvelle :

- Une gare extérieure à la ville est opportune parfois car la voiture est un mode de transport important pour les habitants de l'extérieur du centre-ville.
- S'inspirer des expériences d'ailleurs: là où il y a eu des nouvelles gares, les gares historiques n'ont pas été abandonnées. Ce n'est pas le même train qui passe, c'est un cadencement différent.

Interconnexion avec les gares historiques

- Le sujet n'est plus le gain de temps mais de connexion.
- Mais avec une gare à l'extérieur, quid des étudiants ou actifs qui arrivent tard (22h ou à 22h30 par le dernier TGV), comment vont-ils rejoindre leurs logements dans le centre ? Il s'agit de bien penser les interconnexions.

Favorable à une gare nouvelle:

- Il faut que cette gare nouvelle soit pensée avec son environnement direct et plus lointain en termes de connexion avec l'aire urbaine mais aussi le littoral. C'est essentiel, notamment via des connexions TER qui irriguent le territoire.

Interconnexion avec les gares historiques

- Essentiel pour la desserte du territoire et la connexion aux espaces de tourisme.
- Il faut que cela permette au territoire de se développer.



Question 2: Le doublet de ligne est pour vous ?

- Incontournable
- Discutable
- Sans intérêt
- Je ne sais pas

C'est incontournable, mais ça se discute.

- Le doublet de ligne est la clé de voûte de l'aménagement du territoire.
- Il faut que ce soient des maillons, des portes d'entrée du territoire.
- La ligne historique doit permettre une approche quantitative et qualitative.
- Si doublet de ligne, alors mixité pour permettre aux trains de marchandises de pouvoir aussi basculer de l'une à l'autre et de continuer d'irriguer le territoire et de proposer aussi un report modal important.
- Condition que la ligne historique soit pérenne. Quid des travaux lourds sur cette ligne?
- Le doublet de ligne permet une meilleure organisation de la maintenance et d'anticiper les dysfonctionnements de l'une ou de l'autre ligne (assure une continuité de service sur l'axe).
- C'est un projet de territoire: Cela va conditionner les connexions sur un bandeau littoral de 150 km qui est très attractif en termes démographique et économique. Le choix s'opère entre une approche quantitative (nombre de train) et qualitative (quel type de desserte).
- La conservation dans un état correct de fonctionnement de la ligne historique est la clé de voûte du projet.

- Il s'agit de connecter le territoire au reste de l'Europe, l'Espagne évidemment, mais également l'Italie, l'Europe du nord ou encore de l'Ouest à termes. la clé de route de la problématique. C'est un défi pour les passagers, tout comme pour les marchandises.
- Il est important d'anticiper le nombre de connexions entre les deux lignes (Montpellier, Béziers, Narbonne et une au sud).

C'est incontournable.

- La nouvelle gare doit être accessible en voiture et en transports en commun. Volonté que les gens puissent aller travailler en ville, en train. Le nombre de gares conditionne le temps et le tracé, quid des dessertes fines? Il est important de conserver des usages complémentaires entre grandes vitesses et dessertes de proximité.
- Le TGV est à imaginer comme un réseau sanguin avec des ramifications. Le TGV dessert une gare qui dessert le reste du territoire via la ligne historique.
- Important du devenir du territoire avec une gare nouvelle, c'est un outil d'aménagement du territoire avec une projection sur le temps long. Permettrait d'éviter la métropolisation et de favoriser effectivement les territoires.

C'est incontournable.

- L'idée est d'augmenter la capacité de l'axe via le TGV, mais aussi celui du quotidien via la ligne historique.
- Il est important de sécuriser la circulation des trains et assurer la continuité des trafics.
- Capacité de transvaser des trains sur l'une ou l'autre en cas de travaux ou d'accidents.
- Il faut se projeter sur une vision à long terme (100 ans sur les infrastructures).
- Quelles sont les garanties sur la préservation de la ligne historique qui semble fragile ?. Quelle est sa capacité de résilience ?



Question 3: La mixité de la ligne est pour vous ?

- Incontournable
- Discutable
- Sans intérêt
- Je ne sais pas

C'est incontournable, mais ça se discute

- Il faut un véritable travail sur les interconnexions (Région et SNCF) pour assurer les correspondances TER-TGV. C'est un sujet essentiel.
- Il faut l'imaginer comme une économie sur l'élargissement des routes grâce au report modal sur le train. C'est essentiel.
- Il est possible d'imaginer un système de "cabotage" pour les petites livraisons (comme pour les ports)
- Il faut des plateformes multimodales modernes et efficaces.- Des études sont en cours, mais quelles sont leurs capacités pour absorber justement ce report modal ?
- En termes d'attractivité: les opérateurs ne viennent que si les lignes sont ergonomiques.
- Cela dépend donc de la qualité de l'infrastructure pour des exploitations des sillons.

C'est incontournable

- La mixité est en lien direct avec le doublet de ligne autour de l'enjeu écologique via le report du routier sur le ferroviaire.
- L'objectif est de descendre de 14 000 camions à 7 000 par jour à la frontière. Mais est-ce que le ferroviaire seul peut le faire ?
- C'est un objectif à viser.

C'est incontournable

- La mixité est intéressante si le fret ferroviaire est amélioré. Car la capacité n'est pas suffisante aujourd'hui. Il faudrait des plateformes efficaces et aussi une mixité dans les gares pour compléter l'offre.
- Il faut articuler la mixité avec un fret de proximité.
- Il est également question de transition pour les entreprises et aussi sur le report modal qui aurait un impact important pour verdir les transports du futur.
- Il est aussi question de l'emploi local, aussi bien pour les camionneurs et les transporteurs, sinon ils viendront d'autres territoires.
- Pourquoi ne pas prévoir une ou deux voies supplémentaires sur le tracé de la ligne nouvelle dédiée au fret ? Quel est le coût d'une voie supplémentaire sur l'A9?
- Cependant, il faut équilibrer les flux aller et les flux retours car il y a davantage de flux qui viennent du sud vers le nord que du nord vers le sud. Et en logistique, il est important d'avoir les deux flux.
- Comment faire pour rééquilibrer ce déséquilibre ?
- Pourquoi pas des trains accrochés virtuellement ? mixte si réglementation change. C'est une vision du futur.



Question 4: Les retombées économiques ?

- Elles concernent directement mon activité
- Elles ne concernent pas directement mon activité
- Elles sont à envisager sur la phase travaux
- Elles sont à anticiper pour la phase exploitation
- Je ne sais pas

Elles sont à envisager sur les phases travaux et d'exploitation

- Les retombées économiques peuvent être importantes pour tous les corps de métier, aussi bien en phase travaux qu'en phase d'exploitation.
- C'est un attrait / une attractivité supplémentaire pour le territoire.
- C'est un outil d'attractivité pour les actifs déjà dans le territoire (circulation entre les villes) et pour ceux qui souhaitent s'installer (attirer les «talents »).
- Peut-être faut-il imaginer un guichet emploi dédié ?
- Il faut mettre en avant les compétences locales et mobiliser les acteurs du territoire sur la phase travaux mais également sur la phase suivante.

Elles sont à envisager sur les phases travaux et d'exploitation

- C'est une incidence évidente via des impacts directs et indirects aussi bien pour les entreprises que pour les habitants et le territoire.
- C'est une arborescence qui lie les habitants, les nouveaux arrivants, les entreprises, le tourisme mais également les étudiants, les hôpitaux et l'ensemble des services.

Elles sont à envisager sur les phases travaux et d'exploitation

- C'est très important pour la filière transport.
- Il faut des plateformes logistiques efficaces prêtes à répondre aux besoins grandissants. Cela repose sur la qualité de l'infrastructure et de son ergonomie sur l'ensemble du sillon.





Le cahier d'acteur : votre outil d'expression

Cahier d'acteur : mode d'emploi

1/ Qu'est-ce qu'un cahier d'acteur ?

- Le cahier d'acteur est une **contribution libre et volontaire** qui permet à toute personne morale d'exprimer son **positionnement argumenté** sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.
- Son contenu relève de la totale responsabilité de l'organisme qui le rédige et n'engage que lui.
- Le cahier d'acteur doit respecter un **format unique** pour permettre à chaque structure, quel que soit son poids et ses moyens, de publier aux mêmes conditions, un support qui sera porté à connaissance du public et qui viendra nourrir le compte-rendu des garants et du bilan maître d'ouvrage.

2/ Qui peut soumettre un cahier d'acteur ?

- Les personnes morales (collectivités, associations, entreprises, chambres consulaires, collectifs, ...) qui souhaitent faire connaître leur position sur tout ou partie des enjeux mis en concertation. Un même acteur ne peut proposer qu'un seul cahier qui ne pourra pas être rectifié une fois édité.

DEPOSEZ UN CAHIER D'ACTEUR

Cet espace est dédié au dépôt de cahiers d'acteurs dans le cadre de la concertation préalable sur la phase 2, entre Béziers et Perpignan, du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Le cahier d'acteur permet à toute personne morale (collectivité, association, organisation, entreprise, institution, etc.) d'exprimer un positionnement argumenté sur l'opportunité et les caractéristiques du projet (ligne voyageurs ou ligne mixte voyageurs/fret, desserte du territoire et gares nouvelles).

Les cahiers d'acteurs sont des contributions libres, rédigées sous la responsabilité de leur auteur. Ils sont portés à la connaissance du public et seront pris en compte dans le bilan rédigé par les garants de la Commission nationale du débat public (CNDP) et dans la synthèse de la concertation établie par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.



Dates entre lesquelles il est possible de contribuer : du 9 avril au 19 juin 2026

Les cahiers d'acteurs doivent respecter un format commun pour garantir la qualité du débat public et le traitement équitable de l'expression de chacun. Vous trouverez ci-dessous les règles détaillées ainsi qu'un modèle type à télécharger :

[CONSULTEZ LES RÈGLES DU CAHIER D'ACTEURS](#)

[TÉLÉCHARGEZ LE MODÈLE DU CAHIER D'ACTEURS](#)

Les cahiers d'acteurs se doivent de respecter la charte de modération. Chaque dépôt fera l'objet d'une modération avant sa publication sur la plateforme. Pour consulter la charte de modération, cliquez sur le lien ci-contre : [Charte de modération](#)

Ouverture prochaine du module de participation

La possibilité de déposer une contribution sera accessible à compter du 9 avril 2026.

Autres modules ouverts à la participation :

[DÉPOSEZ UNE CONTRIBUTION LIBRE](#)

[RÉPONDEZ AU QUESTIONNAIRE](#)

[PARTICIPEZ AUX TEMPS D'ÉCHANGES](#)



Cahier d'acteur : mode d'emploi


3/ Comment faire pour réaliser un cahier d'acteur ?

1. Je télécharge le gabarit sur le site Internet du projet [Concertation préalable - Projet LNMP : Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan](#)
2. J'insère le texte de ma contribution et mon logo,
3. Je dépose mon projet de cahier d'acteur sur le site : <https://lnmp.platformecitoyenne.fr/deposez-un-cahier-dacteur-3538>
4. Suite à la réception du cahier d'acteur, à la vérification de sa complétude et de son rapport avec la concertation phase 2, il sera mis en ligne dans un délai d'une semaine.

Concertation préalable sur la phase 2, entre Béziers et Perpignan, du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
Du 9 avril au 19 juin 2026

Bienvenue sur la plateforme de concertation !

Du 9 avril au 19 juin 2026, cette concertation préalable, organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), vous permet de vous informer et de donner votre avis sur la phase 2 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, entre Béziers et Perpignan. Cette concertation porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet (ligne voyageurs ou ligne mixte voyageurs/fret, desserte du territoire et gares nouvelles), et sur les enjeux environnementaux et agricoles.



Votre contribution est essentielle pour éclairer les choix des deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions !


À l'issue de la concertation, les garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dresseront un bilan des contributions et les maîtres d'ouvrages, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, formuleront une réponse aux recommandations exprimées.

[En savoir plus sur la concertation](#)


La documentation disponible et téléchargeable :

- LE DOSSIER DE CONCERTATION
- LA SYNTHÈSE DU DOSSIER
- LA FICHE THÉMATIQUE EN JEUX AGRICOLES
- LES CARTES DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX
- LES CARTES DES ZONES D'ÉTUDE

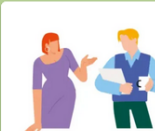
Une question ? Une observation ? Une idée ? Partagez-les dans ces espaces !




Répondez au questionnaire !
En 3 minutes, donnez votre avis de manière simple et rapide.




Exprimez-vous !
Partagez vos idées, vos questions, et consultez les contributions déjà déposées.



Déposez un cahier d'acteur !
Formulez une contribution argumentée en tant que collectivité ou organisation.



Participez aux temps d'échanges !
Et consultez les dates des réunions d'échanges proposées.



Cahier d'acteur : mode d'emploi

4/ Le respect du format

Environ **12 000 signes** (y compris les signes de ponctuation) soit l'équivalent de **4 pages**.

Page 1 :

- Le nom et le logo de la structure
- **Un texte de présentation** (environ 400 signes) sur les buts et missions de l'organisme rédacteur, son statut, éventuellement ses membres et, de façon générale, toutes les informations nécessaires au public pour identifier l'auteur et ses engagements.
- **Un texte de présentation générale du propos de l'auteur** (environ 1400 signes).

**LIGNE NOUVELLE
Montpellier
Perpignan**
2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

Concertation préalable
Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE XXXX

EN BREF.

Un texte de présentation générale du propos de l'auteur
Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Nullam porta odio lectus, a porta mauris blandit in. Nullam feugiat maximus mauris, vel tincidunt mauris. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. In sem dolor, hendrerit a aliquam sit amet, sagittis varius ante. Ut tempus egestas finibus. Cras tempor, massa eu efficitur consequat, eros massa molestie lectus, et imperdiet augue neque sed elit. Praesent hendrerit pellentesque nibh eget laoreet. Nulla porta tincidunt viverra. Nulla pulvinar ex vel elit interdum, ut porta dui tincidunt. Morbi vitae magna non elit porttitor laoreet. Aliquam metus dui, scelerisque et mi non, aliquam tempus tellus. Pellentesque lacus diam, viverra vel magna placerat, suscipit accumsan lectus. Donec fermentum turpis purus, in tristique felis pellentesque ut. Vivamus tempor malesuada leo non finibus. Maecenas aliquam, massa ut. Nulla porta tincidunt viverra. Nulla pulvinar ex vel elit interdum, ut porta dui tincidunt. Morbi vitae magna non elit porttitor laoreet. Aliquam metus dui, scelerisque et mi non, aliquam tempus tellus.

Concertation garantie par
LA CNCP

LOGO de
l'entité

Texte de présentation de
l'organisme rédacteur

Un texte de présentation sur les
buts et missions de l'organisme
rédacteur, son statut,
éventuellement ses membres et,
de façon générale, toutes les
informations nécessaires au
public pour identifier l'auteur et
ses engagements.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Nullam porta odio lectus, a porta mauris blandit in. Nullam feugiat maximus mauris, vel tincidunt mauris. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. In sem dolor, hendrerit a aliquam sit amet, sagittis varius ante. Ut tempus egestas finibus. Cras tempor, massa eu efficitur consequat, eros massa molestie lectus, et im accumsan lectus. Donec fermentum turpis purus, in tristique felis pellentesque ut. Vivamus tempor malesuada leo non finibus. Maecenas aliquam, massa ut.

Montpellier Métropole, Agglomération Méditerranéenne, L'AGGLO, Région Occitanie, Grand Occitanie, Occitanie, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Auvergne-Rhône-Alpes, Région Île-de-France, Île-de-France, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Provence-Alpes-Côte d'Azur, République Française, République Française, SNCF, SNCF, Réseau SNCF

Cahier d'acteur : mode d'emploi

Pages 2, 3 et 4 :

- **Le texte central de la contribution**, soit environ 7 000 à 10 000 signes (il peut comporter des "hors textes" ou "encadrés", destinés à préciser un aspect du sujet, et des photos ou graphiques en lieu et place du texte. Ces illustrations doivent être accompagnées d'une légende et des autorisations nécessaires (références, crédits, etc.)).
- **Une conclusion** (ou une synthèse de 1200 signes. Cet élément est essentiel, il donne accès à l'essentiel des opinions de l'auteur / de l'autrice.

**UT ID EX ET UT QUID ET VOLOREST
VENIHIT ESE QUI CULLABO REPTATIA**

Le texte central de la contribution

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Maecenas ornare rutrum tempus. Maecenas in diam orci. Integer ullamcorper ante odio, quis dictum metus convallis nec. Quisque eu elit rutrum, porttitor sapien ornare, euismod sapien. Nulla non lacus dignissim, pulvinar nunc sed, condimentum arcu. Mauris vel iaculis purus. Cras feugiat, magna bibendum semper sodales, eros tortor gravida sapien, eu bibendum odio est eu ipsum. Integer pellentesque, sapien sed maximus malesuada, eros purus finibus orci, non dapibus sapien dolor a est.

Sed non vulpate urna. Donec purus purus, ultrices at varius quis, blandit eget ipsum. Suspendisse potenti. Nunc dolor lorem, rhoncus facilisis urna consequat, egestas elementum libero. Proin cursus odio id facilisis eleifend. Donec tristique pretium metus in vulpate. Duis vel vulpate quam. Donec dignissim purus efficitur risus sodales, eu aliquet elit laoreet. Vivamus id tristique eros. Donec porttitor cursus diam sit amet venenatis.

Quisque non neque ultrices, faucibus arcu nec, eleifend quam. Nulla auctor mauris sit amet erat faucibus, eu malesuada lectus sagittis :

- Lorem ipsum dolor sit amet
- Lorem ipsum dolor sit amet
- Lorem ipsum dolor sit amet

Interdum et malesuada fames ac ante ipsum primis in faucibus. Nam id dignissim lectus, sit amet ullamcorper mauris. Suspendisse potenti. Vivamus eget lectus quis mauris efficitur finibus et nec nisi. Suspendisse dapibus gravida neque, non finibus turpis finibus quis. Morbi dolor nulla, fermentum non leo sit amet, semper. Interdum et malesuada fames ac ante ipsum primis in faucibus. Nam id dignissim lectus, sit amet ullamcorper mauris. Suspendisse potenti. Vivamus eget lectus quis mauris efficitur finibus et nec nisi. Suspendisse dapibus gravida neque, non finibus turpis finibus quis. Morbi dolor nulla, fermentum non leo sit amet, semper. Suspendisse dapibus gravida neque, non finibus turpis finibus quis. Morbi dolor nulla, fermentum non leo sit amet, semper.

- Lorem ipsum dolor sit amet
- Lorem ipsum dolor sit amet
- Lorem ipsum dolor sit amet
- Lorem ipsum dolor sit amet

CHIFFRES CLEF/ ENCART

Quisque non neque ultrices, faucibus arcu nec, eleifend quam. Nulla auctor mauris sit amet erat faucibus, eu malesuada lectus sagittis. Mauris lobortis nibh eu nisl cursus volutpat. Vestibulum sed laoreet ante, sit amet mattis justo. Morbi pulvinar vitae augue et tempor. Nullam ultricies, augue ut pretium bibendum, orci risus malesuada libero, nec viverra urna ligula at libero. Nam risus massa, imperdiet ut pulvinar quis, posuere eget ante. Nullam in nisl blandit sapien posuere varius. Ut nulla ante, semper ut leo non, efficitur lobortis sapien. Curabitur pulvinar, nisl eget mattis

Concertation préalable Phase 2 LNMP 1 avril - juin 2026 | www.ligne-montpellier-perpignan.com | info@aligenouvelle.com

CONCLUSION

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Maecenas ornare rutrum tempus. Maecenas in diam orci. Integer ullamcorper ante odio, quis dictum metus convallis nec. Quisque eu elit rutrum, porttitor sapien ornare, euismod sapien. Nulla non lacus dignissim, pulvinar nunc sed, condimentum arcu. Mauris vel iaculis purus. Cras feugiat, magna bibendum semper sodales, eros tortor gravida sapien, eu bibendum odio est eu ipsum. Integer pellentesque, sapien sed maximus malesuada, eros purus finibus orci, non dapibus sapien dolor a est.

Sed non vulpate urna. Donec purus purus, ultrices at varius quis, blandit eget ipsum. Suspendisse potenti. Nunc dolor lorem, rhoncus facilisis urna consequat, egestas elementum libero. Proin cursus odio id facilisis eleifend. Donec tristique pretium metus in vulpate. Duis vel vulpate quam. Donec dignissim purus efficitur risus sodales, eu aliquet elit laoreet. Vivamus id tristique eros. Donec porttitor cursus diam sit amet venenatis.

Quisque non neque ultrices, faucibus arcu nec, eleifend quam. Nulla auctor mauris sit amet erat faucibus, eu malesuada lectus sagittis. Mauris lobortis nibh eu nisl cursus volutpat. Vestibulum sed laoreet ante, sit amet mattis justo. Morbi pulvinar vitae augue et tempor. Nullam ultricies, augue ut pretium bibendum, orci risus malesuada libero, nec viverra urna ligula at libero. Nam risus massa, imperdiet ut pulvinar quis, posuere eget ante. Nullam in nisl blandit sapien posuere varius. Ut nulla ante, semper ut leo non, efficitur lobortis sapien. Curabitur pulvinar, nisl eget mattis

Interdum et malesuada fames ac ante ipsum primis in faucibus. Nam id dignissim lectus, sit amet ullamcorper mauris. Suspendisse potenti. Vivamus eget lectus quis mauris efficitur finibus et nec nisi. Suspendisse dapibus gravida neque, non finibus turpis finibus quis. Morbi dolor nulla, fermentum non leo sit amet, semper. Interdum et malesuada fames ac ante ipsum primis in faucibus. Nam id dignissim lectus, sit amet ullamcorper mauris. Suspendisse potenti. Vivamus eget lectus quis mauris efficitur finibus et nec nisi. Suspendisse dapibus gravida neque, non finibus turpis finibus quis. Morbi dolor nulla, fermentum non leo sit amet, semper. Suspendisse dapibus gravida neque, non finibus turpis finibus quis. Morbi dolor nulla, fermentum non leo sit amet, semper.

Concertation préalable Phase 2 LNMP 1 avril - juin 2026 | www.ligne-montpellier-perpignan.com | info@aligenouvelle.com

4



Les dix arguments issus du workshop pour contribuer

La LNMP phase 2 : Un projet globalement jugé structurant et nécessaire

Logique du doublet de ligne

1. La LGV et la ligne historique sont complémentaires
2. L'ensemble permet de lutter contre la saturation du réseau ferroviaire grâce également à la mixité (marchandises + voyageurs) qui est essentielle à l'opportunité du projet.

Enjeux sur l'accessibilité du territoire = Attractivité

3. Connectivité de la LGV avec les gares existantes sur tout le territoire (multimodalités)

Développement du fret et plateformes multimodales

4. Objectif et opportunité de la mixité : le report modal de la route vers le rail et la décarbonation des transports



Les dix arguments issus du workshop pour contribuer

Impacts économiques et territoriaux importants

5. Attractivité, emplois, accès aux services / études / emplois, déplacements
6. Pendant la phase travaux mais aussi ultérieurement sur le plus long terme

Transitions

7. Transformation et développement du réseau actuel globalement bénéfique à l'environnement

Contraintes / limites

8. Répondre à la demande de transport (fréquence, correspondance, travaux, services...)
9. Flux déséquilibrés
10. Complexité technique et impacts environnementaux qui doivent être compensés par la décarbonation et la qualité de l'ouvrage