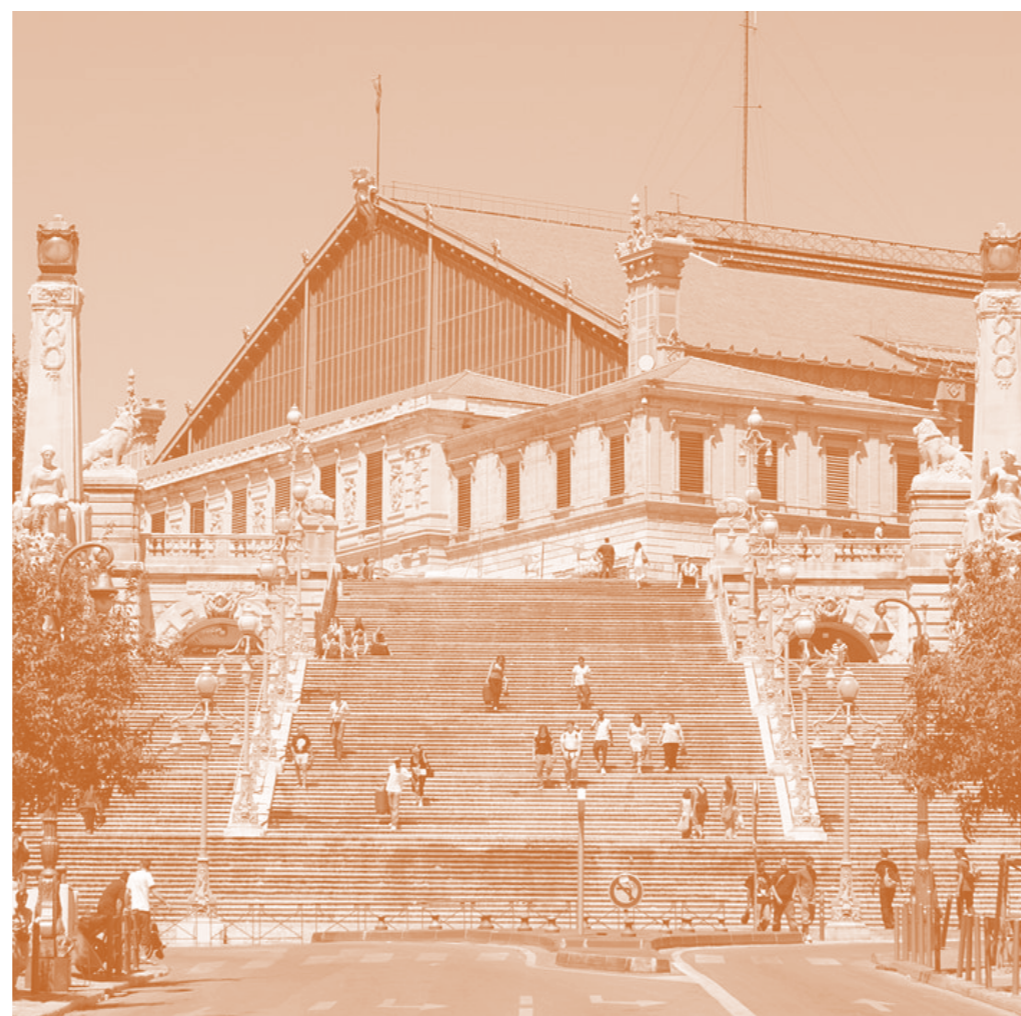


PIÈCE 0

GUIDE DE LECTURE



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR





LE PROJET DES PHASES 1 & 2

PIECE 0 : GUIDE DE LECTURE

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

SOMMAIRE

1	RÔLE DU GUIDE DE LECTURE	5
2	ORGANISATION DU DOSSIER	5
2.1	ORGANISATION DES PIÈCES.....	5
2.2	CONTENU DES PIÈCES.....	5
3	ORGANISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT	10
3.1	SE REPÉRER DANS L'ÉTUDE D'IMPACT	10
3.2	LIRE L'ÉTUDE D'IMPACT	12
3.2.1	Zoom sur le Résumé Non Technique.....	12
3.2.2	Présentation d'une page type par thématique.....	12
3.2.3	Présentation des cartes	16
4	GLOSSAIRE.....	17
4.1	TERMES GÉNÉRAUX	17
4.2	TERMES RÉGLEMENTAIRES.....	17
4.3	TERMES FERROVIAIRES.....	18
4.4	TERMES PAR THÉMATIQUES SPÉCIFIQUES.....	19
4.4.1	Géologie	19
4.4.2	Eaux superficielles, souterraines et Littorales	19
4.4.3	Biodiversité	19
4.4.4	Energie, GES et changement climatique	20
4.4.5	Acoustique et vibration.....	21
4.4.6	Air et santé	21
4.5	SIGLES.....	22



LE PROJET DES PHASES 1 & 2

PIECE 0 : GUIDE DE LECTURE

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

1 RÔLE DU GUIDE DE LECTURE

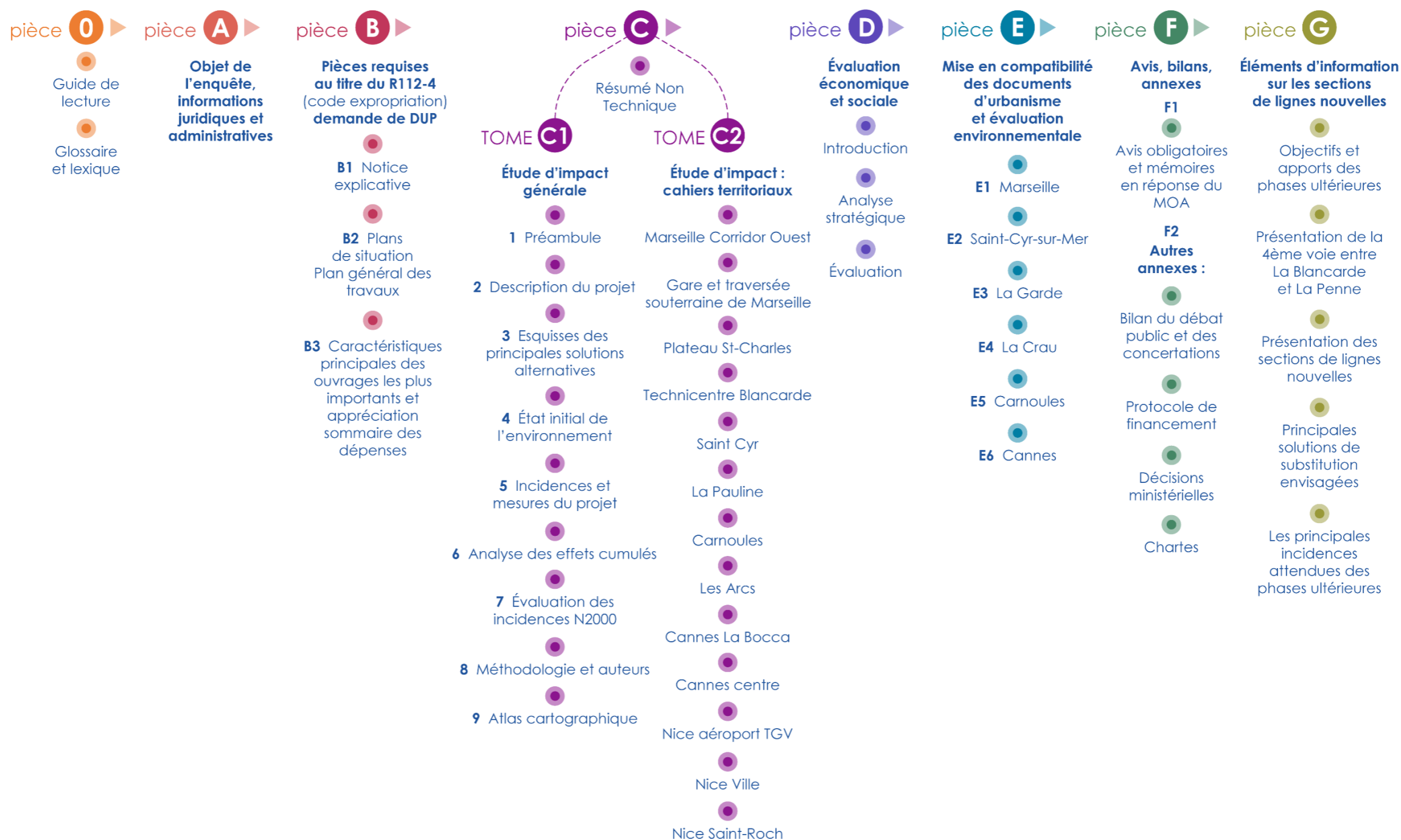
Le présent guide a pour but de faciliter l'appropriation par le lecteur du dossier d'enquête publique pour le projet des phases 1 & 2, le projet des trains du quotidien. Il présente l'ensemble des pièces constituant le dossier et leur contenu afin de s'y repérer plus aisément.

2 ORGANISATION DU DOSSIER

2.1 ORGANISATION DES PIÈCES

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

2.2 CONTENU DES PIÈCES



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



... le cadre juridique du projet : objet et modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, procédures en cours et avis obligatoires à recueillir ?



Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives



Avis obligatoires avant l'ouverture



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



Notice explicative



Étude d'impact générale



Étude d'impact : cahiers territoriaux



Éléments d'information sur les sections de lignes nouvelles



Annexes



... ce qui se passe sur le territoire ?



Étude d'impact : cahiers territoriaux



Éléments d'information sur les sections de lignes nouvelles



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



Notice explicative



Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et appréciation sommaire des dépenses



Étude d'impact générale



Étude d'impact : cahiers territoriaux



Éléments d'information sur les sections de lignes nouvelles



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



Étude d'impact générale



Étude d'impact : cahiers territoriaux



Éléments d'information sur les sections de lignes nouvelles



Évaluation économique et sociale



... l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme, les modalités de mise en compatibilité proposées et leur évaluation environnementale ?



Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme



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



Étude d'impact générale



Étude d'impact : cahiers territoriaux



Éléments d'information sur les sections de lignes nouvelles



Évaluation économique et sociale



... la localisation du projet sur le territoire régional et la localisation prévisionnelle des travaux ?



Plans de situation et plan général des travaux

Pour préciser localement



... ce qui se passe sur le territoire ?

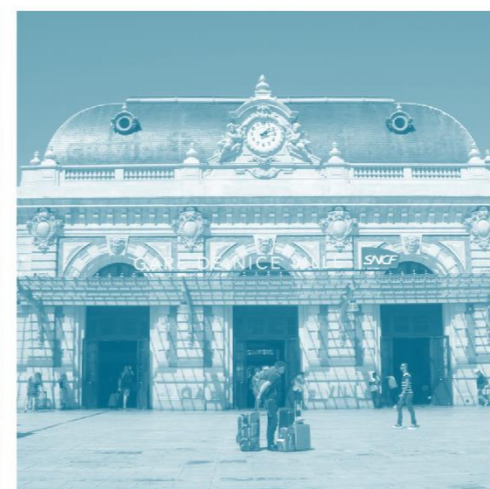


Cahiers territoriaux

PIÈCE C TOME 2

ÉTUDE D'IMPACT

CAHIERS TERRITORIAUX

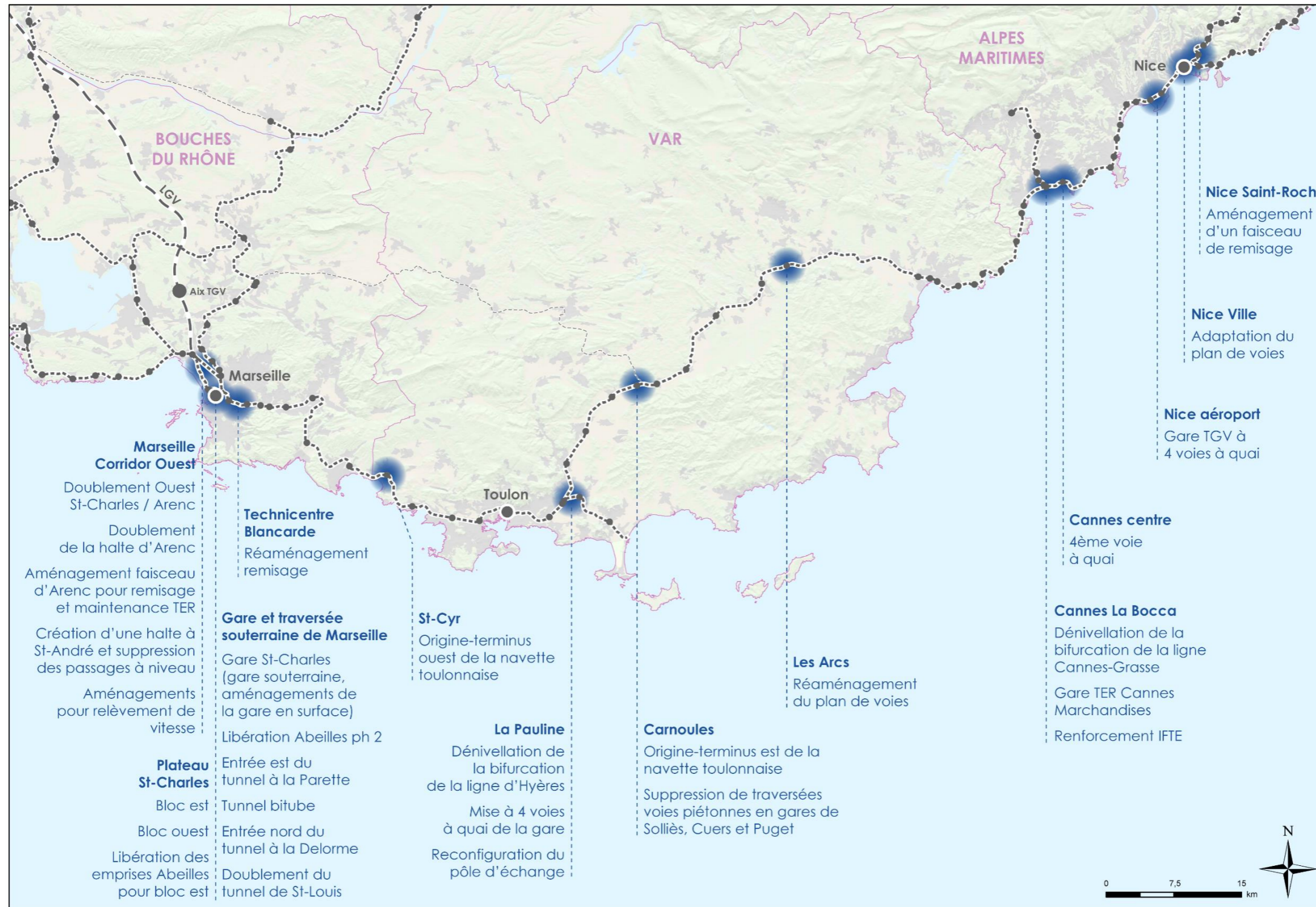


DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

Pour plus de précisions, se référer au Tome 2 Etude d'impact : Cahiers territoriaux :

Schéma didactique des cahiers territoriaux



Pour plus de précisions, se référer aux Tome 2 Etude d'impact : 13 Cahiers territoriaux avec un exemple ci-après

C2 Étude d'impact : cahiers territoriaux

Se référer au cahier dédié

- Marseille Corridor Ouest
- Gare et traversée souterraine de Marseille
- Plateau St-Charles
- Technicentre Blancarde
- Saint Cyr
- La Pauline
- Carnoules
- Les Arcs
- Cannes La Bocca
- Cannes centre
- Nice aéroport TGV
- Nice Ville
- Nice Saint-Roch

PIÈCE C TOME 2
ÉTUDE D'IMPACT CAHIERS TERRITORIAUX
MARSEILLE CORRIDOR OUEST



Le sommaire se présente sous cette forme pour chacun des cahiers territoriaux :



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

3 ORGANISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

3.1 SE REPERER DANS L'ETUDE D'IMPACT

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 ainsi qu'à la présentation, à toutes les phases, des impacts et mesures associées.

PIÈCE C TOME 1
ÉTUDE D'IMPACT GÉNÉRALE



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR



Structure Etude d'impact Pièce C Tome 1		
C	Résumé non technique	un document indépendant qui synthétise l'étude d'impact et permet une prise de connaissance rapide et globale des enjeux, incidences et impacts du projet et les mesures associées pour les éviter, réduire ou compenser
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

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 l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet	Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par SNCF Réseau, 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 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
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 analyse les effets temporaires ou permanents et présente les mesures pour lesquelles SNCF Réseau s'engage 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.
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 vis à vis du public, des études d'impacts à échelle locale. Le Tome 2, composé d'études d'impacts à l'échelle locale : les Cahiers Territoriaux, a pour vocation d'explicitier clairement au public, l'ensemble des choix ayant conduit au choix des aménagements prévus ainsi que les impacts et des mesures associées.

PIÈCE C TOME 2
ÉTUDE D'IMPACT
CAHIERS TERRITORIAUX

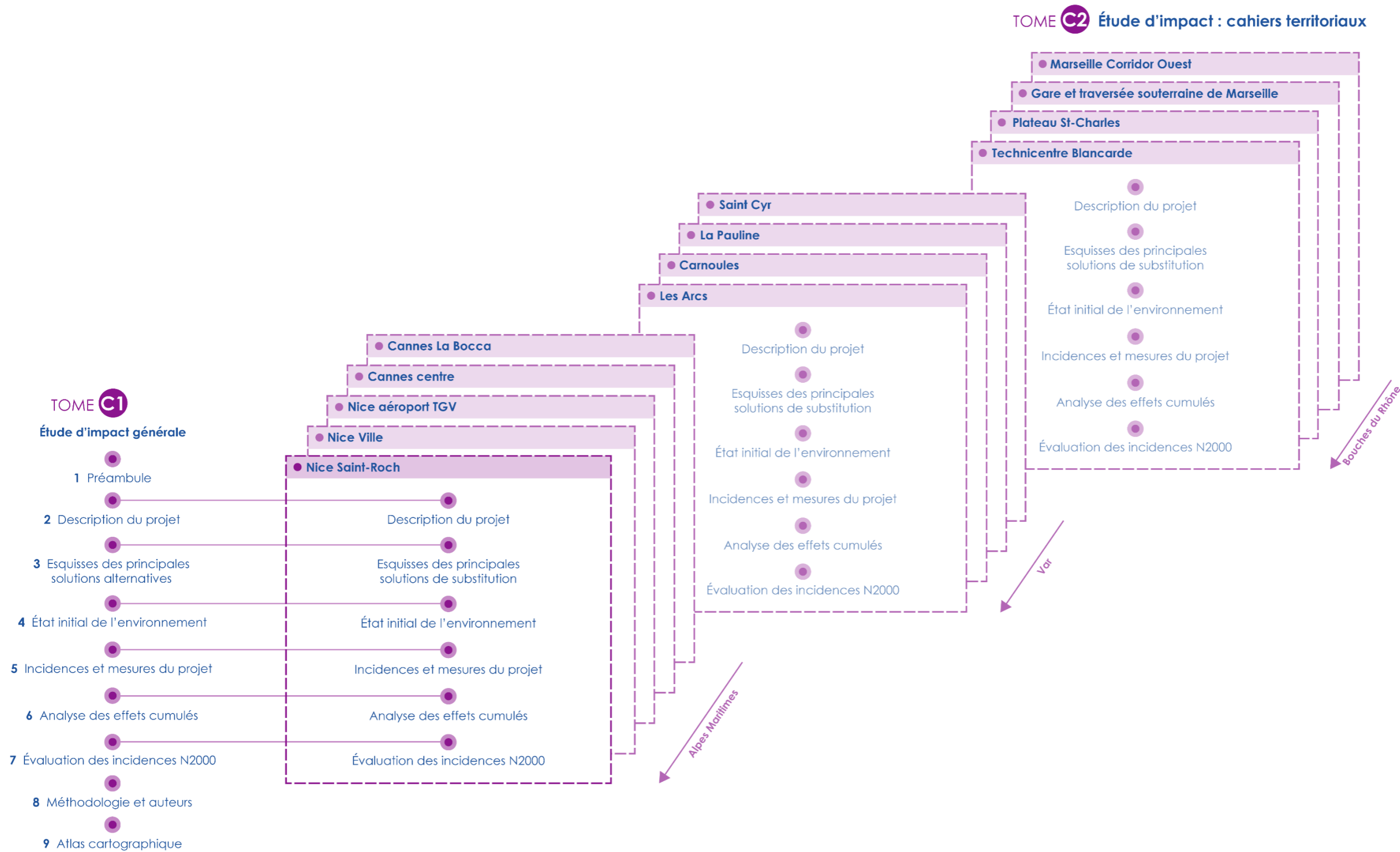


DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR



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 ZOOM SUR LE RESUME NON TECHNIQUE

Le Résumé Non Technique est la première pièce de l'étude d'impact. Il a pour objet de synthétiser l'ensemble de l'étude d'impact, afin de faciliter la prise de connaissance des informations qui y sont contenues.

Le Résumé Non Technique est construit de façon à fournir au lecteur une synthèse des parties détaillées de l'étude d'impact.

Il se veut pédagogique et ne peut être exhaustif de l'ensemble des informations présentés dans les différentes pièces.

3.2.2 PRESENTATION D'UNE PAGE TYPE PAR THEMATIQUE

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

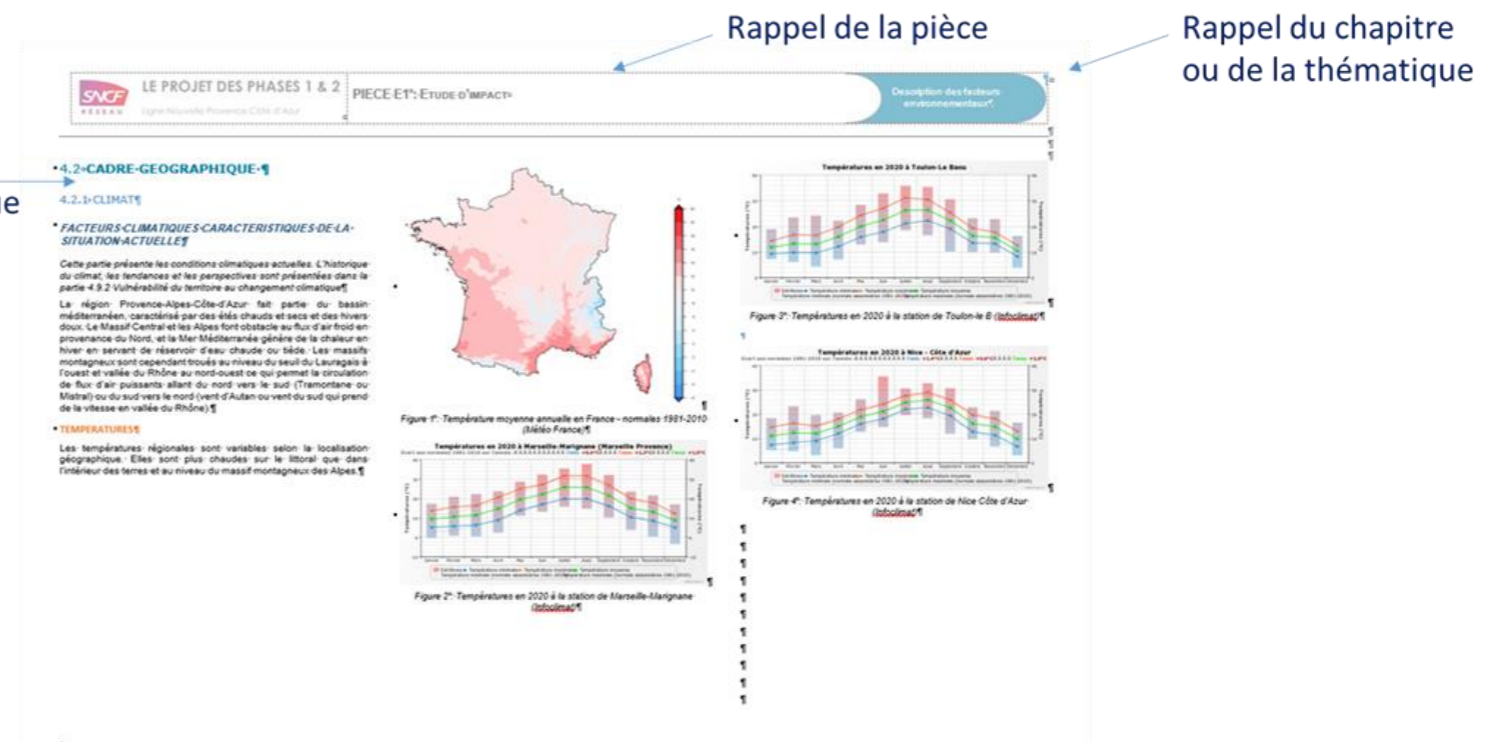
Les parties sont organisées par thématique :

- 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 « géographique » se décline selon les enjeux environnementaux puis selon les incidences et les mesures associées.

Titre de la thématique
Titre de la sous-thématique
Éléments d'attention

Hierarchisation
des enjeux



Synthèse des enjeux

Thématique	Sous thématique	Description	Niveau d'enjeu
Mobilité	Mobilité	L'aire d'étude rapprochée est traversée par la ligne ferroviaire Marseille - Vintimille. La fréquentation reconstituée de la gare en 2019 est de 410 000 voyageurs, (source modèle de trafic SNCF Réseau). Cette gare a un caractère de rabattement, nettement plus que de diffusion : 340 personnes viennent prendre un train le matin (entre 6h et 10h), contre 85 qui en descendent le matin.	Faible
	Occupation du sol, bâti	L'aire d'étude s'inscrit sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, intégrée au sein de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume. Elle comporte essentiellement des appartements associés à des commerces, des bars et restaurants, typique d'une ville de bord de mer axée sur le tourisme estival. La zone comporte quelques terres agricoles mais aussi un secteur d'activité (ZAC).	Faible
	Urbanisme réglementaire	Trois types de zonages au sein de l'aire d'étude rapprochée : des zones urbaines, des zones agricoles et des zones naturelles. Deux EBC, deux OAP et plusieurs ER sont également présents.	Faible
Milieu humain et socio-économique	Activités économiques	Les activités du secteur sont représentées par les commerces, bars et restaurants des secteurs touristiques, quelques zones agricoles et la présence de la ZAC des Pradeaux qui accueille notamment un parc aquatique avec un rayonnement régional. Plusieurs parcelles de vignes classées en AOC sont présentes le long du chemin de la Bourrasque au nord de la voie ferrée. Le domaine du Château Pradeaux présent au sein de l'aire d'étude exploite deux de ces parcelles en vin AOC Bandol rouge en conversion bio. Des oliviers du domaine Château Pradeaux sont présents au droit de la voie ferrée actuelle et sont exploités pour la production d'huile d'olive.	Faible
	Tourisme, loisirs et loisirs doux	La ville est une station balnéaire reconnue et dispose de nombreux équipements et services liés au tourisme. Aucune liaison douce majeure n'est identifiée.	Moyen
	Risques technologiques et pollution	Le risque TMD est jugé faible. Aucune ICPE n'est recensée et 4 sites potentiellement pollués BASIAS sont présents dans l'aire d'étude mais aucun dans les emprises ferroviaires.	Faible
	Réseaux et servitudes d'utilité publique	L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs et humides ainsi que par diverses servitudes d'utilité publique qui devront être prises en compte dans le cadre de l'opération.	Moyen
	Offre et demande de transport : réseau routier	L'aire d'étude rapprochée est implantée au droit d'un réseau routier constitué d'axes routiers structurants et de nombreux axes secondaires. Deux parkings sont recensés au droit de la gare.	Faible
Infrastructures de transport et de circulation	Offre et demande de transport : réseau ferroviaire	Le réseau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence de la ligne ferroviaire Marseille - Vintimille.	Faible
	Offre et demande de transport : transports en commun autres que le ferroviaire	Une navette interquartiers dessert la gare et se trouve renforcée en période estivale. A cela s'ajoute une ligne de bus régionale.	Moyen
	Climat et risques associés	Climat méditerranéen, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important, des vents violents fréquents et des précipitations irrégulières. Le climat ne présente pas d'enjeu particulier. L'aire d'étude rapprochée est concernée par le risque canicule.	Moyen
Milieu physique (hors eaux souterraines et superficielles)	Géologie et risques associés	Le sous-sol du secteur est constitué d'alluvions, de marnes et de grès. L'aire d'étude rapprochée est caractérisée par un allé moyen de retrait-gonflement des argiles, un risque sismique moyen et un potentiel radon faible.	Moyen
	Relief et topographie	Altitude moyenne de 30 mètres NGF, pente vers la mer.	Faible
	Eaux souterraines	Présence d'une masse d'eau « CALCAIRES DU BASSIN DU BEAUSSET ET DU MASSIF DES CALANQUES » affleurante. Des niveaux d'eau à 5 m de profondeur par rapport au TN sont probables.	Très fort
Eaux souterraines et superficielles	Etat qualitatif et quantitatif des eaux souterraines	« Bon état » dans le SDAGE 2015-2021.	Faible
	Usages des eaux souterraines	L'aire d'étude n'intercepte pas de périmètre de protection de captage. Intérêt écologique marginal et intérêt économique faible car sous exploitée.	Moyen
	Eaux superficielles	Plusieurs cours d'eau sont présents dont le principal est le Dégoutant. Les cours d'eau traversent la voie ferrée via des ouvrages hydrauliques spécifiques.	Faible
	Qualité des eaux superficielles	L'état écologique du Dégoutant est estimé bon et son état chimique est bon également.	Faible
	Usages des eaux superficielles	Absence de captages AEP dans l'aire d'étude. Plage de Saint-Cyr les Lecques constituant l'exutoire des cours d'eau de l'aire d'étude.	Moyen
	Risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles	Absence de territoire à risque important d'inondation et de PPRi. Néanmoins l'aire d'étude rapprochée est concernée par l'aléa des zones inondables pour le débordement des cours d'eau recensés mais aussi pour du ruissellement urbain sur certain secteur.	Très fort

Rappel du chapitre ou de la thématique

Hiérarchisation des enjeux

Les enjeux sont déclinés selon des niveaux hiérarchiques.

La sensibilité est déclinée selon 3 niveaux hiérarchiques :

Evaluation des sensibilités des différentes thématiques

Sensibilité forte : sujet clé qui a fait l'objet de toutes les attentions dans la démarche ERC

Sensibilité moyenne : sujet important qui a contribué au choix des options

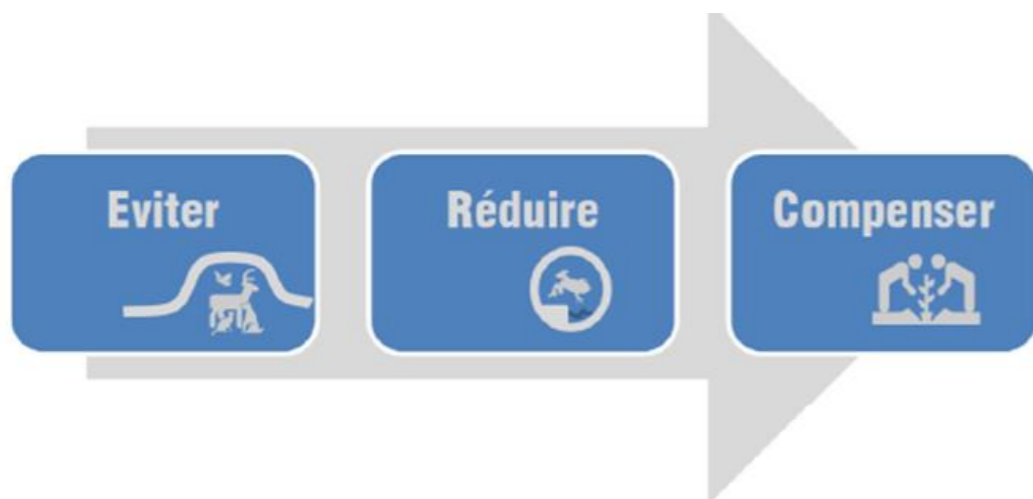
Sensibilité faible : sujet moins prégnant, mais pris en compte de façon systématique

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

- **ME** : **M**esure d'**E**vitement ;
- **MR** : **M**esure de **R**éduction ;
- **MC** : **M**esure de **C**ompensation ;

et la complète par :

- **MA** : **M**esure d'**A**ccompagnement ;
- **MS** : **M**esure de **S**uivi.



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

Rappel de la pièce

Précision de la phase



LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

PIECE C1 : ETUDE D'IMPACT – PARTIE 5 : INCIDENCES ET MESURES DU PROJET

Les incidences et mesures en phase de réalisation

Thématique

Incidences du projet et mesures retenues sur la thématique ZONES HUMIDES : phase réalisation

Cahier	Secteur géographique	Sensibilité de la thématique vis-à-vis du projet	Incidences brutes du projet avant mesures	Dispositions retenues spécifiques au projet et à l'opération et incidences résiduelles <i>Les mesures génériques sont appliquées à toutes les opérations.</i>
06-A	Nice Aéroport	Absence de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
06-R	Nice St-Roch	Absence de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
06-N	Nice Ville	Absence de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
06-C	Cannes Centre	Absence de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
06-B	Bifurcation Cannes Grasse Cannes Bocca TER	Absence de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
83-A	Les Arcs	Zone humide de faible étendue ceinturée par des zones anthropisées	Les travaux susceptibles d'intercepter la zone humide des Arcs sont des travaux de voie (pose de communication) qui seront réalisés depuis la plateforme ferroviaire. 0,721 ha de zone humide interceptée par l'aire d'étude immédiate	Les incidences sur les fonctionnalités des zones humides seront définies au stade du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) ou de la déclaration loi sur l'eau et de l'actualisation de l'évaluation environnementale. En cas d'incidence notable sur les zones humides, des mesures de compensation seront nécessaires et déterminés dans le cadre du DDAE ou de la DLE.
83 - C	Carnoules Solliès-Pont Cuers Puget-Ville	Carnoules : Zone humide de grande étendue sur substratum peu perméable dans cuvette naturelle. L'imperméabilisation anthropique limite l'infiltration et la recharge de la nappe Fonctions épuratoires dégradées. Fonctions écologiques non significatives au regard de l'artificialisation de la gare	Les travaux susceptibles d'intercepter les zones humides de la gare de Carnoules Ouest et Est sont des travaux de voie (pose de communication), qui seront réalisés depuis la plateforme ferroviaire. En l'absence de mesures adéquates, l'opération est susceptible d'avoir les incidences suivantes, en phase de réalisation, sur la zone humide délimitée réglementairement : Incidentes liées au déversement accidentel de polluants Incidentes liées à l'émission de poussières et de matières en suspension, susceptibles d'avoir des effets sur les habitats humides à l'aval des zones de travaux et après avoir atteint les écoulements superficiels.	Les incidences sur les fonctionnalités des zones humides seront définies au stade du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) ou de la déclaration loi sur l'eau et de l'actualisation de l'évaluation environnementale. En cas d'incidence notable sur les zones humides, des mesures de compensation suivantes seront nécessaires et déterminés dans le cadre du DDAE ou de la DLE.
83-P	La Pauline	Zone humide de grande étendue liée au caractère sub-affleurant de la nappe Fonctions écologiques fortes liées aux Bois des Tourraches ; notable dans l'agrosystème environnant	Destruction d'une partie des zones humides de La Garde Nord et de la Gare Centre lors des travaux. Ces destructions étant jugées définitives, les mesures de compensation associées sont présentées en phase de fonctionnement et de maintenance : incidence directe définitive notable. Incidence sur les zones humides liées au déversement de pollution et à l'émission de poussières et de matières en suspension : incidence temporaire ou définitive notable.	MR : Mesures de réduction des incidences de l'opération sur les zones humides (limitation des emprises, évitement des zones humides lors des circulations d'engins, mise en défens des zones humides, etc.) Destruction de 1,76 ha des zones humides de la Garde Centre et de la Garde Nord par effet d'emprise (incidence directe) et suite à la perturbation du fonctionnement hydraulique de la zone humide de la Garde Centre résultant du projet (incidence indirecte) : incidences directes et indirectes notables définitives hydraulique
83-S	Saint-Cyr	Absence de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
13-T	Technicentre de la Blancarde	Absence de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
13-E	Plateau Saint-Charles	Pas de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence

Secteur

Sensibilité

Incidences

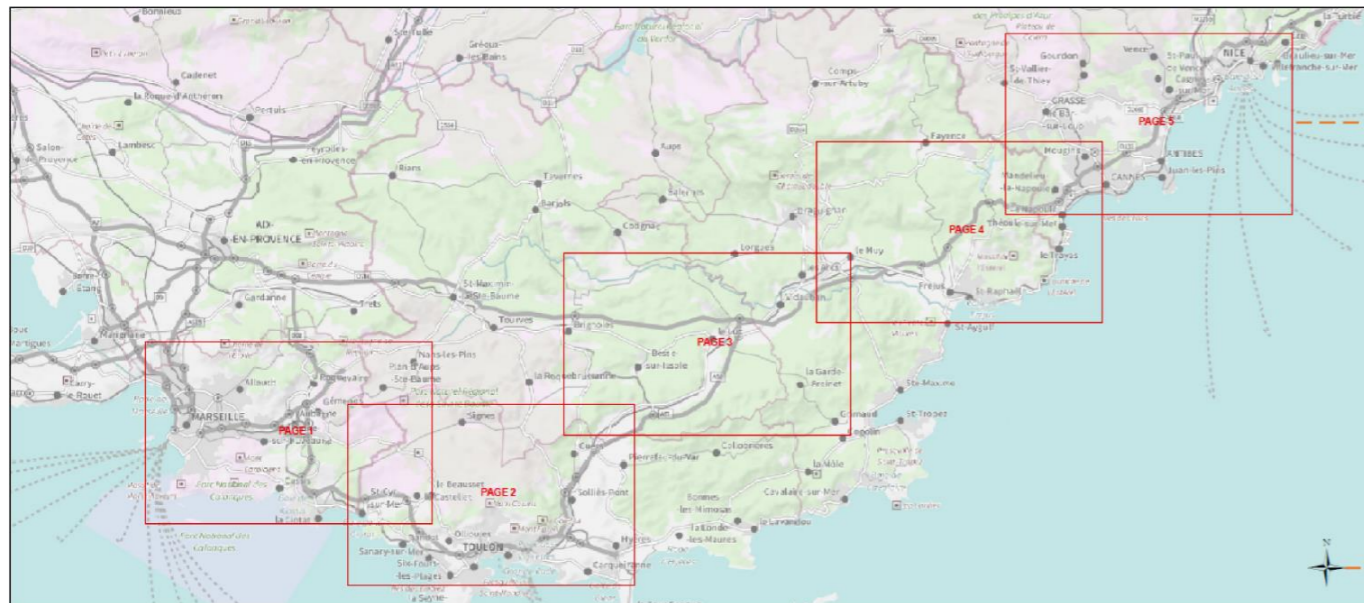
Mesures

3.2.3 PRESENTATION DES CARTES

Titre de la carte

Milieu humain - carte de bruit stratégique

LE PROJET DES PHASES 1 & 2



Logo

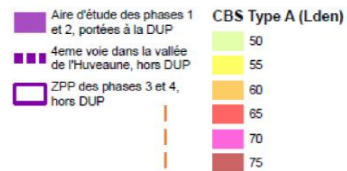
Calepinage et n° de la carte

Orientation

Codification GED

Date de publication et version de l'Atlas

Légende:



Légende

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.

- **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 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.
- **« Projet » ou « Projet des phases 1 & 2 »** : c'est le projet tel que présenté dans les pièces B et C – Tome 1 – Partie 2 et qui est soumis à l'enquête 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, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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 règlementée 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 ;
- **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 »¹.

- **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.
- **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** ;
- **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** ;
- **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.
- **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.

¹ 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** : in 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.
- **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

- **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.
- **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.

4.4.4 ENERGIE, GES ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

- **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.
- **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.
- **Stock nival** : quantité annuelle de neige accumulée sur une zone donnée et exprimée en équivalent en eau (kg/m²) ;
- **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.

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.
- **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

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

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

DS	Dossier de Sécurité
DTA	Directive Territoriale d'Aménagement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EBC	Espace Boisé Classé
ECTE	Etudes de Conception Technique, Environnementale et d'exploitation
EDD	Environnement et Développement Durable
EIC	Etablissement Infra Circulation
EPEUP	Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
ERTMS	European Rail Traffic Management System : système européen de gestion du trafic ferroviaire
EUP	Enquête d'Utilité Publique
FNAUT	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
GED	Gestion Electronique des Documents
GES	Gaz à Effet de Serre
GIEC	Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat
GREC-PACA	Groupe Régional d'Experts sur le Climat en Provence-Alpes-Côte d'Azur
G&C	Gare et Connexions
GL	Grandes Lignes
GOV	Graphique d'Occupation des Voies
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
ICGV	Inter Cité à Grande Vitesse
IED	Directive sur les Emission Industrielles
I&P	Ingénierie & Projet
INRAE	Institut National de Recherche pour l'Agriculture, l'Alimentation et l'Environnement
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ITE	Installation Terminale Embranchée
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LN	Ligne Nouvelle
LOTI	Loi d'Orientations des Transports Intérieurs
LOM	Loi d'Orientations des Mobilités
LPH	La Pauline-Hyères
MEDDE	Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie
MOA	Maîtrise d'Ouvrage
MOE	Maîtrise d'Œuvre
MOP	Maîtrise d'Ouvrage Publique

MPM	Marseille Provence Métropole
MSC	Marseille Saint-Charles
NAE	Nice Aéroport
NCA	Nice Côte d'Azur
NFM	Nœud Ferroviaire Marseillais
NSA	Nice Saint-Augustin
OA	Ouvrage d'Art
OAM	Ouest Alpes Maritimes
OANC	Ouvrage d'Art Non Courant
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
ONEMA	Organisme National de l'Eau et de Milieux Aquatiques
ONERC	Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ORECA	Observatoire Régional de l'Energie, du Climat et de l'Air
ORSEC	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
ORT	Observatoire Régional des Transports
PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAPI	Programme d'Actions de Prévention des Inondations
PAQ	Plan d'Assurance Qualité
PCAEM	Plan Climat Air Energie de la Métropole Aix-Marseille
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PEM	Pôle d'Echange Multimodal
PGRI	Programme de Gestion des Risques d'Inondations
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PLUM	Plan Local d'Urbanisme Métropolitain
PM2,5 / PM10	Particules fines d'un diamètre inférieur à 2.5 microns / 10 microns
PMP	Plan de Management de Projet
PMA	Plan de Management de la Qualité
PMS	Plan de Management de la Sécurité
PN	Passage à Niveau
PNB	Point Noir Bruit
PNR	Parc Naturel Régional
PPA	Projet Partenarial d'Aménagement

PPA	Plan de Protection Atmosphérique
PPBE	Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PPI	Plan Particulier d'Intervention
PPMHC	Périmètre de Protection des Monuments Historiques Classés
PPMHI	Périmètre de Protection des Monuments Historiques Inscrits
PPP	Partenariat Public Privé
PPR	Plan de Prévention des Risques
PPRI	Plan de Prévention des Risques Inondation
PPRIF	Plan de Prévention des Risques d'Incendie de Forêt
PRA	Pont RAil
PRCI	Poste tout Relais à Commande Informatisée
PREPA	Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques
PRI	Provision pour Risques Identifiés
PRM	Personne Responsable du Marché
PRNI	Provision pour Risques Non Identifiés
PRO	Pont ROute
RD	Route Départementale
RFF	Réseau Ferré de France
RFI	Réseau Ferré Italien
RFN	Réseau Ferré National
RN	Route Nationale
RTE-T	Réseau de Transport Electrique Transeuropéen
SAV	Somme A Valoir
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAP	Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine
SDAP	Schéma Directeur Architectural et Paysager
SAFER	Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural
SCOT	Schéma de COhérence Territoriale
SGAD	Secrétariat Général aux Affaires Départementales
SGAR	Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
SC	Site Classé
SI	Site Inscrit
SIF	Schéma des Installations Ferroviaires
SIG	Système d'Information Géographique
SIS	Secteurs d'Information sur les Sols
SLGRI	Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation

SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SNIT	Schéma National des Infrastructures de Transport
SPR	Site Patrimonial Remarquable
SOR	Schéma d'Orientation Régional
SPADT	Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement Territorial
SPR	Site Patrimonial Remarquable
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRADDT	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SRAT	Schéma Régional de l'Aménagement du Territoire
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRDT	Schéma Régional de Développement Touristique
SRGV	Service Régional à Grande Vitesse
SRIT	Schéma Régional des Infrastructures et des Transports
STI	Spécifications Techniques d'Interopérabilité
TAGV	Train Apte à la Grande Vitesse
TER	Transport Express Régional
TET	Train d'Equilibre du Territoire
TMD	Transport de Matières Dangereuses
TNT	Traitement du Nœud Toulonnais
TPM	Toulon Provence Méditerranée
TRI	Territoires à Risques Importants d'inondation
ZFE	Zone à faibles Emissions
ZPI	Zone Prioritaire d'Investigation
ZNIEFF	Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
ZPP	Zone de Passage Préférentielle
ZPPA	Zone de Présomption de Prescription Archéologique
ZPS	Zone de Protection Spéciale
ZRE	Zone de Répartition des Eaux
ZSC	Zone Spéciale de Conservation