

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

SYNTHESE DES ECHANGES DU WORKSHOP DE PERPIGNAN

8 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

Le classement

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

Les gares historiques doivent continuer d'accueillir des TGV

- La gare nouvelle semblait être le cœur du sujet, mais très vite, la question de la connexion et des liaisons devient une nécessité via les trains du quotidien (Voir comment se sont positionnés les Espagnols sur leurs gares, ex: Figueras)/ Une nouvelle gare n'est pas forcément essentielle, la question reste posée.
- Bien différencier le passager qui passe (Barcelonais qui va à Paris) et celui qui veut relier Perpignan à Montpellier. Cela doit permettre d'arbitrer les choix possibles. (Cela dépend de son point d'origine et de sa destination)
- La gare historique a été refaite, peut-elle accueillir davantage de TGV?
- Sur l'étude de marché, quels sont les arguments financiers en faveur d'une nouvelle gare, ou de la desserte de la gare historique?
- Sachant que la vitesse diminue si on doit desservir les gares de proche en proche, il y a donc nécessité d'avoir des liens entre la desserte TGV et le TER (interconnexions).
- L'objectif est qu'elle desserve les zones d'emplois.
- L'intérêt d'une gare nouvelle dépend quelque peu des publics visés. En effet, certains peuvent aller très vite à la gare nouvelle, d'autres en sont éloignés...
- L'arrivée d'une ligne LGV peut avoir un effet très important sur l'attractivité du territoire notamment sur la question du foncier et de l'immobilier. Exemple en PACA à Marseille, cela rapproche de Paris.

Le classement

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

La gare nouvelle est importante, c'est une porte d'entrée pour le territoire

- La gare historique peut-elle accueillir tous les TGV?
- Il faut compléter par des connexions de qualité via des TER pour irriguer le territoire.
- C'est une dimension essentielle notamment pour le monde rural. Il ne faut pas uniquement favoriser les connexions aux villes moyennes ou aux métropoles, mais aussi aux territoires plus lointains.
- Les gares doivent permettre de renforcer le maillage du territoire.
- Il y a nécessité à se projeter dans le temps long, en ayant des gares suffisamment dimensionnées (anticiper les flux).

Le classement

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

Les gares historiques sont des portes d'entrée du territoire, mais peuvent-elles assumer seul ce rôle?

- La gare historique est importante, mais les TGV ne peuvent pas tous arriver dans toutes les gares. Donc, il faut une véritable articulation entre les deux équipements.
- Attention à la capacité des gares (exemples de Montpellier Saint-Roch ou encore la gare de Figueras).
- Difficile d'anticiper, il faut être capable de s'adapter.
- L'objectif principal est d'irriguer le territoire.
- Une gare, c'est une porte d'entrée sur la ville et un lieu de vie.
- Les utilisateurs doivent être au cœur du projet et non l'exploitation seule de la ligne.
- L'objectif est de permettre d'aller dans les villes. Donc pensez à cette connexion, tout en imaginant faire rouler de plus en plus de trains sur la ligne historique et la ligne nouvelle.
- Le nombre et la fréquence des trains sont un plus pour le territoire.
- Il faut mener un véritable travail sur les correspondances.
- Le TGV n'est pas un omnibus. Sinon, il n'est pas compétitif (report sur l'avion).

Question 2 : La mixité de la ligne est pour vous ?

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

La mixité de la ligne est un enjeu incontournable

- Qu'apporte la mixité dans la fiabilité des flux ?
- Il faut imaginer le coût sur le long terme.
- Il faut garantir le service, notamment pour éviter que les trains soient en retard.
- À l'échelle européenne, c'est le lien transfrontalier qui est important et la résilience de la ligne, justement au regard du réchauffement climatique, notamment pour la ligne historique, et penser que ce corridor aussi est poussé par l'Europe. Notamment sur les grandes transversales et les corridors qui vont jusqu'en Ukraine, avec une dimension nouvelle - militaire.
- La fiabilité repose sur des connexions efficaces entre les lignes, et si possible au plus près des terminaux. Il faut également des voies de stationnement, de garage pour assurer la fluidité du trafic.
- Les points de connexions entre la ligne historique et la ligne nouvelle sont essentiels
- Quels sont les avantages d'un tunnel lié à la question de la mixité ?
- Parfois les « coûts » sont des externalités positives : Quel sera le coût de ne pas faire la mixité de la ligne ?
- Avec une vision macro (au niveau européen), les Pyrénées-Orientales sont un territoire transfrontalier, la résilience de la ligne historique est un point clé et la LNMP est un maillon du corridor européen (seul tronçon non double).
- Quid de la continuité du service? Exemple de Narbonne-Castelnaudary où il n'y a qu'une voie. Comment fait-on si la voie est coupée ?
- L'objectif est de travailler sur le lien entre les deux lignes (l'historique et la nouvelle)

La mixité est incontournable (contexte des PO)

- Le volet international et transfrontalier est une caractéristique unique du territoire.
- Nous sommes dans un territoire de transit, où l'activité portuaire se développe à l'échelle régionale (Port La Nouvelle) et qui est ouvert à l'international (axe sud et nord)
- Il faut articuler le temps long et le temps court pour le maillage du territoire.
- Quid du fret en ville ? Quelle prise en compte/ contraintes en termes de sécurité ?
- On peut donc imaginer que la nouvelle ligne ne passerait pas obligatoirement par les centres-villes au regard de la réglementation.
- La mixité est un enjeu important pour la pérennité des plateformes locales et profiterait au territoire pour le trafic qui est aujourd'hui sur la route et qui ne s'arrête pas dans les Pyrénées-Orientales (Saint-Charles et le Boulou)
- Les trains de fret actuels sont complets, il faut trouver de nouveaux sillons.
- Il s'agit également de connecter les ports et notamment Port La Nouvelle qui est prêt à se connecter.
- Aménagement de l'ancienne ligne (qui est fragile) pour aller de l'une sur l'autre, et la mixité voyageurs et marchandises possibles avec les nouvelles technologies qui permettent de le faire dans les meilleures conditions possibles. (exemple de Figueras).

Favorable

- Il y a 15 000 camions par jour sur l'autoroute. Il faut favoriser le report modal. Même s'il paraît difficile de tout faire basculer sur le train.
- Au regard de la fragilité de la ligne ancienne et de sa saturation, la mixité est obligatoire.
- Quelle est la garantie de préservation de la ligne historique ? En termes de sécurité, la mixité est importante, sachant qu'on fait déjà rouler sur la route des passagers et des marchandises (Donc, réglementation à ré-imaginer)
- Y a-t-il une incidence sur la vitesse des trains lorsqu'ils se croisent ? S'il y a une vraie incidence, ça fait ralentir le train, donc pas de sens d'avoir une ligne mixte. En revanche, des solutions existent, notamment par des voies de garage. Les imaginer en amont.
- Il faut anticiper les équipements au-delà de la simple ligne ferroviaire. Les trains sont saturés. Il faut donc développer des sillons pour proposer de meilleures solutions de fret et donc de report modal (exemple, Bétancourt-Luxembourg, surdimensionné il y a 15 ans, aujourd'hui déjà saturé). il faut des passagers qui aient le même service de vitesse que sur une ligne non-mixte.
- Permettre aussi la maintenance d'une ligne sur l'autre et donc que les trains puissent passer sur l'une ou l'autre ligne.
- Prévoir une capacité de parking de trains de marchandises en cas de panne ou d'incident.
- Incontournable également car on est dans le seul tronçon entre la France et l'Espagne où il n'y a pas de doublet de ligne.

Question 3 : Le doublet de ligne est pour vous ?

- Incontournable
- Discutable
- Sans intérêt

Incontournable

- L'objectif est que de la ligne nouvelle s'articule à la ligne historique pour permettre des connexions régulières tout au long du trajet avec les territoires productifs et d'emplois.
- Le doublet de ligne doit permettre une meilleure qualité de service.
- Quid de la desserte du territoire dans 30 ans, le doublet de ligne s'impose.
- Si c'est Oui à la mixité, c'est Oui au doublet.

Incontournable

- Il y a un lien entre infrastructure et foncier, irréversibilité. La responsabilité de tous est de se projeter. Il faut une offre complète pour l'intermodalité et les connexions de proximité.
- Aussi bien pour le tourisme que pour l'accueil des populations dans des territoires très attractifs.
- L'offre doit aussi s'orienter pour les villes moyennes qui y attirent aujourd'hui.
- Essentiel pour la connexion du territoire au reste du territoire national et voire européen.
- Compléter le doublement de la Vallée du Rhône.
- Éviter les blocages liés aux accidents ou aux intempéries/ Permet l'entretien, le maintien des trafics et des flux.
- Maillage du territoire au plus fin.
- Enjeu d'attractivité pour les employeurs locaux.

Incontournable

- C'est toujours mieux d'avoir des fréquences importantes pour un meilleur service que d'avoir des autoroutes saturées (à titre de comparaison combien coûte une voie supplémentaire sur une autoroute?).
- *Pourquoi pas une troisième ligne ?*



Question 4 : Retombées économiques ?

- Favorables pour le territoire
- Faibles pour le territoire

Favorables

- Le territoire est au centre du corridor!
- La barrière de 5 heures de trajet est déterminante, donc il faut un train qui aille assez vite pour être attractif. Il ne faut pas imaginer que des trajets vers Paris, il y a aussi des connexions vers le sud, mais aussi une desserte vers Lyon ou des dessertes intermédiaires.
- Il y a donc un enjeu de fréquence et de desserte des différents territoires.
- Les retombées économiques sont importantes pour la période chantier, notamment pour les entreprises d'Occitanie.
- Les retombées sont aussi favorables en termes d'attractivité économique via la facilitation des mobilités professionnelles quotidiennes (d'une ville à l'autre)
- On rentre dans une concurrence avec les aéroports.
- Le territoire doit devenir une destination grâce à l'accès TGV.
- Cela peut également être faible pour le territoire, il ne faudrait pas voir passer les trains... Il faut un pacte territorial.
- Les travaux peuvent promouvoir l'économie locale mais il faut un accompagnement et communiquer auprès des entreprises locales.

Très favorables

- Les retombées économiques peuvent être très fortes, notamment :
- 1/ Travaux et maintenance
 - 2/ Le train est un levier pour les ports
 - 3/ Pour l'intermodalité, c'est de la valeur ajoutée
 - 4/ Pour les sites de production
 - 5/ Pour la population en croissance, donc qui vient consommer et qui se déplace.
 - 6/ Pour l'impact environnemental évidemment.
- Cela permet à des sites productifs qui ont besoin d'une connexion ferroviaire de venir s'implanter.
 - L'intermodalité est très importante dans le territoire, nous avons des infrastructures de qualité avec beaucoup d'emplois en lien et à la clé. C'est une valeur ajoutée pour l'économie.
 - L'impact est direct mais aussi indirect sur la consommation et la dynamique des services connexes et complémentaires.

Favorables

- Pour la filière tourisme mais également pour les mobilités professionnelles et la résidentialisation des territoires.
- En amont, c'est important via l'apport de population pour les travaux (dépenses dans le territoire)
- En phase travaux c'est important pour les entreprises locales.
- Comment faire pour qu'elles soient informées et qu'elles puissent candidater?
- Effet positif pour le secteur touristique d'un point de vue hébergement et restauration et devenir une destination (maillage villes et côte)



Question 5 : Les questions environnementales ?

□ Quels points retiennent le plus votre attention sur la LNMP ?

- La LGV est bénéfique en termes d'externalités notamment sur les questions de santé publique.
- Les mesures compensatoires sont intéressantes même si le projet et les travaux sont peu polluants (pas de chimie) et l'exploitation permettra de diminuer le nombre de camions sur la route (baisse significative des émissions de GES)..
- De même, il y aura un report du transport des matières dangereuses sur le rail (notion de risque).
- Report également au niveau des navetteurs entre les villes du littoral.

- L'impact est très important, davantage en positif, notamment pour desservir les territoires qui ne sont pas forcément reliés directement au TGV
- C'est aussi indirectement en lien avec la santé mentale des navetteurs (meilleur service, meilleure desserte).
- C'est essentiel sur la question du prix de l'énergie, sur la question de la diminution des gaz à effet de serre, sur l'évitement aussi des interactions rail-route.
- La norme européenne est de 88 grammes par tonne (pour la route), là où elle est de 2,5 grammes par tonne pour le train, même en version multimodale.
- En revanche, il y a quand même un impact paysager mais la compensation importante qui est déjà en cours semble cohérente.

- Les impacts sont davantage positifs que négatifs.
- Cela permet la diminution des GES
- Le train est toujours plus vertueux que la route à condition que le chemin de fer soit bien intégré dans son environnement.
- Une attention particulière doit tout de même être portée aux cours d'eau, au massif des Corbières et à la lagune entre Narbonne et Perpignan.
- Pourquoi ne pas s'inspirer aussi de ce qui a été fait pour le viaduc de Millau?



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 le 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

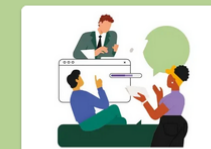
LA SYNTHÈSE DU DOSSIER

LA FICHE THÉMATIQUE ENJEUX AGRICOLES

LES CARTES DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

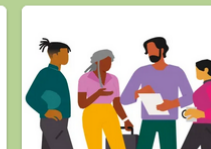
LES CARTES DES ZONES D'ÉTUDE

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



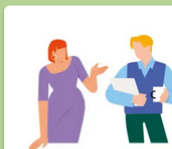
Répondez au questionnaire !

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).

The image shows a mockup of a 'Cahier Acteur' document. At the top left is the logo for 'LIGNE NOUVELLE Montpellier Perpignan' with a green and white circular graphic and the text '2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN'. Below this, it says 'Concertation préalable Du 9 avril au 19 juin 2026'. A purple button contains the text 'CAHIER ACTEUR DE XXXX'. Below the button, the text 'EN BREF.' is followed by a section titled 'Un texte de présentation générale du propos de l'auteur' with a paragraph of placeholder text. To the right, there is a purple sidebar with the text 'Concertation garantie par LA CNCP' and a box for the 'LOGO de l'entité'. Below the logo box, it says 'Texte de présentation de l'organisme rédacteur' and '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.' followed by another paragraph of placeholder text. At the bottom, there is an illustration of four people in a meeting around a table, with speech bubbles containing icons of a train and a station. At the very bottom, there is a row of logos for various partners including Montpellier Métropole, Agglo, Grand, SNCF, and others.

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'auteure).

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

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

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 tempus, risus purus tincidunt lacus, nec scelerisque nibh ligula sed purus.

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.



Les dix arguments issus du workshop pour contribuer

La LNMP phase 2: Un projet structurant et nécessaire

Connexion et desserte au cœur du projet

1. Articulation TGV – TER – Fret
2. Gares historiques maintenues + rôle de la gare nouvelle débattue

Doublet de ligne

3. Indispensable : garantir la capacité, la pérennité et la dynamisation du Fret

Equilibre vitesse / service

4. Correspondances efficaces pour irriguer le territoire



Les dix arguments issus du workshop pour contribuer

Mixité et report modal

5. Priorité du fret pour assurer la fiabilité via des infrastructures adaptées
6. Axe important pour le territoire, les ports et l'emploi

Visions

7. Anticiper la croissance démographique : mailler le territoire
8. Intégrer le projet dans les corridors européens et transfrontaliers

Impacts positifs

9. Retombées économiques, emplois, attractivité, destination touristique
10. Bénéfices environnementaux (objectifs d'avoir un maximum de report modal)