

Glossaire

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

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

Autoroute ferroviaire (ou ferroustage) : service de transport de marchandises à l'occasion duquel le véhicule poids lourd (ou même simplement la remorque) est acheminé par chemin de fer sur la plus grande partie de son trajet.

Autoroute de la mer (ou merroustage) : service de transport de marchandises à l'occasion duquel le véhicule poids lourd (ou même simplement la remorque) est acheminé par voie maritime sur la plus grande partie de son trajet.

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

Bénéfice actualisé - bénéfice actualisé par euros investis : somme des coûts et avantages actualisés du projet sur l'ensemble de la période d'étude. Il constitue un indicateur de la rentabilité du projet pour la collectivité. Rapporté aux sommes investies, il devient le "bénéfice actualisé par euros investis" et s'exprime en pourcentage.

Block automatique lumineux : système de signaux d'espacement, disposés le long de la voie à distance régulière et déterminant des "cantons". En avançant, un train provoque la fermeture du signal derrière lui, la mise à l'avertissement du précédent, et éventuellement l'actionnement d'un avertissement clignotant. L'espacement minimum entre deux trains est toujours égal à deux cantons + la longueur du train.

Cadencement : organisation des circulations de trains, par exemple entre Bordeaux et Dax, de telle manière qu'ils partent de Bordeaux à intervalle régulier. Un cadencement à la demi-heure imposerait ainsi un départ à 16 h 30, 17 h 00, 17 h 30, etc. Le cadencement, en fonction des besoins exprimés dans ce cas par le Conseil régional qui est autorité organisatrice des TER, peut être réalisé uniquement pendant une période de pointe journalière des migrations quotidiennes de voyageurs.

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

Cliantèle induite : voyageurs, déjà clients de la SNCF sur l'axe desservi par le projet, qui vont effectuer un nombre de voyages plus important lorsque le projet sera mis en service, ou encore des voyageurs nouveaux qui n'auraient pas voyagé sans l'offre nouvelle offerte par le projet. Grâce à un temps de parcours réduit, il devient possible d'effectuer plus de voyages par semaine ou par mois, sans perdre beaucoup plus de temps de déplacement.

Consortio : en Espagne, regroupement de communes équivalant à une Communauté d'Agglomération.

Contrat de Plan Etat-Région : engagement commun et concerté entre deux partenaires, l'Etat et le Conseil Régional. Il est le résultat d'une large réflexion engagée avec l'ensemble des collectivités - principalement les conseils généraux - et les acteurs socio-économiques de la Région. Il constitue un élément privilégié des politiques d'aménagement du territoire en définissant les grandes orientations de développement.

Corail Teoz* : Les voitures grandes lignes actuelles sont toutes de modèle "train Corail", à l'origine "confort sur rail". Le Teoz est une nouvelle offre de service ferroviaire aux voyageurs, mise en œuvre par la SNCF, sur ligne classique et caractérisée par un confort amélioré et des services supplémentaires sur certains trains Corail.

Corail Lunéa* : train corail de nuit.

Desserte ferroviaire : la desserte ferroviaire d'une zone géographique (ville, région...) est l'ensemble des modalités d'accès au réseau ferroviaire qui la caractérisent ; elle peut être plus ou moins performante et attractive en fonction de la localisation des gares et de leur connexion avec les modes de transport locaux, du nombre et du type de lignes et de trains qui s'arrêtent ainsi que de la fréquence de ceux-ci.

Développement durable : mode de développement qui répond aux besoins présents, tout en veillant à ne pas gaspiller les ressources des générations futures ou compromettre leur capacité à satisfaire leurs propres besoins.

Ecartement international UIC : distance séparant les deux files de rails d'une voie ferrée. L'écartement de 1 435 mm est le plus utilisé dans le monde (60 % des lignes) et représente l'écartement "standard" ou "international".

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

*marque déposée SNCF.

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

Euskadi : Pays Basque espagnol.

Gare TGV : toute gare, sur ligne existante ou sur ligne nouvelle qui bénéficie d'au moins une desserte par un TGV. Une gare TGV peut aussi être une gare TER lorsqu'elle est desservie par des TER.

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

Intermodalité : possibilité à un endroit donné de changer de mode de transport (exemple : gare).

Interopérabilité : capacité d'un matériel à circuler sur des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques techniques différentes.

Jumelage : fait de coupler deux infrastructures au sein d'un même couloir de passage, par exemple une autoroute et une voie ferrée, pour minimiser la coupure qu'elles génèrent.

Ligne à Grande Vitesse (LGV) : ligne ferroviaire que ses caractéristiques de construction rendent apte à la circulation de trains à grande vitesse (TGV) avec des vitesses maximales élevées (300/320 km/h). Les LGV actuellement à l'étude ou en construction (LGV Est Européenne) le sont sur la base de caractéristiques permettant de porter cette vitesse maximale à 350 km/h.

Ligne ferroviaire : trajet emprunté par un service régulier de transport ferroviaire entre deux points (deux villes, deux pays...).

Magistrale Eco Fret : axe majeur pour l'écoulement du trafic ferroviaire de marchandises en France, selon un axe nord-sud depuis la Lorraine jusqu'à l'Espagne en passant par la vallée de la Saône puis du Rhône. Il comporte une artère nord-est d'alimentation : la liaison ferroviaire entre Lille et Metz, ainsi qu'un débranchement en direction de Turin au niveau de Dijon. L'**axe atlantique éco fret** est également un axe nord-sud majeur d'écoulement du trafic de marchandises qui relie le nord de la France depuis Lille jusqu'au Pays Basque espagnol, via l'Île-de-France et Bordeaux.

Maître d'œuvre : personne physique ou morale qui conçoit et réalise l'ouvrage pour le compte du maître d'ouvrage. Le maître d'œuvre apporte une réponse technique, économique et architecturale au programme défini par le maître d'ouvrage.

Maître d'ouvrage : personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. Un établissement public, en tant que responsable principal de l'ouvrage, remplit une fonction d'intérêt général dont il ne peut se démettre.

Mission : ensemble des missions des TGV desservant un territoire. Chaque TGV a une mission précise : par exemple au départ de Bordeaux et à destination de Dijon, avec desserte intermédiaire d'Agen, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Montpellier, etc. Une autre mission pourrait être Paris-Toulouse avec arrêt à Bordeaux.

Multimodalité : utilisation alternative ou successive de plusieurs modes de transport, rail, route, air ou voie d'eau en fonction des trajets (exemple : train puis tramway).

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

Plate-forme logistique : site de stockage, de conditionnement et de distribution des marchandises desservi par un ou plusieurs modes de transport (plate-forme multimodale).

Profil en long : il s'agit des caractéristiques de déclivités de la ligne : rampes et pentes notamment. Le profil en long pour une LGV ne peut dépasser des pentes de 25 à 35 pour mille. Pour des lignes accueillant des trains de marchandises, il doit rester limité à 15 pour mille.

Programme d'exploitation, de renouvellement et de modernisation : le terme programme est utilisé dans ce cas pour désigner un ensemble de mesures qui contribuent à améliorer globalement la gestion du réseau ferroviaire. Ces mesures peuvent être d'ordre organisationnel : gestion du trafic et de la maintenance. On parle alors de programme d'exploitation. Mais elles concernent aussi l'entretien du réseau, par exemple un renouvellement du ballast, des traverses et des rails lorsque cette opération devient nécessaire pour maintenir le niveau de performance de la voie. On parle alors de programme de renouvellement. Enfin, la volonté de RFF de permettre le développement des trafics fret et voyageurs et d'accroître la productivité globale du système ferroviaire peut conduire RFF à engager un programme de modernisation. Un tel programme consiste à mettre en œuvre un ou plusieurs projets d'investissement sur l'infrastructure existante, comme la mise en œuvre d'un nouveau poste de commande d'aiguillages à long rayon d'action.

Raccordement : jonction entre deux lignes ferroviaires.

Report modal : transfert d'une partie du trafic de voyageurs ou de marchandises d'un mode de transport sur un autre mode de transport.

Section de ligne : portion comprise entre deux gares.

Seveso : ville italienne connue pour une pollution à la dioxine en 1976 mais aussi directive européenne Seveso pour la protection des installations classées vis-à-vis de l'environnement.

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

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

Taux de rentabilité économique (TRE) ou Taux de rentabilité interne socio-économique (TRIE) : c'est le taux qui annule le bénéfice actualisé net d'un investissement. Il permet d'apprécier l'opportunité de réalisation du projet, sans référence à un taux d'actualisation et de comparer ses avantages relatifs, immédiats ou futurs. De manière pratique, un projet peut être considéré comme intéressant par la collectivité si le TRE est supérieur au taux d'actualisation défini par le Commissariat général au Plan. Le taux considéré jusqu'à présent était de 8 % ; une révision récente conduit à la définition d'un taux plus réduit : 4 %.

TER (Train Express Régional)* : service de transport régional de voyageurs mis en œuvre par la SNCF pour le compte des conseils régionaux, autorités organisatrices de transport régional de voyageurs.

TGV (Train à Grande Vitesse)* : service de transport ferroviaire à grande vitesse mis en place par la SNCF. Les trains de ce service sont conçus pour circuler à grande vitesse (à 300 ou 320 km/h selon le type de matériel) sur les LGV (ligne à grande vitesse). Le TGV est également apte à circuler sur les lignes classiques, aux vitesses de circulation qui y sont autorisées.

Trafic d'échange : trafic entre un point situé sur le réseau considéré et un point situé en dehors de ce réseau, par exemple le trafic Madrid-Bordeaux.

Trafic de transit : trafic empruntant le réseau considéré, mais dont le trajet total est compris entre deux points situés au-delà de ce réseau, par exemple le trafic Paris-Madrid.

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

Voie ferrée : ensemble des rails mis bout à bout et à écartement fixe qui forment un chemin pour les convois.

Voies de garage ou voies d'évitement : portions de voie raccordées à une ligne principale, qui permettent à un train lent de s'écarter ponctuellement de cette ligne pour laisser passer un train rapide. Un nombre élevé de voies de garage sur une ligne mixte permet une bonne fluidité du trafic.

*marque déposée SNCF.

Lexique

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AEAG : Agence de l'Eau Adour-Garonne

AOC : Appellation d'Origine Contrôlée

AOP : Appellation d'Origine Protégée

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

AUAP : Agence d'Urbanisme Adour-Pyrénées

A'URBA : Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

BAL : Block Automatique Lumineux

CEA/CESTA : Commissariat à l'Energie Atomique / Centre d'Etudes Scientifiques et Techniques d'Aquitaine

CIACT : Comité Interministériel de l'Aménagement et de la Compétitivité du Territoire

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

CPER : Contrat de Plan État-Région

CPDP : Commission Particulière du Débat Public

DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

DRAF : Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt

EPIC : Établissement Public Industriel et Commercial

GEIE : Groupement Européen d'Intérêt Economique

IAAT : Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires

IGP : Indication Géographique Protégée

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

LGV : Ligne à Grande Vitesse

ONF : Office National des Forêts

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PEIT : Plan Estrategico de Infraestructuras y Transportes

PIB : Produit Intérieur Brut

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PPR : Plan de Prévention des Risques

RENFE : Red Nacional de Ferrocarril Española (principal opérateur ferroviaire espagnol)

RFF : Réseau ferré de France

RTE-T : Réseau Transeuropéen de Transport

SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SETRA : Service d'Etudes des Transports Routiers et Autoroutiers

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer.

SRADDT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

TAV : Tren a Alta Velocidad (TGV espagnol)

TGV* : Train à Grande Vitesse

TER* : Train Express Régional

THT : Ligne électrique à Très Haute Tension

TIPP : Taxe Intérieure de consommation sur les Produits Pétroliers, qui s'applique à tout produit qui est destiné à être utilisé, qui est mis en vente ou qui est utilisé comme carburant pour moteur

UE : Union Européenne

UIC : Union Internationale des Chemins de Fer

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique

ZICO : Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux

*marque déposée SNCF.

Décision de la Commission Nationale du Débat Public

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 JANVIER 2006

DÉCISION N° 2006 / 01 / PLGV BE / 1

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE
ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE.**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
 - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
 - vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France datée du 1^{er} Décembre 2005 reçue le 1^{er} Décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.
-
- après en avoir délibéré,
 - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,
-
- considérant que le projet présenté constituerait le prolongement vers l'Espagne de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique, qu'il présente ainsi non seulement un intérêt national mais un intérêt européen reconnu par son inscription au Réseau Trans-Européen de Transport,
 - considérant l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de saisine,
 - considérant l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés,
 - considérant les faibles indications contenues dans le dossier sur le mode de financement du projet,
 - considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,
 - considérant enfin que l'article L.121.12 du code de l'environnement prévoit un délai de 5 ans, après la date de publication du bilan du débat public, pour l'ouverture de l'enquête publique,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 8.III du décret du 22 octobre 2002) pour être soumis au débat que s'il comporte :

- les résultats des études en cours citées dans le dossier de saisine (page 61),
- des indications plus précises sur le financement de l'ouvrage.

Article 3 :

La préparation et le déroulement du débat public devront veiller à bien associer la partie espagnole.

Le Président

Yves MANSILLON

Liste des études conduites par RFF[•] pour la définition du projet et la préparation du débat public

Avertissement : Cette liste ne comprend pas les études réalisées sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, de la SNCF[•] et de la Région Aquitaine ou de toute autre nature qui ont servi à la définition du projet et à la préparation du débat public.

Intitulé	Date	Prestataires	Résumé
Etudes corridor atlantique			
Rapport de synthèse des études corridor atlantique	2004 et 2005	SCETAUROUTE ISIS EYSER	Réalisées dans le cadre du CPER [•] Aquitaine 2000-2006, ces études avaient pour objet de proposer les opérations nécessaires à l'amélioration et au développement des dessertes ferroviaires entre Bordeaux et Irun. A partir du diagnostic de la situation existante en 2002, des projets de développement des infrastructures de transports engagés en Espagne et de l'évaluation de la croissance des trafics terrestres à long terme, ces études ont permis d'identifier et de proposer les infrastructures nécessaires à horizon 2020 pour absorber l'évolution des trafics tant marchandises que voyageurs sur le corridor atlantique.
Trafic de marchandises ● diagnostic ● prévision de trafic			
Trafic de voyageurs ● diagnostic ● prévision de trafic			
Infrastructures et environnement ● diagnostic général ● élaboration des scénarios			
Etude socio-économiques ● socio-économie des territoires ● évaluation des scénarios			
Autres études générales			
Etude d'un service "d'autoroute ferroviaire[•]" sur la façade atlantique ● diagnostic ● potentiel de trafic captable	2005	NESTEAR	Sur la base des résultats de l'expérimentation en cours dans les Alpes entre Aiton et Orbassano depuis 2003 et de l'accroissement du trafic routier sur la façade atlantique, cette étude de faisabilité d'un nouveau service d'autoroute ferroviaire [•] a permis d'identifier le potentiel captable, les coûts d'investissement et les conditions techniques et économiques d'utilisation d'un tel service par la profession routière entre les régions Nord et Centre d'une part, et le Pays Basque espagnol d'autre part.
Bilan du jumelage[•] d'infrastructures routières et ferroviaires	2006	TRACTEBEL	Analyse des avantages et inconvénients du jumelage [•] d'infrastructures routières et ferroviaires à partir d'exemples de réalisation dans plusieurs pays européens.

Intitulé	Date	Prestataires	Résumé
Etudes complémentaires			
Etude des dynamiques urbaines et territoriales <ul style="list-style-type: none"> ● état des lieux et des projets ● impacts attendus et recommandations ● synthèse 	2005	A'URBA AUAP Experts associés	Analyse prospective des dynamiques urbaines et territoriales sur l'ensemble des aires géographiques concernées par le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, décrivant les effets attendus dans ces territoires à trois échelles : <ul style="list-style-type: none"> - l'euro-région de part et d'autre des Pyrénées ; - le territoire directement concerné par le projet ; - les "espaces de cohérence" internes à ce territoire.
Etude environnementale de l'aire d'étude <ul style="list-style-type: none"> ● méthodologie ● diagnostic 	2005 et 2006	SCETAUROUTE GEODE ISIS	Définition des composantes environnementales actuelles et présentation générale des sensibilités environnementales dans l'aire d'étude.
Etude environnementale pour les scénarios de ligne nouvelle <ul style="list-style-type: none"> ● méthodologie ● diagnostic 			Evaluation des enjeux environnementaux des options de passage envisagées pour les scénarios d'aménagement de ligne nouvelle et de présenter les conditions d'insertion du projet dans les territoires traversés.
Scénario mise à 4 voies de la ligne existante <ul style="list-style-type: none"> ● étude de capacité* ● étude technique ● étude d'environnement 			Etudes des principales possibilités techniques de mise à 4 voies de la ligne existante entre Bordeaux et l'Espagne, et de leurs conséquences en matière d'exploitation, de trafic et de performances socio-économiques et en matière d'environnement.
Sortie est de l'agglomération de Bordeaux <ul style="list-style-type: none"> ● aménagement de la ligne existante 			Etude des aménagements nécessaires de la ligne existante pour la sortie de la ligne nouvelle par l'Est de l'agglomération de Bordeaux (ligne Bordeaux-Toulouse).
Desserte* de Pau, Lourdes et Tarbes			Etude du raccordement entre le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne (scénario est) et la ligne Dax-Pau, et de ses conséquences (trafic, capacité*, technique, environnement, socio-économique...)

Les milieux naturels remarquables en Aquitaine

L'aire d'étude comprend plusieurs sites d'intérêt écologique aux statuts différents. Les définitions préalables suivantes aideront le lecteur dans la compréhension des textes :

Les protections	
Zone Spéciale de Conservation (ZSC)	La Directive Habitats définit la création des ZSC sur le territoire européen des Etats membres. Elle concerne les habitats naturels d'intérêt communautaire, les habitats abritant des espèces d'intérêt communautaire et des éléments du paysage qui sont essentiels à la migration et à la distribution géographique des espèces sauvages.
Zone de Protection Spéciale (ZPS)	Les zones de protection spéciale sont définies par la Directive Oiseaux. La Directive s'applique sur l'aire de distribution des oiseaux sauvages située sur le territoire européen des pays membres de l'Union Européenne. Elle a pour objectif la protection des habitats qui permettent la survie et la reproduction des oiseaux sauvages rares ou menacés et des aires de reproduction, de mue, d'hivernage et des zones de relais de migration pour l'ensemble des espèces migratrices.
Site Natura 2000	Dans la suite de ce document, seront désignés sites Natura 2000 les Sites d'intérêt Communautaire (SIC), c'est-à-dire les futures Zones Spéciales de Conservation (ZSC). Les différentes dénominations citées des sites dans la logique de leur intégration au réseau sont figurées dans le schéma ci-contre.
Les réserves naturelles	La réserve est un outil de protection institué par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature. C'est une servitude d'utilité publique, au titre du code de l'urbanisme, s'imposant aux tiers.
Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope	Le préfet peut fixer par arrêté les mesures tendant à favoriser sur tout ou partie du territoire d'un département la conservation des biotopes nécessaires à la vie ou la survie d'espèces animales et végétales menacées de disparition. Les arrêtés préfectoraux visent des espèces bien précises, reconnues et localisées. Dans le cadre d'un arrêté de protection de biotope, le préfet peut prendre toute mesure de conservation de ce biotope et notamment interdire toute action pouvant porter atteinte à l'équilibre des milieux.
Les espèces protégées de la flore et de la faune	Le code de l'environnement prescrit à l'article L. 411 la conservation des espèces ou de leurs milieux lorsqu'elles présentent un intérêt scientifique particulier ou relèvent des nécessités de la préservation de la biodiversité. La destruction, la détention, l'achat, la perturbation intentionnelle de ces espèces sont interdits. Certaines peuvent faire l'objet de mesures strictes de conservation. L'arrêté du 20 janvier 1982, modifié à plusieurs reprises pour y intégrer les dispositions de la directive européenne "Habitats" et de la convention de Berne, établit la liste des espèces végétales protégées nationales. Des arrêtés régionaux et départementaux la complètent, pour des espèces d'intérêt plus local. Des listes d'espèces animales protégées sont de même établies et révisées tous les deux ans.

Les inventaires	
ZICO (Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux)	Cet inventaire, initié par le Ministère de l'Environnement, a été achevé en 1992 et a identifié 285 ZICO. L'inventaire a servi de base pour la désignation des Zones de Protection Spéciale (ZPS) telles que définies dans la Directive Oiseaux. La prise en compte d'une zone dans le fichier ZICO ne lui confère aucune protection réglementaire.
ZNIEFF (Zone naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) de types 1 et 2	L'inventaire des ZNIEFF a été initié par le Ministère de l'Environnement en 1982. Il a pour objectif de se doter d'un outil de connaissance des milieux naturels français. Deux types de ZNIEFF ont été définis : <ul style="list-style-type: none"> ● ZNIEFF de type 1 : secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable, ● ZNIEFF de type 2 : grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.
Autres	
Les zones humides	Ces territoires constituent un patrimoine menacé, comme en atteste la disparition, en 30 ans, de la moitié des zones humides de France. La loi sur l'eau de 1992, au travers des principes de gestion équilibrée et de reconquête des milieux, en particulier des zones humides, a mis en avant leur intérêt. Selon l'article 2 de la loi sur l'eau, on entend par zones humides "les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation quand elle existe y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année".
Les sites du Conservatoire du Littoral	Ces sites - des terrains fragiles ou menacés - sont généralement acquis à l'amiable, par préemption, en vue de la protection définitive des espaces naturels et des paysages sur les rivages maritimes et lacustres. Le Conservatoire du littoral est un établissement public créé en 1975, qui gère aujourd'hui plus de 70 000 ha sur 300 sites majeurs. Il définit également les principes d'aménagement des terrains.
Les lois littoral montagne	Les lois littoral et montagne, applicables respectivement depuis 1986 et 1985, empêchent une urbanisation massive des côtes et des montagnes françaises. La loi littoral garantit un accès public au littoral marin et interdit les constructions sur une bande de cent mètres à partir du rivage. Elle permet aussi au Conservatoire du Littoral d'acheter certains espaces littoraux remarquables ou typiques d'une région. La loi montagne comporte deux volets, le respect de l'environnement montagnard - paysages notamment - et le soutien aux activités économiques traditionnelles. Ces deux lois s'appliquent aux documents d'urbanisme des communes concernées, les zonages traduisant les principes de limitation de la constructibilité des terrains.

