

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

SYNTHESE DES ECHANGES DU WORKSHOP DE SETE

2 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

Classement du groupe

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

Les gares historiques font le lien avec les territoires

- C'est toujours mieux quand il y a une gare TGV dans le territoire... Mais à défaut il faut de bonnes connexions pour relier le territoire proche (lien Sète- Montpellier vers le territoire national).
- Il faut des gares de proximité très fonctionnelles et bien connectées.
- C'est important pour la qualité du service. La gare de Sète doit rester connectée aux TGV pour desservir les espaces littoraux destinés aux loisirs ou au tourisme en prenant en compte la saisonnalité.
- Il faut que les gares historiques continuent d'accueillir des TGV pour éviter les ruptures de charges et gagner en efficacité. (L'impression est qu'il y en a moins depuis quelques années).
- La connexion à la gare Sud de France n'est pas tout à fait satisfaisante.
- C'est une question d'aménagement du territoire pour répondre à l'attractivité démographique (+15 000 hab./an dans l'hérault) et économique.

Classement du groupe

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

Les enjeux d'une gare nouvelle restent à prouver (ex: Gare Sud de France) en termes de connexions.

- Nous avons besoin d'être rassurés sur la continuité de la ligne historique. C'est une question d'assurance et de pérennité dans le temps.
- Il faut surtout se projeter sur la vision à long terme.
- Le nombre de gares sur la LNMP est un point important, car il souligne l'importance de la connexion des territoires aux gares nouvelles? La mobilité de proximité doit pouvoir s'appuyer sur des transports en communs connectés aux gares et à des espaces de stationnements.

La qualité du service et de fréquence des TER est essentielle

- L'idée est que les TER doivent offrir une bonne qualité de service. c'est-à-dire autant en interconnexion qu'en qualité sur l'embarquement, le service en gare...
- La ligne historique doit être maintenue car elle irrigue le territoire, mais elle reste fragile, notamment avec le recul du trait de côte.
- Quid de son maintien?

Question 2: Le doublet de ligne est pour vous ?

- Incontournable
- Discutable
- Sans intérêt

C'est incontournable

- La question du doublet de ligne est incontournable, car il faut desservir les gares locales.
- Il se pose la question des garanties de maintien de la ligne historique dans des bonnes conditions pour la connexion à la future ligne LGV et notamment aux gares qui sont desservies par cette LGV.
- Il faut répondre à la croissance des flux avec une bonne qualité de service.
- Le doublet de ligne est essentiel dans ce sens pour libérer de la capacité et permettre l'entretien de la ligne historique pour assurer son maintien.
- Pour le tourisme, et d'autres activités, il est important de penser la connexion avec l'Espagne.

C'est incontournable

- Le doublet est essentiel pour pérenniser la ligne historique.
- En complément du doublet, le nombre de points d'intersection / de bascule entre les 2 lignes est essentiel. Cela permet d'assurer une continuité de service en toutes circonstances.
- La ligne nouvelle doit être en capacité d'accueillir tous types de flux ferroviaires.
- Avec une réflexion sur le long terme, il convient d'investir correctement pour des infrastructures de qualité.
- *Pourquoi, ne pas prévoir 4 lignes sur la LNMP pour se préserver des contraintes sur la ligne historique?*



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

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

C'est incontournable

- C'est un enjeu très important sur la question du fret pour alimenter les plateformes multimodales, les ports et acheminer les marchandises.
- C'est incontournable car il faut une ligne de qualité pour le fret, tout en ayant une bonne ligne pour les passagers.
- Il faut des points de raccordement entre les deux lignes qui permettent à la fois justement d'assurer la continuité du service lors des travaux ou des incidents sur la ligne. Il faut pouvoir basculer de l'une à l'autre.
- Favoriser l'intermodalité est une évidence notamment s'il y a deux lignes parallèles qui sont interconnectées.
- Il faut mettre les camions sur les trains
- C'est un grand enjeu qui favorise la connexion du Port de Sète qui est déjà multimodal avec un effet sur l'arrière-pays (hinterland)
- Cela permet de développer/renforcer l'attractivité de l'ensemble des ports de la façade maritime de l'Occitanie.
- C'est la question de la réversibilité.
- L'enjeu du doublet de ligne, ce n'est pas seulement la coexistence d'une ligne nouvelle et d'une ligne classique, c'est la capacité à répondre au besoin du territoire en matière de desserte mais aussi d'attractivité sur les territoires desservis.

C'est « indispensable »

- Il s'agit d'assurer la continuité du corridor européen sur l'ensemble de l'axe méditerranéen.
- Pour la décarbonation des transports en faveur de l'intermodalité mais également sur le transport combiné avec une gestion intégrée du dernier kilomètre.
- On sait que techniquement ce n'est pas le même projet, il faut des tunnels (deux tubes au lieu d'un), des aménagements spécifiques et adaptés, des raccordements, des plateformes multimodales efficaces... mais il faut se projeter à 100 ans.
- C'est également la question de la connexion du Port de Sète pour le fret (en développement constant).
- La décarbonation des transports est une attente de plus en plus forte de la part de clients (volet sociétale et environnemental).
- La mixité porte le sujet de l'irréversibilité : si on ne l'intègre pas maintenant, on ne le fera jamais.

Question 4: Retombées économiques ?

- Favorables pour le territoire
- Faibles pour le territoire

C'est très favorable pour le territoire

- Pendant les travaux, évidemment pour les entreprises, notamment de TP local. Mais comment faire pour favoriser les PME locales ?
- Il est important d'anticiper la question des logements également, notamment des ouvriers durant la phase travaux, mais aussi des nouveaux arrivants.
- En revanche positif pour les questions d'hébergement et des restaurants, notamment hors saison, surtout en période de travaux.
- Attention aux changements potentiels des types de touristes. Des excursionnistes, on pourrait basculer à des séjours plus longs et attention donc à la clientèle parisienne notamment qui viendrait le week-end.
- Quel type d'hébergement ? Quel type d'activité touristique ? Faut-il prévoir ou anticiper ?
- Les retombées économiques peuvent être aussi inverses, notamment avec le nombre de voitures sur les routes...
- Et en même temps, un effet sur la pression foncière qui peut être compliqué mais en tout cas qui s'anticipe.
- C'est un effet constaté en PACA avec l'arrivée du TGV, mais c'est également à mettre en parallèle avec l'effet DNA (Demain nous appartient) à Sète qui draine des actifs mais également des touristes.

C'est favorable pour le territoire

- C'est une opportunité à saisir.
- Aussi bien pour la phase travaux qu'après pour les activités économiques locales mais aussi pour répondre à l'attractivité.
- C'est important pour l'emploi et répondre aux besoins locaux.
- Les touristes prennent le train, l'avion ou la voiture? Quid demain?
- C'est essentiel pour les territoires connectés afin que les navetteurs puissent se rendre à Montpellier, mais demain à Béziers, Narbonne...
- Attention à l'effet AirBnB, déjà très présent dans la ville.



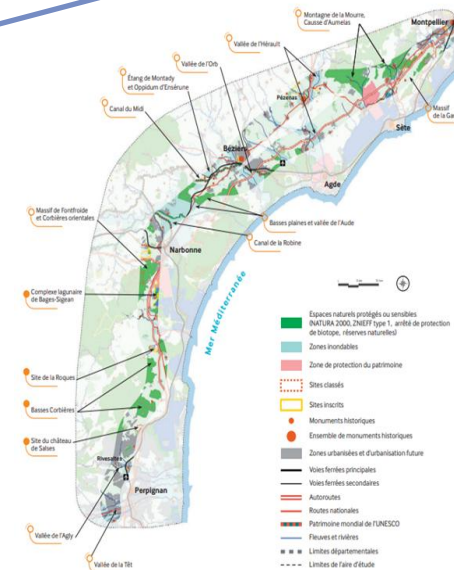
Question 5: Les questions environnementales?

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

Les effets sur les cours d'eau et l'Étang de Thau sont particulièrement sensibles

- Attention aux effets sur les cours d'eau, l'Étang de Thau et les ressources (conchyliculture).
- Attention aux sources d'eau, aux rivières et à la pollution. Exemple très vif de la source d'Issanka qui serait amenée à disparaître.
- Tout dépend du tracé. Il y a un effet barrière qu'il faut prendre en compte, notamment pour les agriculteurs, mais aussi pour les gens qui doivent traverser la ligne au quotidien.
- Mais, il faut également profiter des travaux pour protéger davantage l'environnement. C'est une condition sine qua non.
- La compensation doit se faire dans le territoire pour que ses acteurs en profitent et puissent se diversifier également.
- Il faut de véritables compensations environnementales.
- Le report modal est le cœur du sujet également pour décarboner les transports et moins polluer notre territoire traversé par des milliers de camions quotidiennement.

- L'impact du projet sur la ressource en eau est un enjeu pour le territoire.
- L'alimentation en eau potable de la ville de Sète est également un enjeu.
- C'est un véritable sujet à traiter avec beaucoup de vigilance.
- L'impact paysager est tout aussi important pour les activités touristiques. Le paysage est un patrimoine à préserver.
- Bien mesurer le rapport avantages/ inconvénients



Source: Site internet de la SLNMP, 2025



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](#)

[PARTIPEZ 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

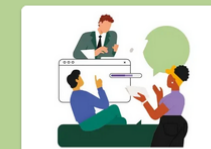
LA SYNTHÈSE DU DOSSIER

LA FICHE THÉMATIQUE ENJEUX AGRICOLES

LES CARTES DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

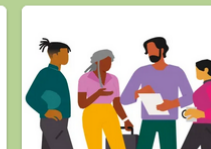
LES CARTES DES ZONES D'ÉTUDE

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



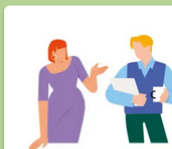
Répondez au questionnaire !

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 the cover of a document titled 'Cahier Acteur de XXXX' for the 'Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan' (Ligne Nouvelle 2 Beziérs ↔ Perpignan). The cover is purple and white. At the top left is the logo of the 'Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan' with the number '2' and 'BEZIEERS ↔ PERPIGNAN'. Below this is the text 'Concertation préalable Du 9 avril au 19 juin 2026'. A large purple button contains the text 'CAHIER ACTEUR DE XXXX'. Below this is the text 'EN BREF.' followed by a section titled 'Un texte de présentation générale du propos de l'auteur' with a paragraph of placeholder text. At the bottom of the cover is an illustration of four people (two women and two men) sitting around a table, looking at documents and talking. To the right of the cover is a vertical purple bar with the text 'Concertation garantie par LA CNCP' (with logos for 'LA' and 'CNCP'), a box for 'LOGO de l'entité', and the text 'Texte de présentation de l'organisme rédacteur' followed by a section titled '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.' with a paragraph of placeholder text. At the bottom of the entire page is a row of logos for various partners and organizations, including 'L'AGGLO', 'Grand Montpellier', 'SNCF', and 'RESEAU'.

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'auteurice.

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

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.

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 : Un projet perçu comme un levier de développement territorial et économique

Logique du doublet de ligne

1. La LGV et la ligne historique sont complémentaires
2. Ce projet est une interconnexion importante, le doublet de ligne est indispensable

Enjeux sur l'accessibilité du territoire = Attractivité

3. Connectivité de la LGV avec les gares existantes sur tout le territoire (passagers et 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 / Connexion avec les Ports



Les dix arguments issus du workshop pour contribuer

Impacts

5. Attractivité, relation avec le littoral par la ligne historique, développement de l'emploi
6. Une phase de travaux promoteur d'emploi et potentiel de reconfiguration du territoire

Transitions

7. Transformation du réseau bénéfique à l'environnement si compensation sur le territoire

Contraintes / limites

8. Répondre à la demande de transport (fréquence, correspondance, travaux, services...)
9. Protection des ressources en eau
10. Question de la barrière physique