



# PIÈCE 0 - COMPOSITION DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE



Le projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

**DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

Opération Navette Toulonnaise- Printemps 2025



LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

## PIECE 0 : GUIDE DE LECTURE

---

---

## SOMMAIRE

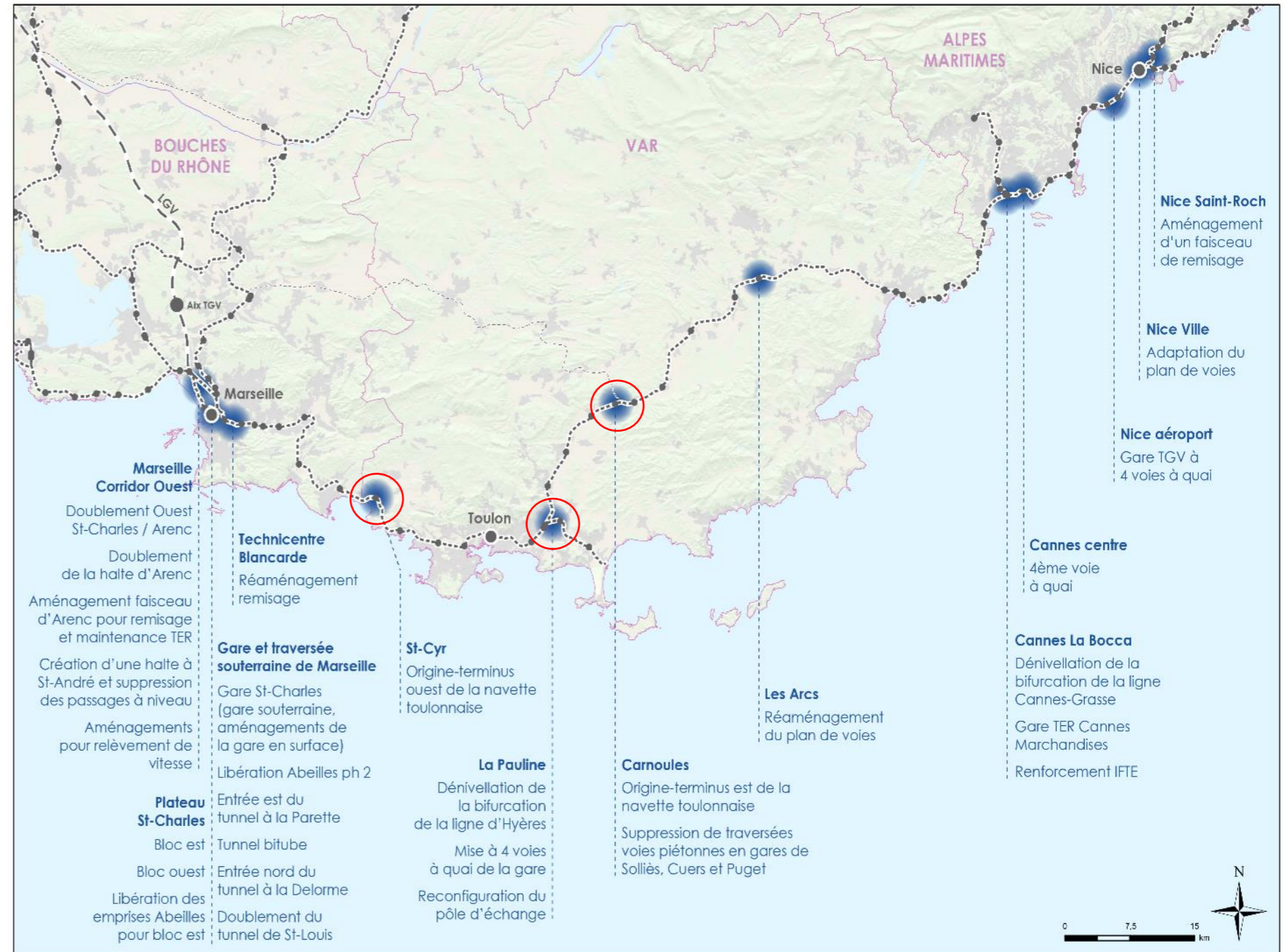
<b>1</b>	<b>RÔLE DU GUIDE DE LECTURE .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>ORGANISATION DU DOSSIER .....</b>	<b>5</b>
2.1	GESTION DES MISES À JOUR .....	5
2.2	ORGANISATION DES PIÈCES .....	5
2.3	CONTENU DES PIÈCES .....	7
<b>3</b>	<b>ORGANISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT .....</b>	<b>12</b>
3.1	SE REPÉRER DANS L'ÉTUDE .....	12
3.2	LIRE L'ÉTUDE D'IMPACT .....	14
3.2.1	Présentation d'une page type par thématique .....	14
3.2.2	Présentation des cartes .....	18
<b>4</b>	<b>GLOSSAIRE .....</b>	<b>19</b>
4.1	TERMES GÉNÉRAUX .....	19
4.2	TERMES RÉGLEMENTAIRES .....	19
4.3	TERMES FERROVIAIRES .....	20
4.4	TERMES PAR THÉMATIQUES SPÉCIFIQUES .....	21
4.4.1	Géologie .....	21
4.4.2	Eaux superficielles, souterraines et Littorales .....	21
4.4.3	Biodiversité .....	21
4.4.4	Energie, GES et changement climatique .....	22
4.4.5	Acoustique et vibration .....	23
4.4.6	Air et santé .....	23
4.5	SIGLES .....	24



# 1 RÔLE DU GUIDE DE LECTURE

Le présent guide a pour but de faciliter l'appropriation par le lecteur du dossier d'autorisation environnementale de la navette toulonnaise comprenant les opérations de Saint-Cyr-sur-Mer, de la Pauline et de Carnoules et aménagement de sécurité (Solliès, Cuers, Puget)., objets du projet LNPCA des phases 1 & 2, le projet des trains du quotidien.

Il présente l'ensemble des pièces constituant le dossier et leur contenu afin de s'y repérer plus aisément.



## 2 ORGANISATION DU DOSSIER

### 2.1 GESTION DES MISES A JOUR

Pour faciliter la lecture du dossier, les éléments ayant fait l'objet d'une actualisation (éléments nouveaux ou modifiés) entre le dossier de Déclaration d'Utilité Publique et le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) de la navette toulonnaise, sont présentés sur fond vert.

Ces actualisations prennent en compte les éléments nouveaux issus des études d'avant-projet, viennent corriger ou préciser certains éléments pour donner suite aux différents avis et enfin viennent expliciter les éléments plus détaillés nécessaires à la demande d'autorisation environnementale.

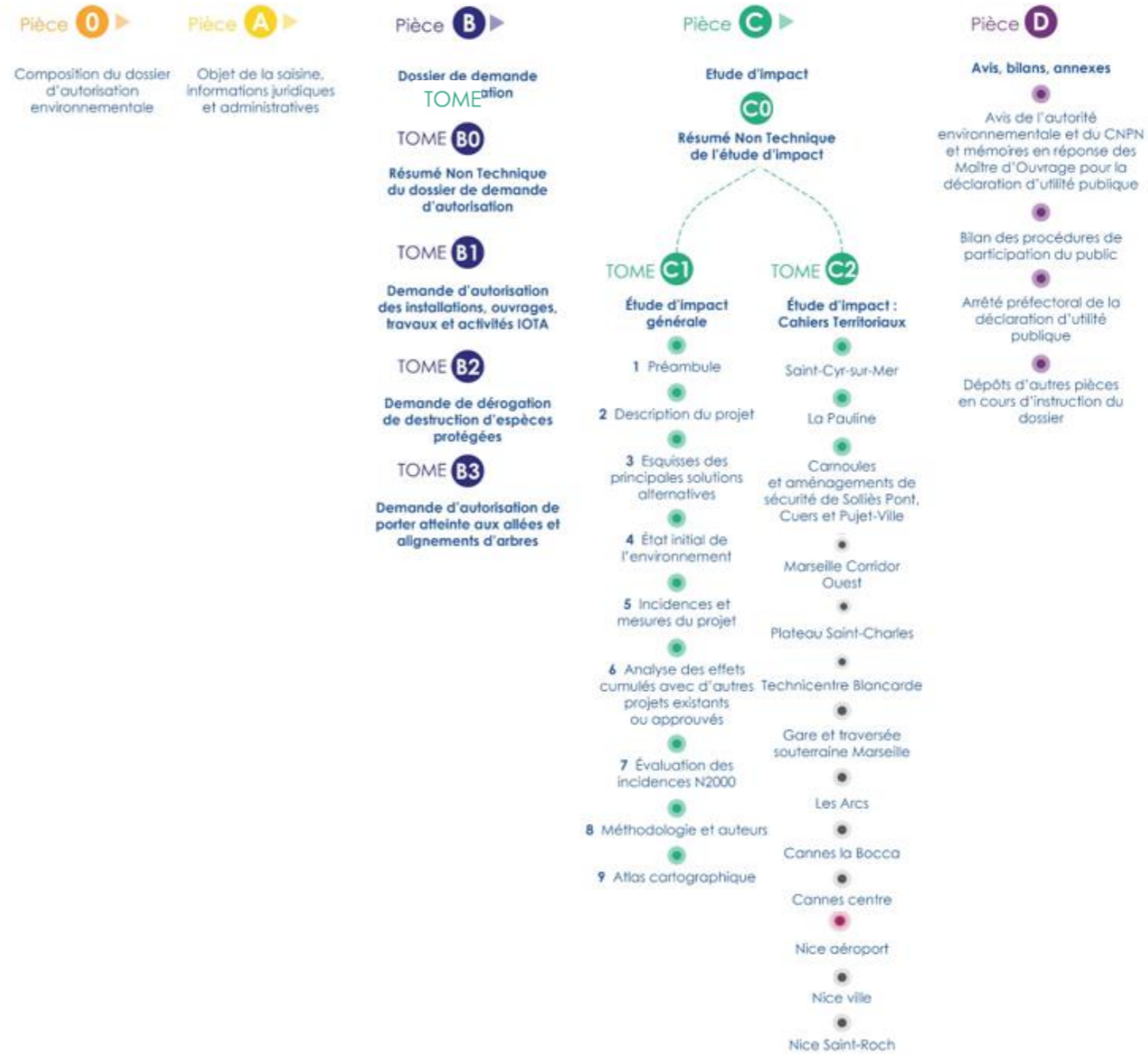
En complément :

L'ensemble des cahiers territoriaux du projet LNPCA des phases 1&2, le projet des trains du quotidien, sont joints pour mémoire.

À noter toutefois que tous les CT ne sont pas actualisés à ce stade : leur mise à jour interviendra progressivement au fur et à mesure de l'avancement des études, conformément aux dispositions prévues par la réglementation en vigueur (article L 122-1-1 du code de l'environnement).

### 2.2 ORGANISATION DES PIECES

L'architecture du dossier d'autorisation environnementale est présentée ci-après :



- Cahier territorial faisant l'objet du DAE
- Cahiers territoriaux mis à jour disponibles en format numérique
- Cahiers territoriaux disponibles en format numériques (DUP 2022)

## 2.3 CONTENU DES PIÈCES



### Quelles pièces puis-je consulter si je veux m'informer sur ...

 ... le cadre juridique du projet : objet et modalités du dossier d'autorisation environnementale (DAE)

 **Objet de la saisine, informations juridiques et administratives**

 ... les caractéristiques essentielles du projet ?

 **Résumé Non Technique de l'étude d'impact**

  ... l'historique du projet : ses objectifs, ses enjeux, la prise en compte de la participation du public ?



 **Étude d'impact générale**

 **Étude d'impact : cahiers territoriaux**

 **Avis, bilans et annexes**

  ... ce qui se passe sur le territoire ?

 **Étude d'impact : cahiers territoriaux**

  ... les caractéristiques techniques du projet : problématique de transport, déplacement, mobilité ?

 **Étude d'impact générale**

 **Étude d'impact : cahiers territoriaux**

  ... les effets du projet sur l'environnement et les activités humaines ?

 **Étude d'impact générale**

 **Étude d'impact : cahiers territoriaux**

  ... les engagements du maître d'ouvrage pour assurer l'insertion du projet ?

 **Étude d'impact générale**

 **Étude d'impact : cahiers territoriaux**

 ... l'objet de la demande d'autorisation ?

 **Résumé Non Technique du dossier de demande d'autorisation**

 **Demande d'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités IOTA**

 **Demande de dérogation de destruction d'espèces protégées**

 **Demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres**

## Pour préciser l'objet de la demande d'autorisation :

-  ... l'objet de la demande d'autorisation ?
-  Demande d'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités IOTA

Le sommaire se présente sous cette forme :



TOME **B1**

**Demande d'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités IOTA**

- Contexte réglementaire et objet de la présente autorisation
- Caractéristiques des ouvrages projetés
- Rubrique de la nomenclature IOTA
- Moyens de surveillance et d'intervention
- Développement durable et ressource en eau
- Synthèse des mesures

... l'objet de la demande d'autorisation ?

**B2** Demande de dérogation de destruction d'espèces protégées

**PIÈCE B - DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**  
**TOME 2 - DEMANDE DE DÉROGATION DE DESTRUCTION D'ESPÈCES PROTÉGÉES**

TOME **B2**  
**Demande de dérogation de destruction d'espèces protégées**

- Synthèse
- Présentation générale de la demande
- Présentation générale du projet
- Choix d'un site approprié et absence de solutions alternatives satisfaisantes
- Présentation de l'opération de La Pauline
- Etat initial de l'environnement
- Description des incidences notables du projet sur la biodiversité
- Description détaillée des mesures et analyse des incidences résiduelles sur les milieux naturels
- Présentation de la stratégie et des mesures compensatoires
- Mesures d'accompagnement
- Modalité de suivi des mesures ERC
- Analyse des effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés
- CERFA
- Annexes et bibliographie

 ... l'objet de la demande d'autorisation ?

**B3** Demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres

## TOME **B3**

### Demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres

 Cadre réglementaire

 Identité et coordonnées du pétitionnaire

 Localisation et description de l'alignement d'arbres

 Description des opérations projetées et incidences sur les alignements d'arbres

 Maîtrise foncière des alignements d'arbres impactés

 Plans et photographies

 Effets du projet sur le paysage

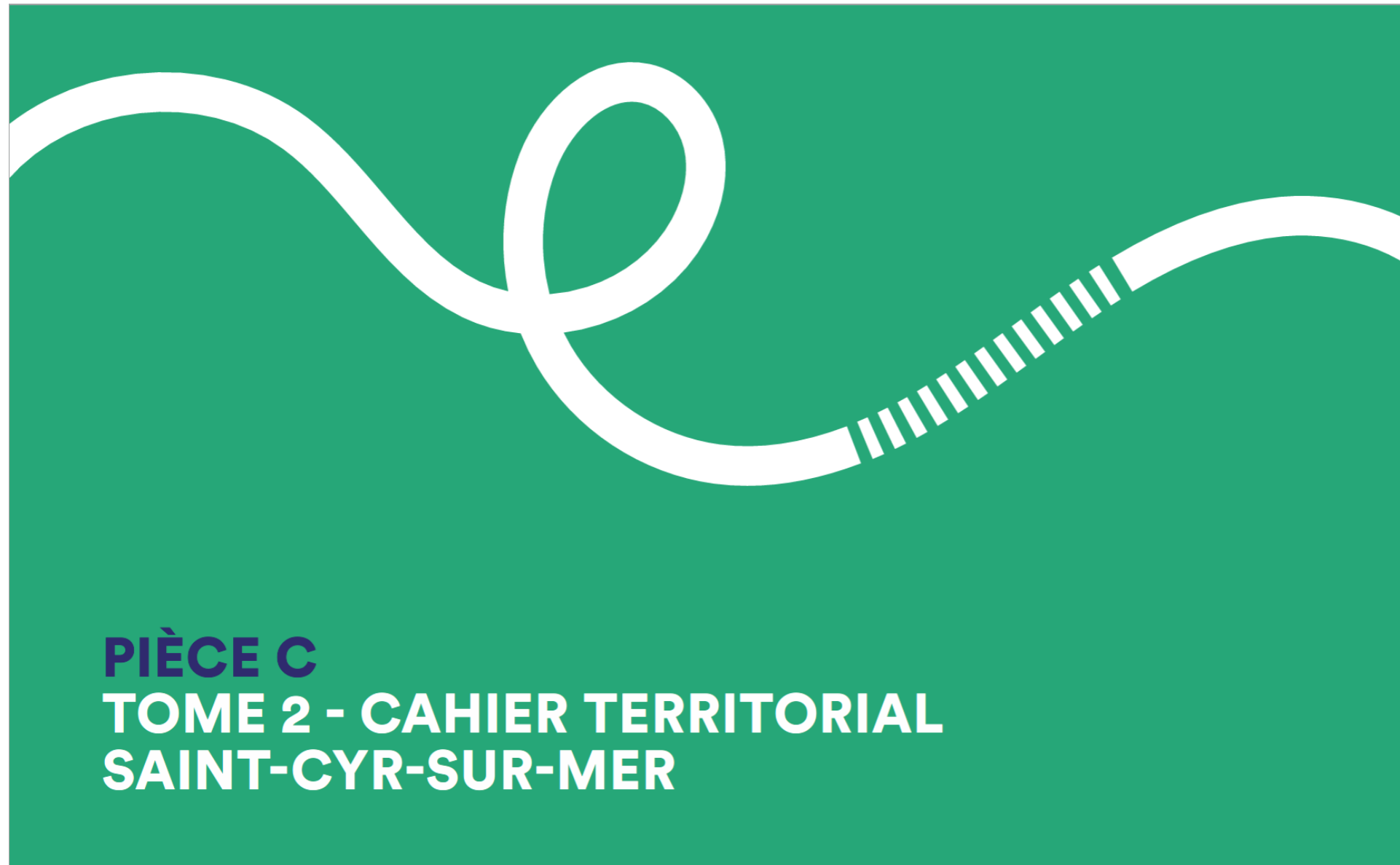
 Mesures envisagées

# PIÈCE B - DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

## TOME 3 - DEMANDE D'AUTORISATION DE PORTER ATTEINTE AUX ALLÉES ET ALIGNEMENTS D'ARBRES

### Pour préciser localement :

- ... ce qui se passe sur le territoire ?
- Étude d'impact : cahiers territoriaux



Le sommaire se présente sous cette forme :



### 3 ORGANISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

#### 3.1 SE REPERER DANS L'ETUDE

La particularité de ce dossier est la présentation en 2 tomes de l'étude d'impact :

- le **Tome 1 étude d'impact générale** donne à voir aux lecteurs l'ensemble des choix qui a conduit au choix du projet final général ainsi qu'à la présentation, à toutes les phases, des impacts et mesures associées. Dans le cadre du présent dossier d'autorisation environnementale, une mise à jour de cette étude a été réalisée pour la navette toulonnaise.

Structure Etude d'impact Pièce C Tome 1		
Pièce C – Tome C1 – partie 1	Préambule	Une introduction permettant d'expliquer le contexte de l'étude d'impact et les aires d'études
Pièce C – Tome C1 – partie 2	Description du projet	Comporte des informations relatives à la localisation, à la conception, aux dimensions et aux autres caractéristiques pertinentes du projet ainsi que des informations sur l'organisation des travaux
Pièce C – Tome C1 – partie 3	Esquisses des principales solutions alternatives Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de	Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par SNCF Réseau et SNCF Gare et Connexion, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement

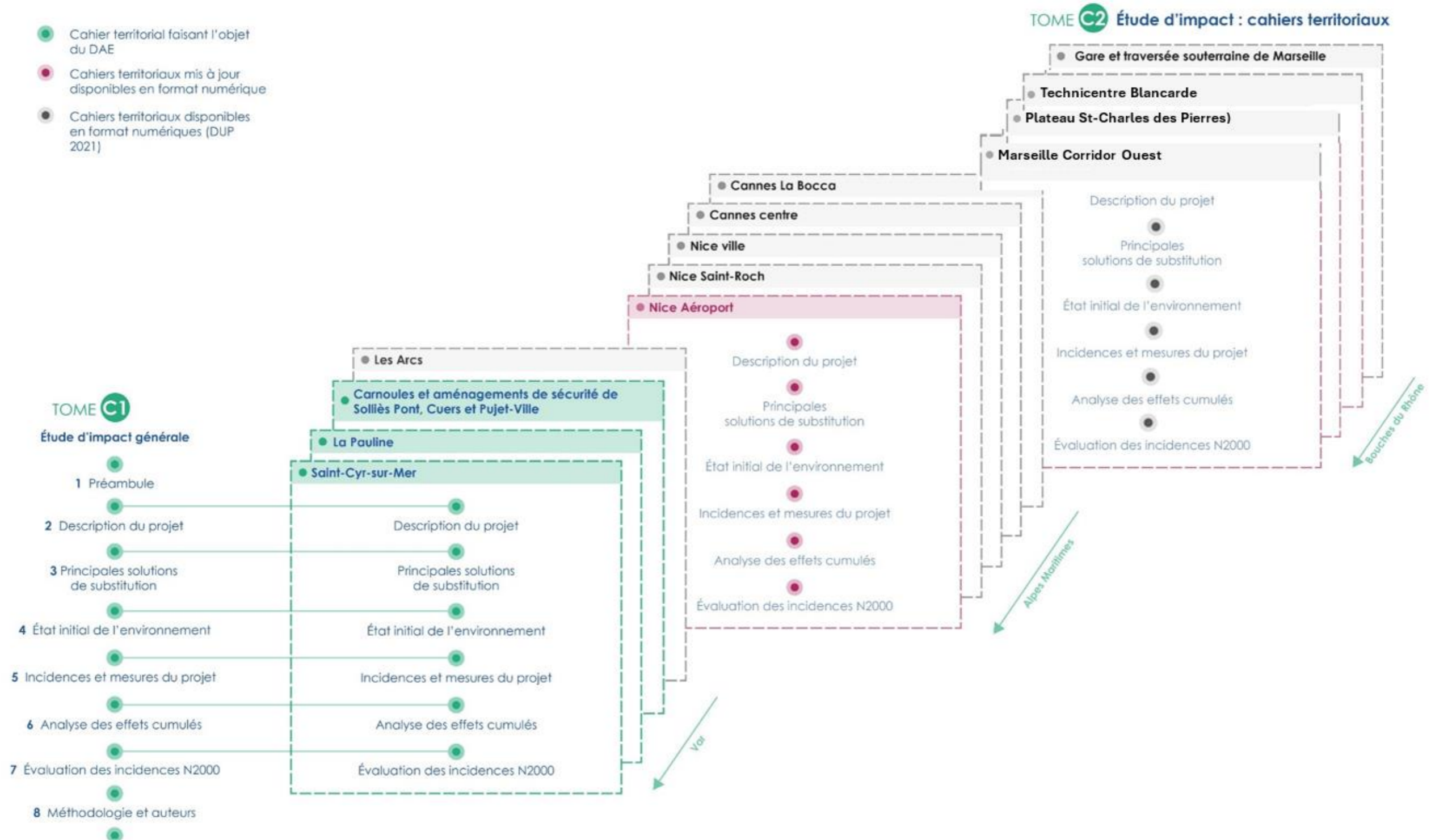
	l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet	Une description des perspectives d'évolution sans mise en œuvre du projet L'application de la démarche Eviter – Réduire – Compenser qui explique l'élaboration progressive du projet La prise en compte d'une démarche d'écoconception continue
Pièce C – Tome C1 – partie 4	Une description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage	Comporte une description de l'état initial de l'environnement, des principaux enjeux environnementaux, des caractéristiques environnementales de la zone et synthèse
Pièce C – Tome C1 – partie 5		Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation, modalités de suivi et estimation des coûts Décrit les incidences et analyses les effets temporaires ou permanents et présente les mesures pour lesquelles SNCF Réseau et SNCF Gare et Connexion s'engagent à supprimer, réduire ou compenser ; Donne une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; Donne une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité Donne une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter Présente les hypothèses de trafic - les mesures de protection contre les nuisances sonores, vibratoires et air santé les cas échéants.

Pièce C – Tome C1 – partie 6	Analyse des effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés	Visé à donner un aperçu de l'évaluation des effets (ou impacts) cumulés.
Pièce C – Tome C1 – partie 7	Evaluation des incidences Natura 2000	Cette évaluation est destinée à prévenir les atteintes aux objectifs de conservation des sites Natura 2000. Elle a pour objet de vérifier la compatibilité du projet avec la conservation du site.
Pièce C – Tome C1 – partie 8	Méthodes et Auteurs	Détaille la méthodologie des études et les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation.
Pièce C – Tome C1 – partie 9	Atlas cartographique	Cartographie les enjeux par thématique.

- le **Tome 2 étude d'impact avec des cahiers territoriaux** présente le projet opération par opération: le projet étant composé de nombreuses opérations ponctuelles sur l'ensemble du territoire régional, il a été décidé de décliner pour plus de clarté, des études d'impacts à échelle locale. Il explicite clairement au public, l'ensemble des choix ayant conduit aux aménagements prévus ainsi que les impacts et des mesures associées.

La structure du Tome C1 se retrouve dans le Tome C2 – Etude d'impact : cahiers territoriaux. Cette structuration permet aux lecteurs de cibler les enjeux, les impacts et les mesures plus précisément sur un territoire donné. Les cahiers territoriaux ont vocation à décliner et à préciser la méthode que l'étude générale définit.

En synthèse, l'articulation entre l'étude d'impact générale et les cahiers territoriaux se schématise ci-après :



## 3.2 LIRE L'ETUDE D'IMPACT

### 3.2.1 PRESENTATION D'UNE PAGE TYPE PAR THEMATIQUE

Le thème se trouve en en-tête afin de rappeler et se repérer dans les différentes pièces.

Les parties sont organisées par thématique :

- Cadre géographique : climat, relief et topographie, géologie, pédologie ;
- Eaux souterraines et superficielles ;
- Milieu naturel ;
- Milieu humain et socio-économie ;
- Infrastructures de transport et circulations ;
- Paysage et patrimoine culturel ;
- Cadre de vie et santé humaine ;
- Energie, gaz à effet de serre et bilan carbone.

Pour exemple, le thème «milieu humain et socio-économie» se décline selon les enjeux environnementaux puis selon les incidences et les mesures associées.

**Titre de la thématique**  
**Titre de la sous thématique**  
**Élément d'attention**

#### 3.10.2 VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

##### L'ESSENTIEL SUR LA VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

En l'état actuel des connaissances, les simulations du climat futur dans le secteur de l'opération La Pauline indiquent une augmentation des températures (augmentation du nombre de jours très chauds et des extrêmes hauts des températures, diminution du nombre de jours de gel), une augmentation du nombre de jours pluvieux extrêmes, une légère augmentation des vitesses de vent et une augmentation du risque de feu de forêt et de sécheresse.

L'évolution du risque d'inondation par débordement de cours d'eau et par ruissellement est conditionné par l'augmentation de l'intensité des pluies extrêmes et de leur fréquence (+ 10 % d'ici la fin du siècle pour ces deux paramètres).

La moyenne des précipitations des jours de pluie et celle du nombre maximum de jours pluvieux consécutifs qui donnent une indication sur le risque de remontée de nappe évoluent peu (moins de 1 % de hausse à l'horizon 2100).

L'aléa retrait-gonflement des sols argileux augmentera en toute saison (plus particulièrement à l'automne) en lien avec une augmentation de l'intensité des vagues de chaleur et des sécheresses.

Il est également attendu une augmentation des risques de vagues de chaleur, de feux de forêt et de chutes de blocs.

##### PROJECTIONS CLIMATIQUES

Les projections climatiques présentées ci-après sont issues du portail Drias (Donner accès aux scénarios climatiques Régionalisés français pour l'Impact et l'Adaptation de nos Sociétés et environnement) qui met à disposition des projections climatiques régionalisées réalisées dans les laboratoires français de modélisation du climat (IPSL, CERFACS, CNRM). Les projections climatiques aux horizons 1995 (horizon temporel de référence), 2055 (horizon intermédiaire) et 2085 (horizon lointain) sont présentées pour deux scénarios d'évolution des teneurs en gaz à effet de serre (scénario médian RCP 4.5 et scénario pessimiste RCP 8.5).

Le point de maille DRIAS le plus proche de l'aire d'étude rapprochée pour lequel les projections climatiques sont disponibles est situé à environ 2 km à l'ouest de celle-ci.

L'évaluation de l'évolution du niveau marin est issue des travaux du groupe d'expert MedECC (Mediterranean Experts on Climate and environmental Change).

Rappel de la pièce

Rappel du chapitre

Etat initial de l'environnement

Les solutions d'adaptation au changement climatique de l'opération La Pauline sont présentées dans la partie une démarche d'écoconception continue et dans la partie incidences et mesures en phase exploitation.

##### TEMPERATURE

Les modélisations réalisées sur les paramètres climatiques liés à la température montrent une augmentation des jours chauds et une diminution des jours froids, quel que soit l'horizon ou le scénario. Le nombre de jours de fortes chaleurs (température maximale quotidienne > 35°C) passe de près de 2 jours en période de référence à environ 3,5 à 4 jours sur l'horizon intermédiaire, pour les deux scénarios. À l'horizon lointain, ce nombre atteint presque 6 jours pour le scénario le plus pessimiste alors qu'il est plus stable pour le scénario RCP 4.5 et reste à environ 4 jours.

##### Nombre de jours de fortes chaleur (>35°C)

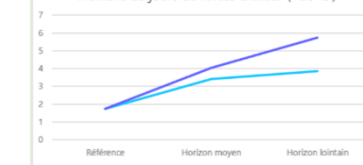


Figure 286 : Projections climatiques de la variable "Nombre de jours de fortes chaleurs" selon trois horizons (référence, intermédiaire, lointain) et deux scénarios (RCP 4.5 et 8.5) (source : DRIAS)

À l'inverse, le nombre de jour de gel est divisé par 9 dans le cas du scénario RCP 8.5 sur l'horizon lointain. Toutefois, on observe une nette diminution du nombre de jours de gel dès l'horizon intermédiaire, dans le cas des deux scénarios. En effet, pour le RCP 4.5, cette diminution est déjà de 50 % par rapport à la période de référence et elle atteint 60 % pour le RCP 8.5.

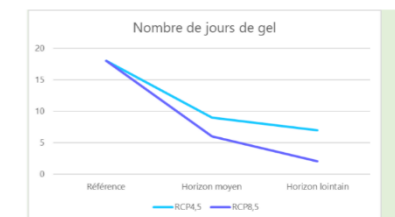


Figure 287 : Projections climatiques de la variable "Nombre de jours de gel" selon trois horizons (référence, intermédiaire, lointain) et deux scénarios (RCP 4.5 et 8.5) (source : DRIAS)

Au regard de l'extrême chaud de la température maximale journalière (les 10 % des températures maximales quotidiennes les plus élevées), on observe une augmentation de 2,5°C à 5°C par rapport à la période de référence. L'évolution de la variable est quasi similaire sur les deux scénarios à l'horizon intermédiaire (environ + 2,5°C), en revanche à l'horizon lointain, le scénario RCP 4.5 témoigne d'une stabilisation des températures alors que le scénario RCP 8.5 montre une progression à environ +5°C par rapport à la période de référence.

##### PRECIPITATIONS

L'évolution des paramètres liés aux précipitations montre une stabilité ou une faible augmentation des paramètres à l'horizon lointain. En particulier, le nombre maximum de jours pluvieux consécutifs reste stable, quel que soit l'horizon et le scénario. De la même manière, les précipitations moyennes des jours pluvieux restent également stables dans le temps et selon les deux scénarios étudiés, puisqu'on observe une évolution quasi-similaire avec les deux scénarios climatiques, de moins de 1 % par rapport à la période de référence.

Le nombre de jours de précipitations extrêmes (dépassé seulement dans 1 % des cas) évolue respectivement de +4 à +16 % à l'horizon lointain, avec les scénarios RCP 8.5 et 4.5.

Enfin, l'intensité des précipitations extrêmes témoigne d'une légère baisse pour le scénario RCP 4.5 (<1 % à l'horizon intermédiaire, alors que le scénario RCP 8.5 montre une augmentation de 5 % des valeurs au même horizon. En revanche, à l'horizon lointain, la tendance s'inverse puisque les précipitations augmentent pour le RCP 4.5 (+10 %) alors que les valeurs projetées sur le scénario RCP 8.5 sont similaires à celles de référence.

Rappel du chapitre ou de la thématique

Synthèse des enjeux

Hiérarchisation des enjeux

Thématique	Sous thématique	Description	Niveau d'enjeu
Milieu physique (hors eaux souterraines et superficielles)	Climat et risques associés	L'aire d'étude rapprochée est concernée par un climat méditerranéen, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important, des vents violents fréquents et des précipitations irrégulières. L'aire d'étude rapprochée est également concernée par le risque de canicule. Le risque d'incendie de forêt y est faible à nul.	Moyen
	Géologie et risques associés	Le contexte géologique de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence de terrains gréseux et péliques d'âge permien. Ces terrains affleurent localement dans la partie nord de l'aire d'étude rapprochée, notamment au droit du bois des Touraches. Ailleurs, ces terrains sont recouverts par des alluvions limoneuses, caillouteuses et argileuses et des épanchages quaternaires constitués de gros blocs et cailloutis. Les investigations géotechniques réalisées sur site dans le cadre de l'opération La Pauline confirment et précisent le contexte géologique décrit ci-dessus. Elles mettent en évidence les couches de sol suivantes, du haut vers le bas : remblais d'aménagement graveleux-limoneux à limono-graveleux, alluvions würmiennes constituées de limons plus ou moins graveleux et substratum permien constitué de grès gris et rouge et <del>grès</del> grès rouges, plus ou moins altérés et fracturés. L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en zone de sismicité faible et dans une zone d'aléa de retrait-gonflement des argiles moyen. Les communes de La Garde et de La Crau présentent un potentiel radon de catégorie 3 sur 3.	Moyen
	Relief et topographie	Le relief, en pente vers le sud, est peu marqué. Des buttes de faible altitude sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée, notamment à la jonction des lignes ferroviaires Marseille - Vintimille et la ligne La Pauline - Hyères (bois des Touraches). Ces deux lignes s'inscrivent en remblai dans l'aire d'étude rapprochée, excepté au droit du bois des Touraches.	Moyen
Eaux souterraines et superficielles	Eaux souterraines	Deux masses d'eau souterraines sont présentes au droit de l'aire d'étude rapprochée : les alluvions et substratum calcaire du Muschelkalk de la plaine de l'Eygoutier (FRDG205) et les formations variées de la région de Toulon (FRDG514). Les eaux souterraines sont présentes à faible profondeur au droit de l'aire d'étude rapprochée (de l'ordre de 1,5 à 5 m de profondeur d'après les données bibliographiques). Elles s'écoulent du nord vers le sud. D'après les données disponibles et les investigations hydrogéologiques de terrain, les niveaux de nappe sont de l'ordre de + 27 à + 31 m NGF au sud du PRO de l'A570 (secteur de la gare et du PEM compris) et de + 34 à + 39 m NGF au nord du PRO de l'A570. Les grès et les péliques d'âge permien qui affleurent localement dans l'aire d'étude rapprochée sont peu perméables. Il est considéré que le permien ne reforme pas de nappe au sens premier du terme mais se caractérise par des circulations d'eau. La présence d'eaux souterraines à faible profondeur constitue un enjeu très fort.	Très fort
	Etat qualitatif et quantitatif des eaux souterraines	La masse d'eau souterraine des alluvions présente un état quantitatif et qualitatif médiocre. Celle des formations variées de la région de Toulon présente un bon état quantitatif et qualitatif. La non-dégradation des eaux souterraines constitue un enjeu fort.	Fort
	Usages des eaux souterraines	Les masses d'eau souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable et industriel. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe toutefois pas d'aire d'alimentation de captage public ni de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable. Elle n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux. Sept piézomètres et un forage de reconnaissance géotechnique sont recensés dans la banque du sous-sol du BRGM au droit de l'aire d'étude rapprochée, le niveau d'enjeu est donc qualifié de moyen.	Moyen
	Eaux superficielles	L'aire d'étude rapprochée est localisée dans le sous-bassin versant Côtiers Ouest Toulonnais (référence LP_16_02) et ne recoupe aucune masse d'eau de rivière du SDAGE. Le réseau hydrographique de l'aire d'étude rapprochée se compose du Ruisseau le Réganas, ainsi que d'un cours d'eau (sans nom) et deux écoulements temporaires (sans nom) au nord-est de l'aire d'étude rapprochée, tous trois affluents du ruisseau Lambert situé à environ 150 m à l'est de l'aire d'étude rapprochée. Le ruisseau Lambert et le ruisseau le Réganas sont des affluents de l'Eygoutier qui s'écoule à environ 800 m à l'est de l'aire d'étude rapprochée. Un réseau de canaux d'eaux pluviales (écoulements temporaires) est présent à l'ouest de la ligne Marseille - Vintimille, ainsi qu'une noue qui longe la voie ferrée Marseille - Vintimille entre l'autoroute A570 et le faisceau de voie de l'ITE Pétrogarde. La présence de cours d'eau constitue un enjeu fort.	Fort
	Qualité des eaux superficielles	L'Eygoutier qui s'écoule à 800 m à l'est de l'aire d'étude rapprochée et dans lequel se jettent les écoulements présents dans l'aire d'étude rapprochée, présente un état écologique médiocre et un mauvais état chimique.	Fort
Usages des eaux superficielles	Aucun usage des eaux superficielles n'est identifié dans l'aire d'étude rapprochée. Aucun enjeu n'est donc retenu.	Absence d'enjeu	

Les enjeux sont déclinés selon 5 niveaux hiérarchiques (faible, moyen, assez fort, fort, très fort) et complétés de la notion de « absence d'enjeu ».

La description des éléments de cette échelle est détaillée au chapitre 8 « Méthodologie et auteurs » de la pièce C, Tome 1, Etude d'impact générale.

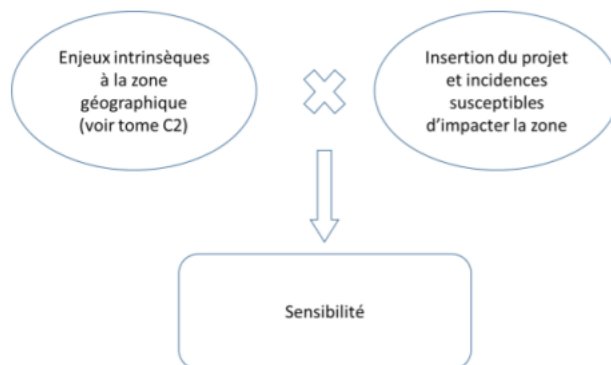
La sensibilité est déclinée selon 3 niveaux hiérarchiques :

Evaluation des sensibilités des différentes thématiques
Sensibilité forte
Sensibilité moyenne
Sensibilité faible

L'incidence du projet est déclinée selon 4 niveaux hiérarchiques.

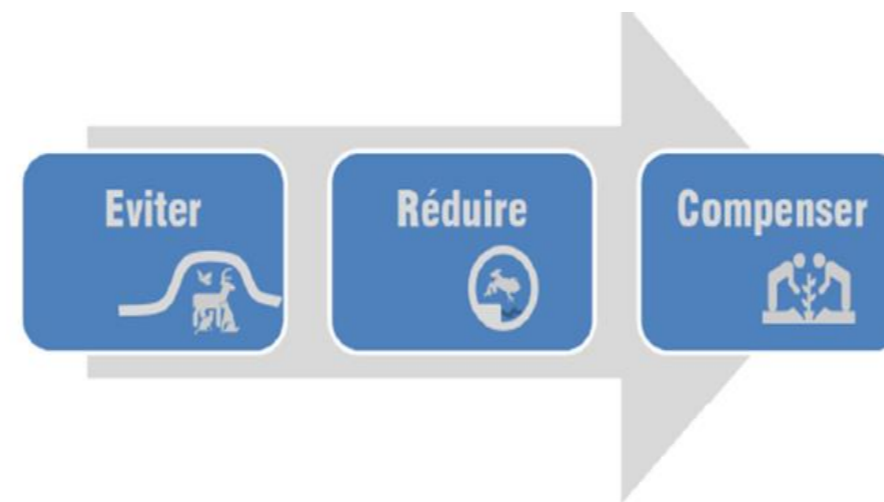
Evaluation des incidences du projet après application des mesures retenues
Effets positifs significatifs du projet
Pas d'incidences résiduelles par évitement dans le choix des solutions retenues et/ou par application de mesures génériques qui relèvent des « règles de l'art ».
Pas d'incidences résiduelles notables grâce aux mesures de réduction retenues.
Incidences résiduelles notables faisant l'objet de mesures de compensation

La description des éléments de ces échelles est détaillée au chapitre 8 « Méthodologie et auteurs » de la pièce C, Tome 1, Etude d'impact générale.



La classification des mesures lors d'incidences du projet se base sur la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser) comprend :

- **ME** : Mesure d'Evitement ;
  - **MR** : Mesure de Réduction ;
  - **MC** : Mesure de Compensation ;
- et la complète par :
- **MA** : Mesure d'Accompagnement ;
  - **MS** : Mesure de Suivi.



Les mesures ERC montrent plus directement les choix réalisés par le maître d'ouvrage pour intégrer les considérations liées à l'environnement et la santé humaine dans son projet, puis en limiter les conséquences. La réflexion vise à chercher l'évitement avant tout, puis la réduction des incidences qui n'ont pu être évitées et seulement en dernier lieu la compensation, si des incidences résiduelles restent notables après réduction.

Rappel de la pièce

Précision du chapitre

LE PROJET DES PHASES 1 & 2  
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur  
PIECE C – TOME 2 : CAHIERS TERRITORIAUX - LA PAULINE

Incidences et mesures

Thématique

Incidences du projet et mesures retenues - PHASE REALISATION			
Thématique	Sensibilité du projet vis-à-vis de la sous-thématique	Incidences du projet	Dispositions retenues spécifiques au projet et à l'opération et incidences résiduelles <i>Les mesures génériques sont appliquées à toutes les opérations.</i>
Milieu physique	Géologie et risques associés	Réalisation d'environ 83 000 m <sup>3</sup> de déblais, dont 60 000 m <sup>3</sup> résultant de terrassements nécessaires à la réalisation des plateformes ferroviaires : <b>incidence directe notable</b> Nécessité de matériaux d'apport (environ 42 000 m <sup>3</sup> ) : <b>incidence non notable</b> Perturbation du milieu liés aux mouvements de terres, au stockage provisoire des terres et à l'émission de matières en suspension : <b>incidence directe notable</b> Recouvrement potentiel de terres polluées lors des terrassements : <b>incidence notable</b> Effet du retrait-gonflement des argiles sur la stabilité des infrastructures projetées : <b>incidences directes et permanentes notables</b>	<b>Incidence résiduelle non notable</b>
	Eaux souterraines	En l'absence de rabattement de nappe, <b>aucune incidence quantitative</b> sur travaux sur les eaux souterraines n'est attendue à ce stade. Seule une gestion des venues d'eau souterraines dans certaines fouilles est envisagée. Les investigations et études hydrogéologiques en cours se poursuivent. Pollution accidentelle des eaux souterraines : <b>incidence indirecte notable</b> Migration d'une éventuelle pollution accidentelle jusqu'aux piézomètres du site Pétrogarde et au forage de reconnaissance géotechnique référencés dans la banque du sous-sol du BRGM : <b>incidence directe non notable</b> . Cette incidence semble peu probable à ce stade.	<b>MA</b> : Concertation réalisée avec Pétrogarde afin de vérifier la réalité de l'usage des puits identifiés dans la banque du sous-sol du BRGM et de définir d'éventuelles mesures pour éviter toute contamination des puits
	Eaux superficielles	Destruction de la noue située le long la voie ferrée Marseille – Vintimille entre l'autoroute A570 et le faisceau de voie de l'ITE Pétrogarde : <b>incidence définitive notable</b> Rupture de la continuité hydraulique du canal longeant la voie ferrée Marseille – Vintimille : <b>incidence définitive notable</b> Faible augmentation du débit du réseau hydrographique en cas de rejet de faibles volumes d'eau pompées pour épurer les fouilles des ouvrages situés sous le niveau de la nappe : <b>incidence temporaire non notable</b> Interception potentielle d'écoulements diffus : <b>incidence temporaire non notable</b> Pollution accidentelle des eaux rejetées dans les eaux superficielles (réseau urbain) : <b>incidence temporaire notable</b> <b>Aucune incidence attendue sur les usages</b>	<b>MR</b> : Pompage des eaux présentes dans la noue et rejet de celles-ci dans un bassin d'écrêtement définitif après obtention d'une autorisation de rejet par le gestionnaire du réseau <b>MR</b> : Maintien de la continuité des écoulements du canal d'eaux pluviales pendant les travaux <b>MR</b> : Réalisation des travaux si possible en période d'étiage afin de limiter les volumes d'eaux présents dans la noue et dans le canal d'eaux pluviales.
	Risques inondation	Gare située sur un glacis en pente (autour de 1%). Secteur potentiellement sujet aux débordements de nappes. Secteur du PEM (au niveau des emprises du site Fabemi) sujet à un aléa inondation (caractérisé par de faibles hauteurs d'eau) en cas de débordements du Régana.	Partie ouest du futur pôle d'échange multimodal de La Pauline située en bordure extérieure du champ d'expansion de crue exceptionnelle dans une zone d'eaux mortes (secteur correspondant principalement aux actuelles emprises du site Fabemi). La présence de dépôts provisoires de matériaux ou d'installations de chantier au droit de cette zone réduirait le champ d'expansion des crues et constituerait un obstacle temporaire aux écoulements : <b>incidence temporaire notable</b> .

Page 309/470

Page 47/79

Sensibilité

Incidences

Mesures

3.2.2 PRESENTATION DES CARTES  
Titre de la carte

LE PROJET DES PHASES 1 & 2  
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur  
PIECE C – TOME 2 : CAHIERS TERRITORIAUX - LA PAULINE

Titre initial du cahier territorial

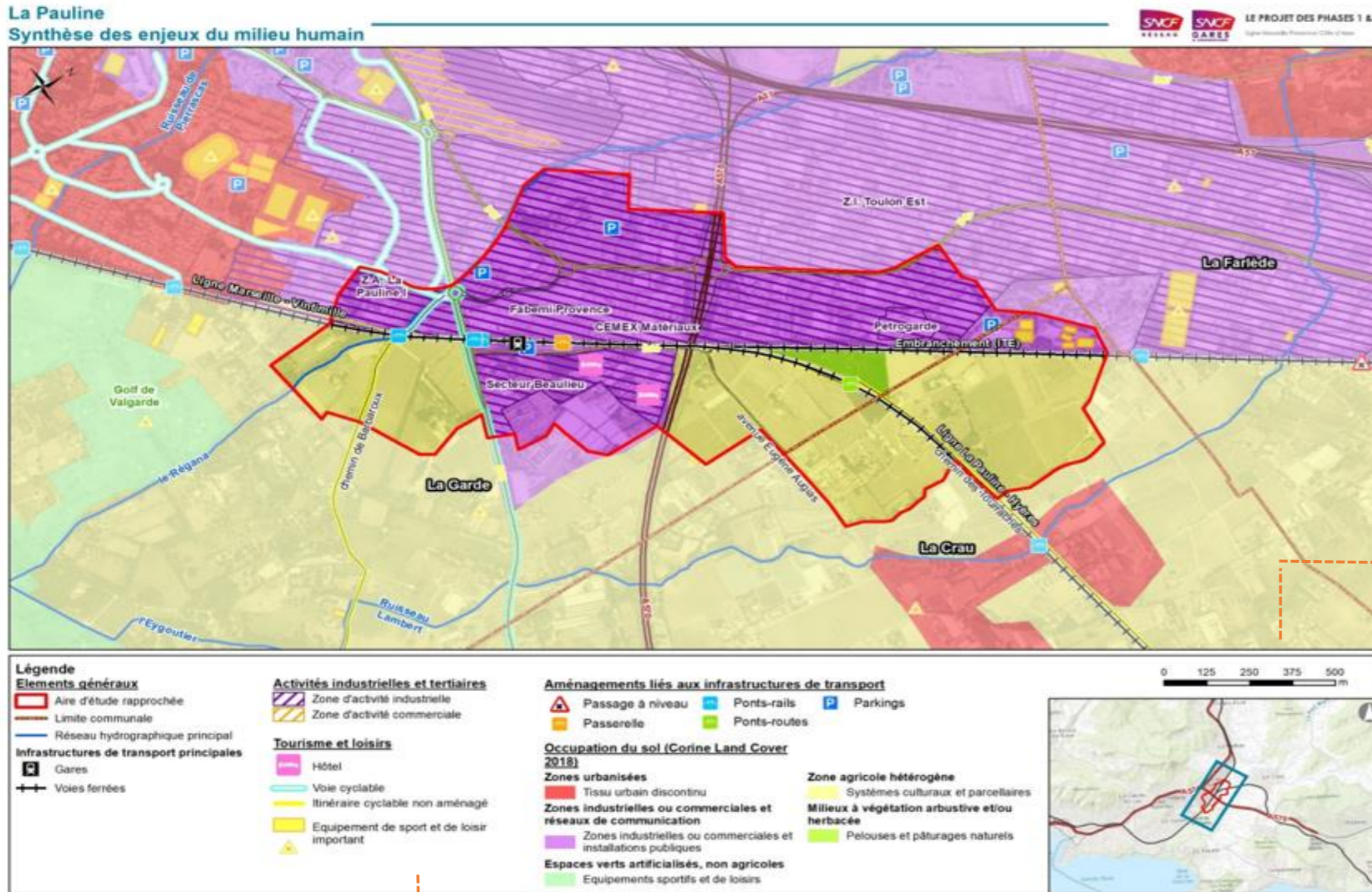


Figure 155 : Carte des enjeux relatifs au milieu humain (Egis, 2024)

Légende

- Logo
- Echelle
- Codification GED
- Orientation
- Date de publication
- Version de la carte

## 4 GLOSSAIRE

### 4.1 TERMES GENERAUX

- **Aires d'étude** : Aires d'investigation et d'évaluation adaptées aux niveaux de détail des phases d'études successives et aux thématiques abordées.
- **Autorité Environnementale** : cette instance donne des avis, rendus publics, sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement et sur les mesures de gestion visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts, par exemple, la décision d'un tracé d'autoroute, la construction d'une ligne TGV ou d'une ligne à haute tension, mais aussi d'un projet local, dès lors qu'il dépend du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES), et qu'il est soumis à étude d'impact.
- **Commissaire enquêteur** : Le commissaire enquêteur est désigné, pour mener une enquête publique, sur la base d'une liste départementale d'aptitude, révisée chaque année par une commission présidée par le président du tribunal administratif. Il a la responsabilité de conduire, de manière impartiale, l'enquête publique nécessaire à la réalisation de projets ou l'approbation de plans ou programmes ayant un impact sur l'environnement.
- **Commission Nationale du Débat Public (CNDP)** : autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement. La CNDP détermine les modalités de participation du public pour les projets dont elle est saisie. Elles peuvent prendre la forme d'un débat public ou d'une concertation.
- **Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)** : conseil mis en place dans le cadre de la Loi LOM. Il a pour mission d'éclairer le gouvernement sur les politiques d'investissement dans la mobilité et les transports. Il établit plus particulièrement des propositions sur les orientations et priorités des investissements publics, tout particulièrement ceux de l'État et de ses opérateurs, et leur financement, en veillant à la cohérence des politiques de l'ensemble des autorités organisatrices concernées et en tenant compte des conditions de maintenance et d'exploitation future de ces investissements.
- **HPMV** : Haute Performance Marseille Vintimille
- **LNPCA** : Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
- **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** : la loi d'orientation des mobilités (LOM) est une loi promulguée le 24 décembre

2019, annoncée pour être une loi structurante comme l'est la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) votée en 1982. Elle transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

- **Maître d'œuvre (MOE)** : désigne le contractant intervenant sur le projet pour une mission d'étude ou de prestation en Maîtrise d'œuvre.
- **Maître d'ouvrage (MOA)** : désigne l'entité qui porte le projet (SNCF Réseau et SNCF Gare et Connexion dans le cas présent).
- **Opération** : Par convention, le terme « opération » désigne les composantes faisant partie du **projet**.
- **Option de projet** : Solution étudiée par le maître d'ouvrage en réponse aux objectifs du programme fonctionnel.
- **Option de référence** : Investissements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage du projet évalué dans le cas où celui-ci ne serait pas réalisé. Elle caractérise l'évolution du réseau ferré régional dans l'hypothèse d'une évolution tendancielle des aménagements sur le réseau existant mais sans investissement majeur. Ces dispositions peuvent concerner des investissements en infrastructures, la mise en place de mesures d'exploitation.
- **Parti d'aménagement** : Aménagements, ouvrages, travaux étudiés par le maître d'ouvrage pour répondre aux objectifs du programme d'opération.
- **PLU/PLUi** : document d'urbanisme (PLU) communal ou intercommunal (PLUi) qui détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols.
- **« Projet » ou « Projet des phases 1 & 2 »** : c'est le projet tel qu'il a été présenté dans les pièces A, B et C – Tome 1 – Partie 2 du dossier ayant fait l'objet d'un arrêté d'autorisation d'utilité publique.
- **Protocole de financement** : un « protocole d'intention » a été établi par les financeurs du projet. Il a pour objet de consigner un premier accord entre les parties sur les principes de réalisation et les modalités de financement. Ces principes reposent sur une répartition entre, d'une part, l'Etat, et d'autre part, les collectivités territoriales, parties prenantes dans le projet. Un soutien de l'Union Européenne est également attendu.
- **SNCF Gares et Connexions** : entité de SNCF Mobilités chargée de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour les études de conception des gares et des PEM.
- **SNCF Réseau** : Filiale de la SNCF chargée de la gestion et de l'entretien des infrastructures ferroviaires en France.

### 4.2 TERMES REGLEMENTAIRES

- **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** : la DUP est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique. La DUP est obtenue à l'issue d'une enquête d'utilité publique.
- **Demande d'Autorisation Environnementale (DAE)** : L'autorisation environnementale est un outil de simplification permettant de rassembler, en une seule procédure d'autorisation, plusieurs procédures auxquelles un projet peut être soumis dans divers champs environnementaux (eau, risques, énergie, paysage, biodiversité, déchets...).
- **Enquête publique** : une enquête publique est une procédure réglementée d'information et de consultation de citoyens, décidée par une autorité légitime, avec des champs d'applications et des moyens variables. Elle peut être mise en œuvre préalablement à certains projets ou décisions. Son animateur (souvent dénommé "commissaire" ou "commissaire enquêteur") est réputé d'une part indépendant des autorités concernées, organisatrice et décisionnaire, et du champ d'application de l'enquête publique, et d'autre part sans conflit d'intérêts. Le résultat de l'enquête (ses conclusions) est remis par écrit, dans un rapport, au moins aux autorités concernées et peut être connu du public ;
- **MECDU** : « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » qui est une procédure courante qui permet de garantir la prise en compte d'un projet par les documents d'urbanisme, en adaptant certaines de leurs dispositions.
- **Scénario de référence** : selon l'article R. 122-5, l'ancien « scénario de référence » est une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles »

L'objectif du scénario de référence est d'avoir une vision prospective de l'environnement, en dressant un état initial dynamique (évolution de l'environnement sans le projet). Il doit permettre de comprendre le contexte environnemental, actuel

et à venir dans lequel s'inscrit le projet pour mieux le concevoir en respectant la séquence « Eviter, Réduire, Compenser »<sup>1</sup>.

- **Scénario de référence (dans les études spécialisées)** : les études spécialisées (acoustique, qualité de l'air, circulation ...) comportent souvent leur propre scénario de référence, dénommé parfois scénario « au fil de l'eau » ou « situation de référence ». Ce scénario correspond à l'évolution de la thématique considérée en l'absence de mise en œuvre du projet et permet de comparer les effets du projet sur la thématique avec la situation sans projet.

#### 4.3 TERMES FERROVIAIRES

- **Appareil de voie** : Élément de la voie ferrée qui permet d'assurer le support et le guidage du matériel roulant ferroviaire sur un itinéraire donné, lorsque d'autres itinéraires en divergent ou le traversent. Il permet entre autres d'assurer les bifurcations et les croisements d'itinéraires.
- **Block automatique lumineux (BAL)** : Signalisation latérale pour la gestion et la régulation des circulations ferroviaires.
- **Cadencement** : Répétition à intervalles réguliers (2 heures, 1 heure, demi-heure...) du même schéma de dessertes, heures de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée. Cette organisation du service ferroviaire se fait en intégrant les sillons, du plus rapide au plus lent, selon un schéma symétrique (l'organisation est la même dans les deux sens et les trains se donnent correspondance dans tous les cas où cela est pertinent).
- **Desserte** : Arrêt d'un train pour prendre ou laisser des voyageurs.
- **Desserte en contre-pointe** : La desserte en contre-pointe est celle du sens opposé à la pointe. Par exemple si la desserte de pointe se fait le matin de la banlieue vers la ville-centre, la desserte de la contre-pointe se fait de la ville-centre vers la banlieue.

- **ERTMS** : Système européen de gestion du trafic ferroviaire (en anglais, European Rail Traffic Management System, ERTMS) est une initiative européenne qui vise à harmoniser la signalisation ferroviaire en Europe. Il est installé sur le projet Haute Performance Marseille-Vintimille (HPMV).
- **Gare (voyageurs)** : Ensemble d'installations permettant l'accueil des voyageurs, l'arrêt des trains à quais (pour la montée et la descente des voyageurs) et permettant également d'effectuer des opérations de gestion des circulations : changement de voie, départ d'origine, dépassement, ....
- **Halte ferroviaire** : Ensemble d'installations situé en pleine ligne (en dehors d'une gare), ouvert au service des voyageurs (permettant la montée et la descente des voyageurs).
- **Hyperpointe** : Heure la plus chargée de la période de pointe de la journée ;
- **Ligne à grande vitesse (LGV)** : Ligne spécialement construite ou aménagée pour la circulation à plus de 220 km/h et ses raccordements au **réseau classique** ;
- **OCP** : Opération Coup de Poing
- **PK** : Point Kilométrique
- **Point d'arrêt** : Désigne à la fois les **haltes ferroviaires** et les **gares** ouvertes au service des voyageurs.
- **Pôle d'échange multimodal (PEM)** : Point d'arrêt aménagé pour l'échange de voyageurs entre plusieurs modes de transport.
- **Régularité** : Niveau de trains à l'heure par rapport à l'ensemble des trains (ou l'inverse : niveau des trains qui ne sont pas à l'heure, éventuellement mesuré par le nombre de minutes perdues).
- **Réseau classique** : Désigne l'ensemble du réseau ferroviaire à l'exception des lignes à grande vitesse.
- **Réseau conventionnel** : Voir **réseau classique** ;
- **Ripage** : Mise en place d'un élément par translation horizontale, perpendiculairement à l'axe de l'ouvrage.
- **RFN : Réseau ferré national** : Partie publique du réseau ferroviaire dont SNCF Réseau est propriétaire.

- **Robustesse** : Aptitude du système pour résister aux aléas et incidents.
- **Section / sous-section** : Résultat des découpages géographiques de **l'aire d'étude** en sous-ensembles géographiques homogènes.
- **Saut de mouton** : Dispositif ferroviaire constitué d'un pont, d'une tranchée ou d'un court tunnel permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant par-dessus ou par-dessous.
- **SERM** : Service Express Régional Métropolitain (SERM)
- **Sillon** : Capacité d'infrastructure mise en forme pour préparer la circulation d'un train sur la base d'un horaire prédéfini.
- **TaGV Intersecteur** : Un TaGV intersecteur est un TaGV n'ayant ni pour origine ni pour destination une des grandes gares parisiennes. Il relie donc une gare de province à une autre gare de province (voire étrangère, comme Bruxelles et Luxembourg) sans desservir une gare intramuros de Paris.
- **TaGV Radial** : Un TaGV radial relie Paris intramuros à différentes gares de province ou à l'étranger par des lignes radiales indépendantes (LGV Sud-Est, LGV Atlantique, LGV Nord et LGV Est européenne).
- **TER omnibus** : Train desservant toutes les gares de son parcours.
- **Terrier** : Abaissement de la plateforme par creusement sous d'autres voies et couverture partielle des rampes d'accès (en tranchée ouverte ou couverte)
- **TER semi-direct** : Train ne desservant que les principales gares de son parcours.
- **TVP** : Traversée Voie Piétonne

<sup>1</sup> Il est à préciser que cet article a été modifié par décret n° 2021-837 du 29 juin 2021, qui a supprimé le terme de « scénario de référence » pour en garder la notion. Le terme est cependant conservé dans le présent dossier

## 4.4 TERMES PAR THEMATIQUES SPECIFIQUES

### 4.4.1 GEOLOGIE

- **Cycle orogénique** : on appelle cycle orogénique le laps de temps pendant lequel se prépare, se développe, s'achève, s'érode une chaîne de montagnes.
- **Faciès géologique** : un faciès géologique est un ensemble des caractères lithologiques (composition minérale, structures sédimentaires, géométrie, etc.) ou paléontologiques (fossiles) d'une roche sédimentaire ou métamorphique, ou d'un terrain. C'est l'aspect que revêt une roche ou un ensemble de couches géologiques.
- **Karst** : un karst est un massif calcaire dans lequel l'eau a creusé de nombreuses cavités. On parle de massifs ou de reliefs karstiques. On trouve dans les reliefs karstiques des formes géographiques bien particulières comme les dolines, les poljes, les canyons ou encore les résurgences.
- **Polje** : un poljé est une dépression karstique à fond plat fermée entièrement ou non par des versants rocheux escarpés. Les eaux sont souvent évacuées par un trou au fond du poljé appelé ponor ; le poljé est ainsi relié à une nappe phréatique par un conduit naturel, ce qui produit une résurgence à l'origine d'un cours d'eau ou de l'inondation de la dépression ;
- **Puissance** : la puissance est la plus petite dimension d'une strate (supposée plane). Si la couche est horizontale, elle est égale à l'épaisseur.

### 4.4.2 EAUX SUPERFICIELLES, SOUTERRAINES ET LITTORALES

- **Aquifère** : sol ou roche réservoir originellement poreuse ou fissurée, contenant une nappe d'eau souterraine et suffisamment perméable pour que l'eau puisse y circuler librement.
- **Aquitard** : représente une formation imperméable ou semi-perméable qui participe au drainage vertical des formations encaissantes plus perméables.
- **Assec** : Assèchement temporaire d'un cours d'eau ou d'un tronçon de cours d'eau ou d'un plan d'eau.
- **Bassin versant** : portion de territoire délimitée par des lignes de crête (ou lignes de partage des eaux) et irriguée par un même réseau hydrographique.

- **Biocénose** : Ensemble des organismes vivants (animaux et végétaux dont microorganismes) qui occupent un écosystème donné.
- **Cours d'eau karstique** : Voie d'eau naturelle à écoulement pérenne ou intermittent, superficiel ou souterrain traversant des terrains fissurés en général calcaire (zone de karst) et pouvant subir des pertes ou bénéficier d'apports dus à des résurgences.
- **Etat chimique** : Appréciation de la qualité d'une eau sur la base des concentrations en polluants incluant notamment les substances prioritaires. L'état chimique comporte deux classes : bon et médiocre.
- **Etat écologique** : Appréciation de la structure et du fonctionnement des écosystèmes aquatiques associés aux eaux de surface. Il s'appuie sur ces critères appelés éléments de qualité qui peuvent être de nature biologique (présence d'êtres vivants végétaux et animaux), hydromorphologique ou physico-chimique. L'état écologique comporte cinq classes : très bon, bon, moyen, médiocre et mauvais.
- **Etiage** : Période de plus basses eaux des cours d'eau et des nappes souterraines (généralement l'été pour les régimes pluviaux).
- **Hydroécocorégion** : zone présentant des caractéristiques de géologie, de relief et de climat "homogènes".
- **Lit majeur** : Lit maximum qu'occupe un cours d'eau dans lequel l'écoulement ne s'effectue que temporairement lors du débordement des eaux hors du lit mineur en période de très hautes eaux (en particulier lors de la plus grande crue historique).
- **Lit mineur** : Partie du lit comprise entre des berges franches ou bien marquées dans laquelle l'intégralité de l'écoulement s'effectue la quasi-totalité du temps en dehors des périodes de très hautes eaux et de crues débordantes.
- **Masse d'eau** : désigne, selon la Directive Cadre sur l'eau, un cours d'eau ou une partie de cours d'eau aux caractéristiques homogènes justifiant d'objectifs communs de gestion.
- **Masses d'eau côtières** : masses d'eau qui s'étendent, selon la Directive Cadre sur l'eau, depuis le littoral jusqu'à une distance d'un mille nautique en mer. Leur état chimique est contrôlé au regard de seuils appliqués aux teneurs en 50 substances chimiques.
- **Nappe alluviale** : Volume d'eau souterraine contenu dans des terrains alluviaux, en général libre et souvent en relation avec un cours d'eau.
- **Surcote** : Une surcote est un dépassement « anormal » du niveau de la marée haute ou du recul de la marée basse.

### 4.4.3 BIODIVERSITE

- **Aire d'étude immédiate** : espaces concernés par l'emprise directe du projet et de tous ses aménagements connexes, dont les emprises chantier provisoires.
- **Biodiversité** : désigne la variété des formes de vies sur terre. Elle s'apprécie en considérant la diversité des écosystèmes, et des espèces dans l'espace et le temps, ainsi que les interactions au sein de ces niveaux d'organisations et entre eux.
- **Continuités écologiques** : éléments du maillage d'espaces ou de milieux constitutifs d'un réseau écologique. Au titre des dispositions des articles L. 371-1 et suivants du Code de l'Environnement, cette expression correspond à l'ensemble des « réservoirs de biodiversité », des « corridors écologiques », les cours d'eau et les canaux.
- **Réservoir de biodiversité (RB)** (ou zone nodale) : il constitue, à l'échelle de l'aire d'étude, un espace où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée. Les conditions indispensables à son maintien et à son fonctionnement y sont réunies. Une espèce peut ainsi y exercer l'ensemble de son cycle de vie : alimentation, reproduction, repos. De manière plus globale, les milieux naturels peuvent y assurer leur fonctionnement. Il s'agit donc soit d'espaces à partir desquels des individus d'espèces peuvent se disperser, soit d'espaces rassemblant des milieux de grand intérêt. Les réservoirs de biodiversité comprennent tout ou partie des espaces protégés et les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité (article L. 371-1 II et R. 371-19 II du code de l'environnement), tout ou partie des cours d'eau et canaux mentionnés au 1° et au 3° du III de l'article L. 371-1 du code de l'environnement qui constituent à la fois des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques.
- **Corridor écologique** : Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Les corridors écologiques peuvent être linéaires, discontinus ou paysagers. Les corridors écologiques comprennent les espaces naturels ou semi-naturels ainsi que les formations végétales linéaires ou ponctuelles permettant de relier les réservoirs de biodiversité, et les couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau mentionnées au I de l'article L. 211-14 du code de l'environnement (article L. 371-1 II et R. 371-19 III du code de l'environnement).

- **Sous-trame (ou continuum)** : sur un territoire donné, c'est l'ensemble des espaces constitués par un même type de milieu (forêt, zone humide...) et le réseau que constituent ces espaces plus ou moins connectés. Ils sont composés de réservoirs de biodiversité, de corridors et d'autres espaces qui contribuent à former la sous-trame pour le type de milieu correspondant.
- **Mesures ERC** : Mesures « Eviter, Réduire et Compenser » est une déclinaison technique et opérationnelle des engagements internationaux, communautaires ou nationaux pris par la France en matière de préservation des milieux naturels.
- **Réservoir de biodiversité « relais »** : Espaces pouvant accueillir des populations viables pour certaines espèces ou pouvant servir de milieux transitoires de repos et d'alimentation pour d'autres.
- **Trame noire** : ensemble des corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité et empruntés par les espèces nocturnes.
- **Trame verte et bleue (TVB)** : réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique ainsi que par les documents de planification de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements. La Trame verte et bleue contribue à l'amélioration de l'état de conservation des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau. Elle s'applique à l'ensemble du territoire national à l'exception du milieu marin.
- **Natura 2000** : réseau européen de sites, marins ou terrestres, désignés pour protéger un certain nombre d'habitats et d'espèces représentatifs de la biodiversité européenne. La liste précise de ces habitats et espèces est annexée à la directive européenne oiseaux et à la directive européenne habitats-faune-flore.
  - **Zone spéciale de conservation (ZSC)** : zones intégrées au réseau N 2000 au titre de la directive habitat où sont appliquées les mesures de conservation nécessaires au maintien ou rétablissement, dans un état de conservation favorable, des habitats naturels et/ou des populations des espèces pour lesquels le site est désigné.
  - **Zone de protection spéciale (ZPS)** : zones intégrées au réseau Natura 2000 au titre de la directive Oiseaux été élaborés à partir des zones importantes pour la conservation des oiseaux (Zico). Elles font l'objet de mesures conservatoires visant maintenir les populations d'oiseaux concernés, réduire les pressions qui s'exercent sur ces derniers et faciliter les migrations à l'échelle européenne.

- **ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique)** : sont des espaces homogènes écologiquement caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares.

#### 4.4.4 ENERGIE, GES ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

- **Aléa climatique** : incertitude en matière de climat.
- **AOT - Accumulation Ozone Exposure** : exposition cumulée à l'ozone.
- **Chaleur fatale** : la chaleur fatale, ou chaleur de récupération, est la chaleur issue d'un procédé et non utilisée par celle-ci. Elle peut ainsi être réutilisée directement ou après stockage pour améliorer un processus, pour chauffer un lieu ou des objets, pour refroidir ou pour produire de l'électricité.
- **Charge piézométrique** : aussi appelée hauteur piézométrique, elle correspond à la hauteur d'eau de l'aquifère. Par exemple, quand on fore un puits dans un terrain aquifère, le niveau de l'eau dans le puits (après qu'un équilibre a été atteint), indique la hauteur piézométrique de l'aquifère.
- **Degré-jour** : le nombre de degrés-jours d'une période de chauffage est égal au produit du nombre de jours chauffés multiplié par la différence entre la température intérieure moyenne du local considéré et la température extérieure moyenne.
- **Energie finale** : énergie délivrée et pouvant être utilisée dans l'état par l'utilisateur final.
- **Energie primaire** : énergie correspondant aux produits énergétiques « bruts » dans l'état dans lequel ils sont fournis par la nature, c'est-à-dire l'énergie potentielle contenue dans les produits après extraction mais avant transformation (exemple : bois, pétrole). Par convention, l'énergie électrique provenant des filières hydraulique, éolienne et photovoltaïque est considérée comme une production primaire.
- **Exposition** : personnes, services, ressources, infrastructures, qui peuvent être affectés par les variations de paramètres physico-chimiques/climatiques.
- **Forçage radiatif** : différence entre la puissance radiative reçue et la puissance radiative émise par un système climatique. Un forçage positif tend à réchauffer le système (plus d'énergie reçue qu'émise).
- **GES - Gaz à Effet de Serre** : gaz dont l'émission dans l'atmosphère participe au réchauffement climatique.

- **Indice feu météorologique** : estimation du risque d'occurrence d'un feu de forêt. Il se base sur un modèle empirique canadien, et il est calculé à partir de composantes qui tiennent compte des effets de la teneur en eau des combustibles et du vent sur le comportement des incendies ;
- **kWh - kiloWatheure** : unité utilisée pour mesurer une quantité d'énergie.
- **ktep - kilo tonnes équivalent pétrole** : unité utilisée pour mesurer une quantité d'énergie. 1 ktep représente 1000 tonnes équivalent pétrole (tep).
- **Mtep - Million de tonnes équivalent pétrole** : unité utilisée pour mesurer une quantité d'énergie. 1 Mtep représente 1 000 000 tonnes équivalent pétrole (tep).
- **MW - Mégawatt** : unité utilisée pour mesurer une puissance. 1 MW représente 1 000 000 Watt.
- **Phénologie** : événements périodiques chez les plantes, déterminés par les variations saisonnières du climat. Il s'agit par exemple de la floraison, la feuillaison, la fructification, ou le changement de couleur des feuilles.
- **PRG - Pouvoir de Réchauffement Global** : capacité d'un gaz à effet de serre à impacter le réchauffement climatique.
- **RCP - Representative Concentration Pathway** : scénarios de forçage radiatif établis par le GIEC et représentant l'évolution du climat futur.
- **Résilience** : en écologie, la résilience est définie comme la capacité d'un écosystème à retrouver ses fonctions après des perturbations importantes, qu'elles soient naturelles (incendie, inondation, tempête...) ou liées aux activités humaines (chasse, pratiques agricoles, pesticides...)
- **Sensibilité** : degré auquel le système est affecté par le changement climatique (GIEC, 2007).
- **Stock nival** : quantité annuelle de neige accumulée sur une zone donnée et exprimée en équivalent en eau (kg/m<sup>2</sup>) ;
- **Stress hydrique** : agression que subit une plante exposée à un environnement sec, salin ou froid. Sa réaction est caractérisée par une transpiration supérieure à l'absorption d'eau.
- **tep - tonne équivalent pétrole** : unité utilisée pour mesurer une quantité d'énergie.
- **teq CO2 - tonne équivalent CO2** : unité de mesure utilisée pour comparer les émissions de divers gaz à effet de serre sur la base de leur potentiel de réchauffement global (PRG), en convertissant les quantités des divers gaz émis en la quantité équivalente de dioxyde de carbone ayant le même potentiel de réchauffement planétaire.

- **TWh -TéraWatheure** : unité utilisée pour mesurer une quantité d'énergie. 1 TWh représente un milliard de kilowatheures (kWh).
- **Vague de chaleur** : on parle de vague de chaleur lorsqu'on observe des températures anormalement élevées pendant plusieurs jours consécutifs.
- **Vague de froid** : on parle de vague de froid lorsque l'épisode dure au moins deux jours et que les températures atteignent des valeurs nettement inférieures aux normales saisonnières de la région concernée.
- **Vulnérabilité** : degré auquel le système est susceptible de surmonter ou pas l'effet du changement climatique. (GIEC, 2007).

#### 4.4.5 ACOUSTIQUE ET VIBRATION

- **Bruit solidien** : Le bruit solidien est la perception auditive du bruit de grondement occasionné par la vibration du sol (par opposition au bruit aérien qui se transmet dans l'air).
- **Décibel dB(A)** : unité logarithmique d'intensité sonore.
- **LAeq** : niveau continu équivalent exprimé en dB(A). Il correspond au niveau sonore moyen sur une période déterminée.
- **Lden** : le Lden est un indicateur global harmonisé à l'échelle européenne tenant compte de cette différence de perception. Cet indicateur est calculé sur la base des niveaux équivalents sur les trois périodes de base : jour, soirée et nuit, auxquels sont appliqués des termes correctifs majorants, prenant en compte un critère de sensibilité accrue en fonction de la période.
- **LA Max** : il s'agit de la valeur maximale mesurée sur une certaine période de temps.
- **Seuil de perception tactile** : valeur seuil de l'amplitude d'une vibration à partir de laquelle cette dernière est perçue de façon non-auditive par les membres ou le corps.
- **Point noir de bruit (PNB)** : bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et dont la date d'autorisation de construire répond à des critères d'antériorité par rapport à la décision légale de projet de l'infrastructure.
- **Multi-exposition** : exposition cumulée à plusieurs sources de bruit.

#### 4.4.6 AIR ET SANTE

- **Valeur limite** : niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble.
- **Valeur cible** : niveau à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné, et fixé afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble.
- **Objectif de qualité** (valeurs spécifiques à la réglementation française) : niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures

proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

## 4.5 SIGLES

<b>AASQA</b>	Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air
<b>ABF</b>	Architecte des bâtiments de France
<b>ADAAM</b>	Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (agence d'urbanisme)
<b>ADEME</b>	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
<b>AE</b>	Autorité Environnementale
<b>AE-IGEDD</b>	l'Environnement et du Développement Durable
<b>AERMC</b>	Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée Corse
<b>AFITF</b>	Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France
<b>AGAM</b>	Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise
<b>AMC</b>	Analyse Multi Critère
<b>AMO</b>	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
<b>AMO G</b>	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Générale
<b>AMO S</b>	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Stratégie
<b>APD</b>	Avant-Projet Détaillé
<b>APS</b>	Avant-Projet Sommaire
<b>ARAF</b>	Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires
<b>ARS</b>	Agence Régionale de Santé
<b>AUDAT</b>	Agence d'Urbanisme De l'Aire Toulonnaise
<b>AUPA</b>	Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix
<b>AVAP</b>	Aires de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (remplace progressivement les ZPPAUP)
<b>BASIAS</b>	Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service
<b>BASOL</b>	Base de données sur les Sites et Sols Pollués
<b>BE</b>	Bureau d'Etude
<b>BEE</b>	Bureau d'Etudes Environnementales
<b>BEIE</b>	Bureau d'Etudes Inventaires Ecologiques
<b>BET</b>	Bureau d'Etudes Techniques
<b>BRGM</b>	Bureau de Recherche Géologiques et Minières
<b>CA</b>	Communauté d'Agglomération
<b>CBDD</b>	Carnet de Bord Développement Durable
<b>CBN</b>	Conservatoire Botanique National
<b>CBS</b>	Carte Stratégiques de Bruit
<b>CCAP</b>	Cahier des Clauses Administratives Particulières
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce et d'Industrie

<b>CCTP</b>	Cahier des Clauses Techniques Particulières
<b>CESR</b>	Conseil Economique et Social de la Région
<b>CEREMA</b>	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
<b>CSPF</b>	Cohérence Système et Programme Fonctionnel
<b>CETE</b>	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (inclus dans le CEREMA)
<b>CETU</b>	Centre d'Etudes des Tunnels
<b>CETUR</b>	Centre d'Etudes des Transports URbains
<b>CGEDD</b>	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
<b>CGDD</b>	Commissariat Général au Développement Durable
<b>CGI</b>	Commissariat Général à l'Investissement
<b>CIS</b>	Concertation Inter Services (anciennement Concertation Inter Administrative)
<b>CIADT</b>	Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire
<b>CNDP</b>	Commission Nationale du Débat Public
<b>CPA</b>	Communauté du Pays d'Aix
<b>COFIL</b>	COmité de PILotage
<b>COTEC</b>	COmité TEChnique
<b>COI</b>	Conseil d'Orientation des Infrastructures
<b>CPDP</b>	Commission Particulière du Débat Public
<b>CPER</b>	Contrat de Projet Etat/Région
<b>CRIGE</b>	Centre Régional de l'Information Géographique
<b>CSPS</b>	Coordonnateur pour la Sécurité et la Protection de la Santé
<b>CU</b>	Communauté Urbaine
<b>DATAR</b>	Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
<b>DB (dB)</b>	Décibels
<b>DCE</b>	Directive Cadre sur l'Eau
<b>DCF</b>	Direction de la Circulation Ferroviaire
<b>DCIF</b>	Dossier de Cohérence Intermodale et Ferroviaire
<b>DDTM</b>	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
<b>DD</b>	Développement Durable
<b>DDS</b>	Dossier de Définition de Sécurité
<b>DGITM</b>	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
<b>DI</b>	Directive Inondation
<b>DIT</b>	Direction des Infrastructures de Transport
<b>DM</b>	Décision Ministérielle

<b>DOG</b>	Document d'Orientations Générales
<b>DPS</b>	Dossier Préliminaire de Sécurité
<b>DRAC</b>	Direction Régionale des Affaires Culturelles
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>DS</b>	Dossier de Sécurité
<b>DTA</b>	Directive Territoriale d'Aménagement
<b>DUP</b>	Déclaration d'Utilité Publique
<b>EBC</b>	Espace Boisé Classe
<b>ECTE</b>	Etudes de Conception Technique, Environnementale et d'exploitation
<b>EDD</b>	Environnement et Développement Durable
<b>EIC</b>	Etablissement Infra Circulation
<b>EPA</b>	Etablissement Public d'Aménagement
<b>EPEUP</b>	Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique
<b>EPSF</b>	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
<b>ERTMS</b>	European Rail Traffic Management System : système européen de gestion du trafic ferroviaire
<b>EUP</b>	Enquête d'Utilité Publique
<b>FNAUT</b>	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
<b>GED</b>	Gestion Electronique des Documents
<b>GES</b>	Gaz à Effet de Serre
<b>GIEC</b>	Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat
<b>GREC-PACA</b>	Groupe Régional d'Experts sur le Climat en Provence-Alpes-Côte d'Azur
<b>G&amp;C</b>	Gare et Connexions
<b>GL</b>	Grandes Lignes
<b>GOV</b>	Graphique d'Occupation des Voies
<b>HPMV</b>	Haute Performance Marseille Vintimille
<b>ICPE</b>	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
<b>ICGV</b>	Inter Cité à Grande Vitesse
<b>IED</b>	Directive sur les Emission Industrielles
<b>I&amp;P</b>	Ingénierie & Projet
<b>INRAE</b>	Institut National de Recherche pour l'Agriculture, l'Alimentation et l'Environnement
<b>INSEE</b>	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
<b>IPCS</b>	Installation Permanente de Contresens
<b>ITE</b>	Installation Terminale Embranchée
<b>LGV</b>	Ligne à Grande Vitesse
<b>LN</b>	Ligne Nouvelle

<b>LNPCA</b>	Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
<b>LOTI</b>	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
<b>LOM</b>	Loi d'Orientation des Mobilités
<b>LPH</b>	La Pauline-Hyères
<b>LPO</b>	Ligue de Protection des Oiseaux
<b>MIN</b>	Marché d'Intérêt National
<b>MOA</b>	Maîtrise d'Ouvrage
<b>MOE</b>	Maîtrise d'Œuvre
<b>MOP</b>	Maîtrise d'Ouvrage Publique
<b>MAMP</b>	Métropole Aix-Marseille-Provence
<b>MSC</b>	Marseille Saint-Charles
<b>NAE</b>	Nice Aéroport
<b>NCA</b>	Nice Côte d'Azur
<b>NFM</b>	Nœud Ferroviaire Marseillais
<b>NSA</b>	Nice Saint-Augustin
<b>OA</b>	Ouvrage d'Art
<b>OAM</b>	Ouest Alpes Maritimes
<b>OANC</b>	Ouvrage d'Art Non Courant
<b>OAP</b>	Orientation d'Aménagement et de Programmation
<b>OFB</b>	Office Français de la Biodiversité
<b>OMS</b>	Organisation Mondiale de la Santé
<b>ONEMA</b>	Organisme National de l'Eau et de Milieux Aquatiques
<b>ONERC</b>	Observatoire National sur les Effets du Rechauffement Climatique
<b>ONF</b>	Office National des Forêts
<b>ORE</b>	Obligation Réelle Environnementale
<b>ORECA</b>	Observatoire Régional de l'Energie, du Climat et de l'Air
<b>ORSEC</b>	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
<b>ORT</b>	Observatoire Régional des Transports
<b>PACA</b>	Provence-Alpes-Côte d'Azur
<b>PADD</b>	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
<b>PAPI</b>	Programme d'Actions de Prévention des Inondations
<b>PAQ</b>	Plan d'Assurance Qualité
<b>PCAEM</b>	Plan Climat Air Energie de la Métropole Aix-Marseille
<b>PCAET</b>	Plan Climat Air Energie Territorial
<b>PDU</b>	Plan de Déplacements Urbains
<b>PEB</b>	Plan d'Exposition au Bruit
<b>PEM</b>	Pôle d'Echange Multimodal
<b>PGRI</b>	Programme de Gestion des Risques d'Inondations

<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>PLUI</b>	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
<b>PLUM</b>	Plan Local d'Urbanisme Métropolitain
<b>PM2,5 / PM10</b>	Particules fines d'un diamètre inférieur à 2.5 microns / 10 microns
<b>PMP</b>	Plan de Management de Projet
<b>PMA</b>	Plan de Management de la Qualité
<b>PMS</b>	Plan de Management de la Sécurité
<b>PN</b>	Passage à Niveau
<b>PNB</b>	Point Noir Bruit
<b>PNR</b>	Parc Naturel Régional
<b>PPA</b>	Projet Partenarial d'Aménagement
<b>PPA</b>	Plan de Protection Atmosphérique
<b>PPBE</b>	Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement
<b>PPI</b>	Plan Particulier d'Intervention
<b>PPMHC</b>	Périmètre de Protection des Monuments Historiques Classés
<b>PPMHI</b>	Périmètre de Protection des Monuments Historiques Inscrits
<b>PPP</b>	Partenariat Public Privé
<b>PPR</b>	Plan de Prévention des Risques
<b>PPRI</b>	Plan de Prévention des Risques Inondation
<b>PPRIF</b>	Plan de Prévention des Risques d'Incendie de Forêt
<b>PRA</b>	Pont Rail
<b>PRCI</b>	Poste tout Relais à Commande Informatisée
<b>PREPA</b>	Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques
<b>PRI</b>	Provision pour Risques Identifiés
<b>PRM</b>	Personne Responsable du Marché
<b>PRNI</b>	Provision pour Risques Non Identifiés
<b>PRO</b>	Pont ROute
<b>RD</b>	Route Départementale
<b>RFF</b>	Réseau Ferré de France
<b>RFI</b>	Réseau Ferré Italien
<b>RFN</b>	Réseau Ferré National
<b>RN</b>	Route Nationale
<b>RTE-T</b>	Réseau de Transport Electrique Transeuropéen
<b>SAV</b>	Somme A Valoir
<b>SAGE</b>	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
<b>SDAGE</b>	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
<b>SDAP</b>	Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine

<b>SDAP</b>	Schéma Directeur Architectural et Paysager
<b>SAFER</b>	Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural
<b>SCOT</b>	Schéma de COhérence Territoriale
<b>SERM</b>	Service Express Régional Métropolitain
<b>SGAD</b>	Secrétariat Général aux Affaires Départementales
<b>SGAR</b>	Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
<b>SC</b>	Site Classé
<b>SI</b>	Site Inscrit
<b>SIF</b>	Schéma des Installations Ferroviaires
<b>SIG</b>	Système d'Information Géographique
<b>SIS</b>	Secteurs d'Information sur les Sols
<b>SLGRI</b>	Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation
<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de fer Français
<b>SNIT</b>	Schéma National des Infrastructures de Transport
<b>SPR</b>	Site Patrimonial Remarquable
<b>SOR</b>	Schéma d'Orientation Régional
<b>SPADT</b>	Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement Territorial
<b>SPR</b>	Site Patrimonial Remarquable
<b>SRADDET</b>	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
<b>SRADDT</b>	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
<b>SRCAE</b>	Schéma Régional Climat Air Energie
<b>SRCE</b>	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
<b>SRDT</b>	Schéma Régional de Développement Touristique
<b>SRGV</b>	Service Régional à Grande Vitesse
<b>SRIT</b>	Schéma Régional des Infrastructures et des Transports
<b>STI</b>	Spécifications Techniques d'Interopérabilité
<b>TAGV</b>	Train Apte à la Grande Vitesse
<b>TER</b>	Transport Express Régional
<b>TET</b>	Train d'Equilibre du Territoire
<b>TMD</b>	Transport de Matières Dangereuses
<b>TNT</b>	Traitement du Nœud Toulonnais
<b>TPM</b>	Toulon Provence Méditerranée
<b>TRI</b>	Territoires à Risques Importants d'inondation
<b>ZFE</b>	Zone à faibles Emissions
<b>ZPI</b>	Zone Prioritaire d'Investigation

<b>ZNIEFF</b>	Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
<b>ZPPAUP</b>	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
<b>ZPP</b>	Zone de Passage Préférentielle
<b>ZPPA</b>	Zone de Présomption de Prescription Archéologique
<b>ZPS</b>	Zone de Protection Spéciale
<b>ZRE</b>	Zone de Répartition des Eaux
<b>ZSC</b>	Zone Spéciale de Conservation