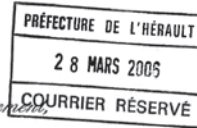


**Lettre ▶
du 17 mars 2006
du Ministre
des Transports
au Préfet
de Région
demandant
d'engager
les études
préalables au débat
public.**



*Le Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer*



Paris, le 17 MAR. 2006



référence : D06002741

Monsieur le Préfet de la région Languedoc- Roussillon,
Préfet de l'Hérault

Objet : Comité de pilotage Montpellier-Perpignan.

La LGV Languedoc-Roussillon, de Montpellier (Saint-Brès) à la frontière espagnole, a fait l'objet d'études et de concertations approfondies dans la première moitié de la précédente décennie. Un avant-projet sommaire de ce projet a été approuvé le 9 mai 1995.

Conçu au départ avec la seule vocation d'assurer les déplacements longue distance des voyageurs, ce projet est apparu difficile à réaliser, du fait du faible nombre de voyageurs concernés et de ses conséquences sur son environnement général. Il n'a donc pas été poursuivi.

Cependant des arrêtés préfectoraux ont été pris en décembre 2000 et janvier 2001 dans les trois départements (Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales) pour qualifier le projet de ligne nouvelle de Projet d'Intérêt Général, afin de préserver les emprises utiles à une réalisation future.

Au sud, l'aménagement en cours de la ligne à grande vitesse mixte Perpignan / Figueras, ses prolongements en Espagne vers Barcelone et Madrid, les installations terminales de Perpignan et au nord, la déclaration d'utilité publique du Contournement de Nîmes et Montpellier intervenue le 16 mai 2005, constituent les éléments du contexte dans lequel s'inscrit maintenant le projet Perpignan – Montpellier.

Dans ces conditions, et comme je l'ai confirmé à mon homologue espagnole lors de la rencontre franco-espagnole du 17 octobre 2005 à laquelle étaient associées les régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Aquitaine ainsi que la Catalogne, l'Aragon, la Navarre et le Pays Basque, il m'est apparu indispensable de mener un débat public sur les options d'aménagement de cette section Montpellier-Perpignan et son intégration dans le réseau à grande vitesse.

... / ...

*Hôtel de Noquelauro
246, Boulevard Saint Germain 75007 Paris*

Ce débat devra tenir compte de l'évolution des déplacements et des objectifs assignés au réseau ferroviaire pour l'ensemble des trafics : passagers internationaux, fret international, transports régionaux. En effet, les déplacements TER et le trafic de marchandises constituent une part substantielle des besoins à satisfaire.

Les options fonctionnelles sont donc nombreuses d'autant plus que la prise en compte de l'évolution à long terme de la liaison Bordeaux - Toulouse-Narbonne, doit aussi être intégrée à la réflexion.

Enfin, l'insertion dans l'environnement de tels projets suscite de nombreuses questions de la part des acteurs locaux. Il conviendra donc que ce sujet soit étudié avec précision, notamment au regard des crues et de leur traitement.

Aussi, j'ai décidé de lancer les études pré-fonctionnelles d'une ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ainsi que des options éventuelles d'aménagement réutilisant en tout ou partie la ligne actuelle afin de préparer le débat public, dans l'objectif qu'il puisse se tenir à l'horizon 2008.

En tant que maître d'ouvrage, RFF est chargé de conduire ces études, en liaison avec la SNCF pour les aspects concernant le transporteur. Les résultats de ces études permettront de constituer le dossier qui sera soumis au débat public.

A la suite de la réunion du 16 décembre 2005 que vous avez organisée à la préfecture de région, afin de présenter aux élus les projets ferroviaires de l'arc languedocien, il apparaît opportun que les collectivités locales concernées par le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, et prêtes à financer les études pré-fonctionnelles, soient associées au suivi des études menées, au travers d'un comité de pilotage réunissant l'Etat, ces collectivités, RFF et la SNCF. Vous pourrez ainsi utilement vous rapprocher de la Région Languedoc-Roussillon, des départements du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées Orientales et des agglomérations qui ont manifesté leur intérêt pour le projet.

Je vous demande de bien vouloir assurer la présidence de ce comité de pilotage. Il vous appartiendra de réunir périodiquement cette instance, afin d'assurer une information régulière des différents partenaires sur l'avancement des études et des procédures du projet.

Vous pourrez vous appuyer sur la direction régionale de l'équipement du Languedoc-Roussillon et sur la direction des transports ferroviaires et collectifs pour préparer et assurer cette mission dans les meilleures conditions.

J'informe par ailleurs les Présidents de RFF et de la SNCF de la mission qui vous est confiée, afin que ces deux établissements vous apportent leur concours.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Directeur de Cabinet

Didier LALLEMENT

Décision ►
du 3 septembre
2008
de la CNDP*
d'engager un débat
public
sur le projet
Montpellier-
Perpignan.

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 3 SEPTEMBRE 2008

DÉCISION N° 2008 / 13 / LNMP / 1

PROJET FERROVIAIRE DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER - PERPIGNAN

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants,
- vu le code de l'environnement en son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France en date du 4 août 2008, reçue le 4 août 2008, et le dossier joint concernant le projet ferroviaire de « ligne nouvelle Montpellier – Perpignan »,
 - après en avoir délibéré,
- considérant que le projet présenté permettrait d'achever la grande liaison entre la péninsule ibérique (côté méditerranéen), la France et le Nord de l'Europe, qu'il présente ainsi non seulement un intérêt national mais aussi un intérêt européen reconnu par son inscription au Réseau Trans-européen de Transport,
- considérant l'importance des enjeux en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de saisine,
- considérant l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés,
- considérant que le dossier de saisine de la Commission nationale du débat public, prévu à l'article L. 121-8 du code de l'environnement doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L. 121-11 du même code,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier – Perpignan doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet que s'il comporte les résultats des études en cours citées dans le dossier de saisine (page 66) et en particulier les effets dans le domaine des nuisances sonores.

Le Président

R. Landes
Philippe DESLANDES

GLOSSAIRE

Aire urbaine: ensemble de communes constitué par un pôle d'au moins 5 000 emplois ainsi que par des communes rurales ou urbaines, dont au moins 40 % de la population ayant un emploi travaille, soit dans ce pôle, soit dans des communes attirées par lui (définition INSEE).

Autorité organisatrice des transports (AOT): en France, une autorité organisatrice de transports est une collectivité à laquelle la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1 153 du 30 décembre 1982, dite Loti, a confié la mission d'organiser les transports. Par exemple, les Régions sont aujourd'hui responsables de l'organisation des transports ferroviaires régionaux.

Axe: espace structuré par une ou des infrastructures de transports reliant une ou plusieurs agglomérations.

Bénéfice actualisé (ou VAN): somme actualisée des coûts et avantages monétarisés du projet. Il constitue un indicateur clé de l'évaluation du projet, calculé sur une période de 50 ans. Il permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard du calcul économique et de comparer des variantes de projet entre elles.

Biodiversité: désigne la diversité du monde vivant à tous les niveaux: diversité des milieux (écosystèmes), diversité des espèces, diversité génétique au sein d'une même espèce. Le terme provient de la contraction de l'expression anglaise « *biological diversity* » (diversité biologique).

Cabotage maritime: navigation maritime commerciale sur courte distance.

Cadencement: organisation des circulations de trains à intervalles réguliers et répétitifs avec le même schéma de desserte. Un cadencement à la demi-heure se traduit par un départ à 16 h 30, 17 h 00, 17 h 30...

Capacité: nombre de trains qu'il est possible de faire circuler sur une ligne au cours d'une période donnée.

Clientèle/trafic induit: ce sont les voyageurs, déjà clients du transporteur historique sur l'axe desservi par le projet, qui vont effectuer un nombre de voyages plus importants lorsque le projet sera mis en service. Ce sont aussi des voyageurs nouveaux qui n'auraient pas pris le train sans l'offre nouvelle offerte par le projet. En effet, grâce à un temps de parcours réduit, il devient possible d'effectuer plus de voyages par semaine ou par mois pour rejoindre, par exemple, sa famille sans perdre beaucoup plus de temps en déplacement.

Concession: moyen juridique pour déléguer des compétences publiques à une personne privée.

Corridor D: axe ferroviaire destiné aux circulations fret reliant Valence à Budapest, qualifié d'intérêt européen en 2006. Il est aujourd'hui géré par un groupement européen d'intérêt économique (GEIE), qui regroupe les acteurs du ferroviaire concernés par le projet. Sa concrétisation est prévue à l'horizon 2016.

Contrat de partenariat: forme de contrat public créée en 2004, à classer parmi les formes de partenariat public/privé.

Doublet de lignes: utilisation de deux lignes ferroviaires de manière complémentaire. Dans le cadre du projet, le doublet ligne nouvelle/ligne existante permettrait de faire circuler plus de trains.

Économie présentielle: économie qui tire son dynamisme de la population réellement présente sur un territoire, générant une activité économique en même temps que des besoins de service.

Effet de serre (et gaz à effet de serre): l'atmosphère terrestre agit comme un filtre qui laisse passer certains rayons lumineux du soleil et retient suffisamment de chaleur pour assurer à la Terre une température propice à la vie. Certains gaz présents en très faible quantité dans la basse atmosphère (vapeur d'eau, hydrogène, dioxyde de carbone, méthane...) sont à l'origine de ce phénomène: ce sont les gaz à effet de serre ou Ges. Depuis l'époque pré-industrielle, certains de ces Ges sont émis en proportion croissante par les activités humaines, notamment le CO₂ venant de la combustion d'énergie fossile et de la déforestation. Il en résulte une absorption plus importante de chaleur et donc un réchauffement climatique de la surface de la terre.

Effet TGV® : ensemble des effets directs, indirects et potentiels entraînés par l'arrivée de l'offre TGV® sur un territoire où ce service n'était pas développé.

Effet tunnel : lorsqu'il existe une offre de transport performante entre deux métropoles sans possibilité de desservir de villes intermédiaires, ces dernières sont exclues des effets bénéfiques de la liaison, notamment en termes de développement. Elles se situent en dehors d'un « tunnel » auquel elles ne peuvent accéder.

Énergie fossile : charbon, pétrole et gaz naturels sont des énergies issues de la décomposition des plantes et d'animaux de l'époque préhistorique. Elles sont composées essentiellement de carbone (et d'hydrogène pour le gaz et le pétrole). Il s'agit de ressources non renouvelables, qu'il convient donc d'économiser.

Épisodes « cévenols » : épisodes pluvieux qui affectent notamment les régions situées à proximité des Cévennes, souvent à l'origine de graves inondations.

Étoile ferroviaire : appellation donnée aux lignes ferroviaires desservant les territoires et convergeant vers une gare centrale. Le nom est tiré de leur organisation en forme d'étoile.

Évolution au fil de l'eau : évolution tendancielle calculée en fonction des événements futurs les plus probables.

Ferroutage : voir Transport combiné rail/route.

Heures de pointe : heures de trafic maximum, notamment le matin et le soir lors des déplacements domicile-travail.

Intermodalité : utilisation successive de plusieurs modes de transports sur un même trajet (par exemple : les transports en commun urbains et le train).

LGV (Ligne à grande vitesse) : ligne ferroviaire dont les caractéristiques techniques permettent la circulation de trains à grande vitesse, à des vitesses maximales élevées (jusqu'à 320 km/h actuellement).

Lidos : fins cordons littoraux et sableux qui délimitent les étangs de la mer Méditerranée. Ils présentent un grand intérêt écologique et faunistique.

Low cost : compagnie de transport aérien à « bas prix ». Pour réduire leurs frais de fonctionnement, elles desservent généralement des aéroports secondaires et cherchent à exploiter de nouvelles niches commerciales.

Maître d'ouvrage : personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. Pour un établissement public, en tant que responsable principal de l'ouvrage, il remplit une fonction d'intérêt général dont il ne peut se démettre. RFF est maître d'ouvrage du projet présenté dans ce dossier.

Métropolisation : modification de la répartition spatiale de la population qui se concentre alors sur les agglomérations.

Mesures sonométriques : mesures réalisées à l'aide de sonomètres et dans le respect des normes acoustiques en vigueur qui permettent, lors de la définition du projet, d'évaluer l'ambiance sonore des zones traversées.

Mission : liaison ferroviaire entre l'origine et la destination du trajet. Elle peut être périurbaine, interurbaine, régionale, nationale ou internationale.

Multimodalité : utilisation alternative de plusieurs modes de transports, rail, route, air ou voie d'eau en fonction des trajets.

Merlon : butte de terre aménagée le long de la voie, permettant de réduire les nuisances sonores.

Natura 2000 : réseau de sites ayant pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union européenne. Il est composé de sites désignés par les États membres en application des directives européennes dites « Oiseaux » et « Habitats » de 1979 et 1992. Il assure le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire.

Pente (ou profil en long) : représentation des variations d'altitude de la ligne.

Points noirs bruit (PNB) ferroviaires : logements construits avant 1978 présentant des niveaux sonores en façade supérieurs à 73 dB (A) le jour ou supérieurs à 68 dB (A) la nuit.

PIG (Projet d'intérêt général): il permet à l'État de faire prévaloir, dans le cadre d'un Plan local d'urbanisme, la prise en compte d'intérêts dépassant le cadre des limites territoriales d'une commune. Le code de l'urbanisme précise que, pour être qualifié « d'intérêt général », un projet doit présenter obligatoirement un caractère d'utilité publique. La qualification de PIG appartient exclusivement au préfet et s'appuie sur l'analyse des inconvénients et des avantages du projet.

Raccordement: jonction entre deux lignes ferroviaires.

Report modal: transfert d'une partie des voyageurs ou des marchandises d'un mode de transports sur un autre mode de transports.

Saisine: le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la Commission nationale du débat public un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques de son projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Section de ligne: partie d'une ligne ferroviaire.

Signalisation ferroviaire: ensemble de signaux, dispositifs et règlements destinés à assurer la sécurité des circulations ferroviaires. Elle s'appuie sur un découpage de la ligne en « canton », c'est-à-dire en sections de voie d'une longueur variable (plusieurs kilomètres en général). La signalisation comporte plusieurs types de signaux: signaux à main, mécaniques ou lumineux, ainsi que des tableaux indicateurs relatifs à la vitesse ou à la typologie des voies.

Sillon: créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train.

Situation de projet: situation qui considère les effets de la mise en service du projet en 2020.

Situation de référence: situation la plus probable à une date déterminée, 2020, sans le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Elle considère les effets liés à l'existence d'un réseau d'infrastructures de transport, c'est-à-

dire celui existant aujourd'hui, complété par la réalisation de nouveaux projets d'infrastructures d'ici 2020.

Taux d'actualisation: taux utilisé pour apprécier l'intérêt que représentent les investissements pour la collectivité, au regard des bénéfices futurs attendus. L'actualisation est la méthode qui sert à ramener sur une même base des flux monétaires non directement comparables qui se produisent à des dates différentes. En 2005, le taux a été fixé à 4 % au lieu de 8 % précédemment.

Taux de rentabilité interne socio-économique (TRI): niveau de rentabilité d'un projet, considéré comme un placement qui lui procurerait annuellement une rémunération nette. En revanche, il ne sert pas à comparer deux projets mutuellement exclusifs: c'est le critère du bénéfice actualisé qui le permet.

TGV® (Train à grande vitesse): service de transport ferroviaire à grande vitesse mis en place par la SNCF. Les trains de ce service sont conçus pour circuler à grande vitesse sur les LGV. Le TGV® n'est cependant pas « prisonnier » de ces lignes et est également apte à circuler sur les lignes classiques, aux vitesses de circulation qui y sont autorisées.

Transparence hydraulique: aptitude que possède un ouvrage ou un aménagement à ne pas faire obstacle aux mouvements des eaux. Globalement, un ouvrage est dit « transparent » d'un point de vue hydraulique lorsqu'il n'amplifie pas le niveau des plus hautes eaux, ne réduit pas la zone d'expansion des crues, n'allonge pas la durée des inondations ou n'augmente pas leur étendue, n'intensifie pas la vitesse d'écoulement des eaux...

Transport combiné rail/route (ou ferroutage): acheminement d'une marchandise utilisant successivement le rail et la route, dans la même unité de chargement (un conteneur, une caisse mobile routière, un véhicule routier, etc.). Le parcours principal s'effectue par le rail, et les parcours terminaux par la route.

VAN: voir Bénéfice actualisé.

Via domitia: une des plus anciennes voies romaines de Gaule. Elle reliait Rome à l'Espagne via la province de la Narbonnaise.

LISTE DES SIGLES

AEP: Alimentation en eau potable

ADEME: Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AFITF: Agence de financement des infrastructures de transport de France

APS: Avant-projet sommaire

AOC: Appellation d'origine contrôlée

CIACT: Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires

CNDP: Commission nationale du débat public

CNM: Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier

CPER: Contrat de projets État-Région

CPDP: Commission particulière du débat public

DIACT: Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires

Diren: Direction régionale de l'environnement

DRE: Direction régionale de l'équipement

DUP: Déclaration d'utilité publique

EPIC: Établissement public à caractère industriel et commercial

ERTMS: European rail traffic management system ; en français : système de gestion du trafic ferroviaire européen

GL: Grandes lignes

INSEE: Institut national de la statistique et des études économiques

LIEN: Liaison intercommunale d'évitement Nord de Montpellier

LGV: Ligne à grande vitesse

LNMP: Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

PACA: Provence-Alpes-Côte-d'Azur

PIB: Produit intérieur brut

PDU: Plan de déplacements urbains

PLU: Plan local d'urbanisme

RF: Réseau Ferré de France

RTE-T: Réseau transeuropéen de transport

SCOT: Schéma de cohérence territoriale

SESP: Service économie, statistiques

et prospective (ministère des Transports)

SIC: Site d'intérêt communautaire

SNCF: Société nationale des chemins de fer français

SRADDT: Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire

TCSP: Transports en commun en site propre

TER: Train express régional

TIPP: Taxe intérieure sur les produits pétroliers

UIC: Union internationale des chemins de fer

Unesco: Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture

VRAL: Vallée du Rhône arc languedocien

ZNIEFF: Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique

ZPPAUP: Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager

ZPS: Zone de protection spéciale

LISTE DES ÉTUDES conduites pour la préparation du débat public

Rapports d'étude

- Rapport d'étude n° 1: Synthèse thématique « Aménagement du territoire »
- Rapport d'étude n° 2: Synthèse thématique « Dessertes des agglomérations »
- Rapport d'étude n° 3: Synthèse thématique « Capacité-Exploitation »
- Rapport d'étude n° 4: Synthèse thématique « Environnement »
- Rapport d'étude n° 5: Synthèse thématique « Socio-économie »
- Rapport d'étude n° 6: Synthèse thématique « Infrastructures »
- Rapport d'étude n° 7: Synthèse thématique « Trafics fret »
- Rapport d'étude n° 8: Synthèse thématique « Trafics voyageurs »
- Rapport d'étude n° 9: Étude de contexte territorial
- Rapport d'étude n° 10: Synthèse du diagnostic territorial
- Rapport d'étude n° 11: Quel ancrage régional pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ?
- Rapport d'étude n° 12: Diagnostic environnemental
- Rapport d'étude n° 13: Rapport global « Environnement »
- Rapport d'étude n° 14: Sensibilités environnementales aux abords de la ligne existante
- Rapport d'étude n° 15: Synthèse des impacts et mesures envisageables dans le cadre de la ligne nouvelle

Études complémentaires

- Étude complémentaire n° 1 : Étude de localisation et de définition de la gare TGV® de l'agglomération de Nîmes
- Étude complémentaire n° 2 : Étude de localisation et de définition de la gare TGV® de l'agglomération de Montpellier
- Étude complémentaire n° 3 : Étude de faisabilité d'un contournement fret de Perpignan
- Étude complémentaire n° 4 : Évaluation des incidences du réchauffement climatique sur l'infrastructure ferroviaire existante entre Montpellier et Perpignan
- Étude complémentaire n° 5 : Étude de capacité des gares centres et du réseau classique à l'horizon de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Étude complémentaire n° 6 : Raccordement entre le CNM et la ligne classique Tarascon/Sète via la ligne du Grau-du-Roi
- Étude complémentaire n° 7 : Analyse des prévisions de trafics fret ferroviaire à l'horizon 2020
- Étude complémentaire n° 8 : Recombinaison géographique par secteur « Nord mixte » et « Sud voyageur »
- Étude complémentaire n° 9 : Étude de l'impact sur le projet LNMP de la vitesse de circulation sur le CNM
- Étude complémentaire n° 10 : Analyse paysagère des couloirs de passage étudiés

Rapports de phase – SNCF

- Rapport SNCF de phase 1
- Rapport SNCF de phase 2
- Rapport SNCF de phase 3

Comptes rendus des ateliers thématiques

- Atelier « Fret » du 24 mai 2007 : « La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : une opportunité à saisir ? Le ferroviaire au service du fret. »
- Atelier « Environnement » :
 - Atelier « Environnement » n° 1 du 14 juin 2007
 - Atelier « Environnement » n° 2 du 13 novembre 2007
 - Atelier « Environnement » n° 3 du 28 mars 2008
- Atelier « Aménagement du territoire » :
 - Atelier « Aménagement du territoire » n° 1 du 22 novembre 2007 : « Restitution des débats sur les objectifs de développement et le projet de territoire associé à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. »
 - Ateliers « Aménagement du territoire » n° 2 des 7 et 27 mai 2008 : « Effets de la ligne nouvelle sur l'aménagement et le développement des territoires du Languedoc-Roussillon. »

POUR EN SAVOIR PLUS

• *Ces études sont disponibles :*
– sur CD-Rom
– et sur le site internet
du débat public
www.debatpublic-lnmp.org

• *Les rapports d'étude (du n° 1 au n° 9) ont fait l'objet de rapports complets, consultables dans les locaux de la CPDP, à Montpellier :*
**CPDP - Espace Richter
80, place Ernest Granier
34000 Montpellier
Tél. : 04 67 13 87 14
E-mail : contact@debatpublic-lnmp.org**



Conception-rédaction-réalisation: Stratis – 16, bis avenue Parmentier – 75011 Paris – Tél.: 01 55 25 54 54 ► **Ressources iconographiques** ► **Couverture:** de gauche à droite: Jupiterimages/Zen Shui, OT Montpellier/P. Palo; OT Montpellier; vignettes de haut en bas: RFF/TDS – P. Giraud; RFF/J.-J. d'Angelo ► **Introduction:** p. 4: RFF/L. Benevello ► **Pourquoi un débat public sur le projet Montpellier-Perpignan?** p. 15: RFF ► **chapitre 1:** p. 16, 21, 25: OT Montpellier/C. Escolano • p. 19: RFF/TDS – P. Giraud • p. 20: CDT Aude/P. Davy; CDT Pyrénées-Orientales/V. Fabre • p. 23: CDT Pyrénées-Orientales/V. Fabre • p. 24: CDT Pyrénées-Orientales/CIVR • p. 27: RFF/TDS – P. Giraud • p. 27: CEN-LR/X. Rufay • p. 28-29: RFF; CEN-LR/X. Rufay • p. 30: RFF • p. 35, 36: RFF/TDS – P. Giraud • p. 37: aéroport de Nîmes • p. 38, 40: RFF • p. 42: RFF/TDS – P. Giraud • p. 43: REA/F. Courtitarat • p. 44, 46: RFF/TDS – P. Giraud • p. 47: OT Nîmes/Lilian; Ville d'Alès/Service Communication ► **chapitre 2:** p. 49, 54: RFF/TDS – P. Giraud • p. 56, 64 • p. 65: RFF/Paysage Plus • p. 67: CDT Pyrénées-Orientales (CIVR) • p. 69: RFF/TDS – P. Giraud • p. 70, 72: RFF • p. 77, 78: RFF/TDS- P. Giraud • p. 79: RFF/J.-J. d'Angelo ► **chapitre 3:** p. 82, 83: RFF/TDS – P. Giraud • p. 84: OT Montpellier/C. Escalano • p. 94, 97: RFF/TDS – P. Giraud ► **chapitre 4:** p. 100, 101: RFF/J.-J. d'Angelo • p. 102: RFF/Stratis • p. 105: RFF/J.-J. d'Angelo • p. 107: RFF/TDS – P. Giraud/Terres du Sud ► **Cartographie:** p. 9, 34: RFF/Moviken • p. 10, 22, 24, 37, 38, 57, 63: Inexia – SIG – Infographie (Source: route 500 IGN)/Révision Stratis • p. 28, 30: Diren/Révision Stratis • p. 33: RFF/Latitude • p. 36: RFF • p. 40: Stratis • p. 51, 66, 67, 68, 75, 81, 87, 89, 91, 93: Stratis • p. 58, 59, 60 et 61: RFF/Egis environnement • p. 62: RFF/Egis Rail • p. 64: RFF/Paysage Plus • p. 76: SNCF/Révision Stratis ► **Illustrations:** p. 11: Stratis/B. Pleiser • p. 13, 71, 86, 88, 90, 92, 103, 104: Stratis • p. 26, 87, 89, 91, 93: Artpresse • p. 53, 55, 73: RFF/Révision Stratis ► **Imprimé** par Caractère sur du papier issu de forêts gérées durablement. PEFC/10-31-945

Réseau Ferré de France

Direction régionale Languedoc-Roussillon
185, rue Léon Blum BP 9252
34043 Montpellier cedex 1
www.rff.fr