



## SOMMAIRE

1	OBJECTIFS ET CONTEXTE.....	3
2	PLAN GENERAL DE LA GRILLE D'ANALYSE MULTICRITERES.....	4
3	GRILLE D'ANALYSE POUR LE COPIL DE JUIN.....	5
4	DEFINITION DE CHAQUE OBJECTIF ET PREMIERE ESQUISSE DES INDICATEURS ASSOCIES .....	8

# 1 OBJECTIFS ET CONTEXTE

La grille d'analyse multicritères proposée ici doit servir à évaluer les différentes variantes fonctionnelles de projet.

Elle constitue la trame de la grille qui sera développée et utilisée dans les 2 phases des études des EPEUP.

Elle doit respecter plusieurs contraintes :

- Couvrir tous les champs thématiques pertinents, en cohérence avec les objectifs généraux de développement durable ;
- Pouvoir être affinée au fur et à mesure que les études elles-mêmes s'affineront ;
- Permettre une évaluation « objective », c'est-à-dire dont les termes peuvent être partagés et justifiés.

Le COTHEM Services & Fonctionnalités a élaboré une première version de cette grille multicritères sur la base de la grille SNIT (Schéma National d'Infrastructures des Transports), conçue pour l'évaluation des projets de transport dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

## 2 PLAN GENERAL DE LA GRILLE D'ANALYSE MULTICRITERES

### I - Objectifs transports

- Axe 1.1 : Développer un système de transport ferroviaire à haut niveau de service dans une perspective européenne
- Axe 1.2 : Améliorer globalement le système ferroviaire régional
- Axe 1.3 : Mieux organiser les déplacements à l'intérieur des aires métropolitaines

### II – Objectifs environnementaux et d'aménagement du territoire

- Axe 2.1 : Lutter contre le changement climatique et anticiper ses conséquences
- Axe 2.2 : Préserver la biodiversité
- Axe 2.3 : Préserver le cadre de vie
- Axe 2.4 : Protéger les ressources naturelles
- Axe 2.5 : Favoriser un aménagement durable des territoires

### III – Objectifs sociaux et économiques

- Axe 3.1 : Renforcer l'attractivité économique des territoires
- Axe 3.2 : Contribuer à une meilleure équité sociale
- Axe 3.3 : Créer le maximum de valeur pour la collectivité
- Axe 3.4 : Rechercher la viabilité économique du projet

### 3 GRILLE D'ANALYSE POUR LE COPIL DE JUIN

L'évaluation des variantes fonctionnelles reposera sur une appréciation qualitative des items de la motrice multicritères.

A ce stade du projet, l'évaluation est limitée au niveau des objectifs et/ou fonctionnalités, et synthétisée au niveau des axes.

Chaque objectif sera détaillé ultérieurement, pour la comparaison des fuseaux au terme de la phase 1, en un ou plusieurs indicateurs en fonction de l'état d'avancement des études.

La grille multicritères présentée est la base de l'analyse multicritères du projet.

*Nota : A titre d'indicatif, la grille est présentée avec l'exemple fictif de deux variantes fonctionnelles, pour montrer le type de rendu attendu.*

#### Proposition de grille d'évaluation qualitative

**A ce stade de la réflexion, il s'agit d'une évaluation relative des variantes les unes par rapport aux autres**

ce choix méthodologique important repose sur deux considérations :

- l'objectif n'est pas d'évaluer le scénario « Métropoles du Sud », mais de sélectionner progressivement la meilleure variante au sein de ce scénario : notre objectif commun étant de pouvoir comparer les variantes entre elles ;
- les analyses techniques ne sont pas assez avancées pour que l'on puisse valablement évaluer les différentes variantes dans l'absolu.

	Variante franchement moins favorable que les autres sur ce critère
	Variante moins favorable que les autres sur ce critère
	Variante dans la moyenne
	Variante plus favorable que les autres sur ce critère
	Variante franchement plus favorable que les autres sur ce critère
	Non pertinent ou non discriminant
?	Informations manquantes pour conclure

**Secteur de XXX**

		<b>Secteur de XXX</b>					
	<b>Axes</b>	<b>Objectifs / fonctionnalités</b>	V1	V2	V3	V4	V5
<b>I - Objectifs transports</b>	<b>Axe 1.1 : Développer un système de transport ferroviaire à haut niveau de service dans une perspective européenne</b>	Réduire les temps de parcours entre les grandes métropoles françaises et méditerranéennes					
		Développer le report modal de l'avion et de la route vers le train					
		Garantir un service ferroviaire national et international performant, fiable et évolutif					
		Développer l'accessibilité de la région au réseau LGV					
	<b>Axe 1.2 : Améliorer globalement le système ferroviaire régional</b>	Diffuser les effets de la grande vitesse sur le réseau régional					
		Développer le report modal des liaisons routières régionales vers le train					
		Garantir un service ferroviaire régional performant, fiable et évolutif					
		Favoriser le développement des services régionaux à grande vitesse					
		Renforcer le maillage ferroviaire du territoire					
	<b>Axe 1.3 : Mieux organiser les déplacements à l'intérieur des aires métropolitaines</b>	Favoriser le report modal des voies routières métropolitaines vers les transports en commun					
		Permettre une forte intermodalité des gares					
		Contribuer à une offre de transports en commun performante, fiable et évolutive					
	<b>II – Objectifs environnementaux et d'aménagement du territoire</b>	<b>Axe 2.1 : Lutter contre le changement climatique et anticiper ses conséquences</b>	Réduire les émissions de gaz à effet de serre				
Prendre en compte le changement climatique							
<b>Axe 2.2 : Préserver la biodiversité</b>		Respecter les réservoirs de biodiversité					
		Respecter les continuités biologiques					
<b>Axe 2.3 : Préserver le cadre de vie</b>		Protéger les paysages et le patrimoine					
		Réduire les nuisances					

**Secteur de XXX**

	<b>Axes</b>	<b>Objectifs / fonctionnalités</b>	V1	V2	V3	V4	V5
		Prendre en compte les risques naturels et technologiques					
II - Objectifs environnementaux et d'aménagement du territoire	Axe 2.4 : Protéger les ressources naturelles	Protéger la ressource en eau	■	■	■	■	■
		Economiser les ressources naturelles					
	Axe 2.5 : Favoriser un aménagement durable des territoires	Assurer la cohérence avec les politiques d'aménagement et de développement	■	■	■	■	■
		Offrir de nouvelles pistes d'aménagement durable des territoires					
		Maîtriser l'étalement urbain					
		Assurer l'intégration des gares aux villes					
		Contribuer à un développement équilibré des territoires ruraux et périurbains					
III – Objectifs économiques et sociaux	Axe 3.1 : Renforcer l'attractivité économique des territoires	Contribuer au développement des activités tertiaires et décisionnelles	■	■	■	■	■
		Contribuer au développement industriel et commercial					
		Favoriser une agriculture pérenne					
		Contribuer au développement touristique					
	Axe 3.2 : Contribuer à une meilleure équité sociale	Créer des emplois directs dans la région PACA					
		Contribuer à l'accessibilité des zones socialement et économiquement les plus fragiles					
	Axe 3.3 : Créer le maximum de valeur pour la collectivité	Maximiser les gains monétarisables et non monétarisables du projet					
	Axe 3.4 : Rechercher la viabilité économique du projet	Assurer une forte fréquentation du système ferroviaire					
		Maîtriser les coûts			■	■	■

## 4 DEFINITION DE CHAQUE OBJECTIF ET PREMIERE ESQUISSE DES INDICATEURS ASSOCIES

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<b>I – Objectifs transports</b>		
<p><b>Axe 1.1</b>  <b>Développer un système de transport ferroviaire à haut niveau de service dans une perspective européenne</b></p>		
<p><b>Réduire les temps de parcours entre les grandes métropoles françaises et méditerranéennes</b></p>	<p>Performance globale du réseau (et non de la desserte de tel ou tel pôle), notamment pour le transit.  → capacité d'une variante à réduire le temps global de parcours</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Temps de parcours Nice – Paris</li> <li>• Temps de parcours Toulon – Paris</li> <li>• Temps de parcours Gênes – Barcelone (pour une hypothèse à définir de situation du réseau hors PACA)</li> </ul> <p>ou gains de temps par rapport à situation 2010</p>

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<p><b>Développer le report modal de l'avion et de la route vers le train</b></p>	<p>Capacité du projet à se substituer au transport aérien et au transport routier individuel sur les liaisons grande distance</p> <p>➔ capacité d'une variante à répondre à l'objectif de report modal à l'échelle nationale et européenne : temps de parcours, qualité du service, mais aussi perception du caractère direct de la liaison internationale</p> <p>Typiquement, report modal sur Paris – Nice ou Lyon - Nice</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volume de trafic aérien national et international (en nombre de voyageurs) susceptible d'être transféré vers le mode ferroviaire</li> <li>• Trafic VL susceptible d'être détourné de la route</li> </ul>
<p><b>Garantir un service ferroviaire national et international performant, fiable et évolutif</b></p>	<p>Qualité des services grande vitesse : cadencement, fiabilité (et notamment robustesse à un incident sur l'une des voies par un maillage adapté), satisfaction des besoins fret, capacité à s'adapter aux évolutions futures de la demande...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilité des horaires (indépendance du flux GV<sup>1</sup>) entre Marseille et Nice</li> <li>• Qualité de la cadence ou du service GV proposé aux nœuds principaux</li> <li>• Intégration des nouvelles gares d'agglomération GV dans le réseau ferré classique</li> <li>• Capacité résiduelle pour la desserte GV rendue disponible par la construction de la LGV PACA (sur ligne nouvelle et ligne classique)</li> <li>• Nombre de sillons fret de transit traçables en capacité résiduelle entre Miramas et Nice via la</li> </ul>

<sup>1</sup> GV : Grande vitesse

Fonctionnalité / objectifs	Définition	Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche
		<p>ligne classique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de sillons fret traçables en capacité résiduelle pour la desserte du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)</li> </ul>
<p><b>Développer l'accessibilité de la région au réseau LGV</b></p>	<p>Accessibilité directe du territoire au réseau à grande vitesse par l'implantation des gares.</p> <p>Mesure de la proportion de la population ayant un accès direct à une gare GV en un temps raisonnable (typiquement, 20 ou 30')</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Population ayant accès à une nouvelle gare GV en moins de 20 minutes tous modes de déplacement confondus (estimation en nombre d'habitants en 2025)</li> <li>• Nombre d'emplois ayant accès à une nouvelle gare GV en moins de 20 minutes tous modes de déplacement confondus</li> </ul> <p>Sur les gares les plus sensibles, l'analyse distinguera le type d'emploi et de population selon sa propension à se déplacer en TAGV</p>
<p><b>Axe 1.2</b></p> <p><b>Améliorer globalement le système ferroviaire régional</b></p>		
<p><b>Diffuser les effets de la grande vitesse sur le réseau régional</b></p>	<p>Diffusion des effets de la grande vitesse sur les territoires les plus éloignés des grands nœuds du réseau, par une connexion adaptée au réseau TER.</p> <p>Mesure de l'accès moyen à une gare GV de l'ensemble de la population via le réseau de transports en commun.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapidité d'accession des nouvelles gares GV via l'offre TER mise en place en correspondance : temps moyen (y compris attente moyenne et correspondances) d'un habitant de la région pour atteindre une gare GV en transports en commun.</li> </ul>
<p><b>Développer le report modal des liaisons routières régionales vers le train</b></p>	<p>Capacité du projet à inciter à la réduction des trajets routiers à l'échelle régionale au profit des transports en commun.</p> <p>Typiquement, sur l'axe Marseille / Nice</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volume de trafic VL susceptible d'être détourné de la route grâce au projet (LGV + aménagements de modernisation du réseau régional)</li> </ul>

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<b>Garantir un service ferroviaire régional performant, fiable et évolutif</b>	Qualité du service régional, qu'il soit ou non à grande vitesse.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiabilité du réseau régional, y compris TER</li> <li>• Cadencement sur les liaisons régionales</li> <li>• Robustesse aux évolutions de la demande régionale.</li> </ul>
<b>Favoriser le développement des services régionaux à grande vitesse</b>	Contribution à la création de liaison SRGV <sup>2</sup> performantes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Temps de parcours entre les principales agglomérations de la région.</li> </ul>
<b>Renforcer le maillage ferroviaire du territoire</b>	Accroissement de la couverture du territoire régional par le train.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'habitants situés à moins de 15' d'une gare où s'arrêtent plus de X trains TER+SRGV par jour.</li> </ul>

<sup>2</sup> SRGV : Service Régional à Grande Vitesse

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<p><b>Axe 1.3</b></p> <p><b>Mieux organiser les déplacements à l'intérieur des aires métropolitaines</b></p>		
<p><b>Favoriser le report modal des voies routières métropolitaines vers les transports en commun</b></p>	<p>Contribution de chaque variante à l'offre globale de desserte en transport en commun des métropoles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volume de trafic VL susceptible d'être détourné des voies routières métropolitaines</li> <li>• Mise en place de nœuds de correspondances régionaux forts</li> </ul>
<p><b>Permettre une forte intermodalité des gares</b></p>	<p>Potentiel pour développer des centres multimodaux les plus complets possibles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>
<p><b>Contribuer à une offre de transports en commun performante, fiable et évolutive</b></p>	<p>Capacité du projet à réduire la congestion des lignes les plus sollicitées du réseau de transport collectif existant, à l'échelle des grandes métropoles régionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiabilité des TER utilisés pour les migrations pendulaires (cadencement et continuité en heure de pointe)</li> <li>• Qualité du service TER périurbain proposé dans les nœuds principaux</li> <li>• Capacité résiduelle nouvellement disponible pour la desserte périurbaine des grandes agglomérations</li> </ul>

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<b>II – Objectifs environnementaux et d'aménagement du territoire</b>		
<b>Axe 2.1</b> <b>Lutter contre le changement climatique et anticiper ses conséquences</b>		
<b>Réduire les émissions de gaz à effet de serre</b>	Bilan carbone global : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction des émissions de GES<sup>3</sup> en phase d'exploitation</li> <li>• Maîtrise des émissions de GES en phase travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tonnes eqCO2 évitées liées au transfert modal de l'aérien et de la route vers le fer</li> <li>• « Coût » en eqCO2 des travaux</li> </ul>
<b>Prendre en compte le changement climatique</b>	Adaptabilité du projet et vulnérabilité aux incertitudes liées au changement climatique : <ul style="list-style-type: none"> <li>• vulnérabilité à des précipitations exceptionnelles</li> <li>• vulnérabilité à la montée du niveau des mers</li> <li>• vulnérabilité aux incertitudes énergétiques</li> <li>• etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vulnérabilité à un dépassement des hypothèses de projet vis-à-vis des crues</li> <li>• présence de points sous le niveau de la mer et cote minimale de submersion  ex : tunnels passant sous le niveau de la mer, à moduler en fonction des niveaux aux points d'accès</li> </ul>

<sup>3</sup> GES : Gaz à effet de serre

Fonctionnalité / objectifs	Définition	Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche
<p><b>Axe 2.2</b> <b>Préserver la biodiversité</b></p>		
<p><b>Respecter les réservoirs de biodiversité</b></p>	<p>Latitudes de projet pour éviter les espaces protégés et les réservoirs de biodiversité</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicateur intégré de linéaire touché<sup>4</sup></li> </ul>
<p><b>Respecter les continuités biologiques</b></p>	<p>Risques globaux de rupture des continuités biologiques : latitudes de projet pour limiter la fragmentation des milieux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Latitude en plan</li> <li>• Latitude sur le type d'ouvrage (alternance tunnel / viaduc, ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicateur intégré à définir</li> </ul>
<p><b>Axe 2.3</b> <b>Préserver le cadre de vie</b></p>		
<p><b>Protéger les paysages et le patrimoine</b></p>	<p>Evitement des zones les plus sensibles et latitude de projet pour minimiser l'impact sur les paysages et le patrimoine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicateur intégré de linéaire touché</li> </ul>

<sup>4</sup> c'est-à-dire calcul d'un linéaire en pondérant les longueurs de chaque tronçon par l'intensité de la perturbation, qui permettra de prendre en compte des réflexions du type « vaut-il mieux traverser une réserve naturelle sur 300 m ou toucher une zone riche non protégée sur 3 km pour l'éviter ? ».

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<b>Réduire les nuisances</b>	<p>Tendre vers un bilan des nuisances (bruit, vibrations, pollution visuelle, ...) le plus favorable possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• limiter ou compenser les nuisances de la ligne nouvelle</li> <li>• améliorer le bilan des nuisances localisées pour les riverains des infrastructures de transport existantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• population touchée par un seuil de XX</li> <li>• population qui passera sous un seuil de XX</li> <li>• linéaire de protections anti-bruit</li> </ul>
<b>Prendre en compte les risques naturels et technologiques</b>	<p>Intégrer les risques naturels et technologiques dans la conception du projet, en limitant les passages dans des zones à risques et en adaptant la conception des ouvrages.</p> <p><b>Gestion des risques naturels</b></p> <p>Prise en compte des risques d'inondation, des risques d'incendie de forêt, des risques de glissements de terrain, des risques sismiques, etc.</p> <p><b>Gestion des risques technologiques</b></p> <p>Latitude de projet pour éviter les sites industriels sensibles</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• linéaire (ou proportion du linéaire total) situé dans des zones à risques, même faible</li> <li>• linéaire (ou proportion du linéaire total) situé dans des zones à risques forts</li> <li>• probabilité d'interruption du trafic entre Marseille et la frontière italienne <ul style="list-style-type: none"> <li>par combinaison des niveaux de protection adoptés sur chaque site.</li> <li>exemple : 10 sites protégés pour un évènement millénal (en admettant que les sites ont des fonctionnements indépendants) = risque d'interruption chaque année = environ 1/100.</li> </ul> </li> <li>• effet de coupure anti-feu de la ligne nouvelle</li> </ul>

Fonctionnalité / objectifs	Définition	Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche
<p><b>Axe 2.4</b> <b>Protéger les ressources naturelles</b></p>		
<p><b>Protéger la ressource en eau</b></p>	<p>Risques d'incidences sur la ressource en eau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• risques d'interférence avec des aquifères (notamment karstiques) en cas de passage en tunnel</li> <li>• risques de perturbation des aquifères superficiels</li> <li>• risques d'interférence avec la ressource de surface</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indicateur intégré de linéaire touché</li> <li>• population alimentée par des captages touchés par le projet</li> </ul>
<p><b>Economiser les ressources naturelles</b></p>	<p>Evaluation de la politique conduite pour économiser les ressources naturelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• incidences sur la forêt en tant que ressource potentielle</li> <li>• gestion des matériaux (équilibre déblai / remblai, optimisation du réemploi, non perturbation du marché régional, surfaces de stockage temporaire ou définitif, carrières et gravières...)</li> <li>• introduction de critères d'écoconception</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• linéaire de forêt concerné</li> <li>• proportion du marché régional des granulats capté par le projet</li> <li>• proportion du marché régional des granulats alimenté par les excédents du projet</li> <li>• proportion (ou volume) de matériaux recyclés sur site (distance maximale de déplacement à définir)</li> <li>• surfaces utilisées pour le stockage provisoire</li> <li>• critères d'écoconception...</li> </ul>

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<p><b>Axe 2.5</b> <b>Favoriser un aménagement durable des territoires</b></p>		
<p><b>Assurer la cohérence avec les politiques d'aménagement et de développement</b></p>	<p>Contribution du projet aux politiques publiques d'aménagement urbain, de développement économique, de maîtrise foncière et de maîtrise des déplacements mises en œuvre régionalement et à l'échelle des agglomérations, dans le respect des directives.</p>	<p>A l'échelle régionale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cohérence du projet avec les documents de planification élaborés à l'échelle régionale (SRADT, SRIT, SCET, ....)</li> </ul> <p>A l'échelle des métropoles</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adéquation du projet avec les documents d'urbanisme des collectivités (SCOT, PLU, PDU, PLH), en cohérence avec la structuration métropolitaine recherchée</li> <li>• Adéquation du projet avec les projets de développement de transports en commun</li> </ul>

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<p><b>Offrir de nouvelles pistes d'aménagement durable des territoires</b></p>	<p>Le projet comme effet déclencheur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• favoriser le renouvellement urbain</li> <li>• permettre la diversification et la complémentarité des fonctions urbaines</li> <li>• contribuer à créer des pôles d'emploi, d'affaire</li> <li>• accroître l'offre de logement, de services structurants</li> <li>• encourager la coopération métropolitaine</li> <li>• assurer une cohérence entre le développement de l'urbanisation et le tracé des transports collectifs</li> </ul>	
<p><b>Maîtriser l'étalement urbain</b></p>	<p>Limiter et maîtriser le risque qu'une meilleure desserte contribue à un étalement urbain excessif, aux dépens des espaces naturels et agricoles.</p> <p>Favoriser la densification des centres principaux et secondaires des agglomérations</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• surface artificialisée supplémentaire envisagée à l'horizon 2030 et 2040</li> <li>• indicateur de polarisation de la croissance démographique</li> </ul>
<p><b>Assurer l'intégration des gares aux villes</b></p>	<p>Articulation de la gare avec le tissu urbain (cohérence urbaine, transfert modal, ...) pour que la greffe prenne.</p> <p>Potentiel de redynamisation du quartier autour de la gare (opportunités de restructuration urbaine, revitalisation du tissu commercial, potentiel d'activité, diversification des fonctions, ...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bonne mixité fonctionnelle des pôles urbains autour des gares</li> </ul>

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<b>Contribuer à un développement équilibré des territoires ruraux et périurbains</b>	<p>Intégration du projet dans les territoires ruraux :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• limitation des effets de coupure, des nuisances globales pour les lieux habités, des risques de perturbation de l'équilibre socio-économique actuel, ...</li><li>• opportunités de réorganisation, de redynamisation</li></ul>	à définir

Fonctionnalité / objectifs	Définition	Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche
<b>III – Objectifs économiques et sociaux</b>		
<b>Axe 3.1</b> <b>Renforcer l'attractivité économique des territoires</b>		
<b>Contribuer au développement des activités tertiaires et décisionnelles</b>	Développement des activités tertiaires (bureaux, ...) et décisionnelles (centres d'affaire, ...)  Contribution au renforcement ou à l'émergence de pôles de compétence ou de compétitivité  cf. Pôle Mer à Toulon-La Seyne, Sophia Antipolis, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emplois indirects créés dans le secteur tertiaire</li> <li>• surface de bureaux créée autour des gares</li> <li>• trafic « affaire » induit par le projet</li> </ul>
<b>Contribuer au développement industriel et commercial</b>	Contribution du projet à la dynamique des activités industrielles et commerciales (commerce de gros, logistique, etc.).  Le commerce de détail sera traité dans « assurer l'intégration des gares aux villes ».  Limitation des impacts directs sur les zones d'activité. Opportunités de restructuration. Capacité de compensation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emplois indirects créés dans le secteur commercial et industriel</li> <li>• chiffre d'affaire des activités directement impactées</li> <li>• chiffre d'affaire des activités non compensables</li> <li>• nombre d'entreprises attendues</li> </ul>
<b>Favoriser une agriculture pérenne</b>	Latitudes de projet pour minimiser l'incidence sur l'activité agricole, sur les productions labellisées, ...  Potentiel de redynamisation de certaines productions par des mesures d'accompagnement adaptées (remembrement, labellisation, ...)	à définir

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<b>Contribuer au développement touristique</b>	Contribution du projet à l'industrie touristique existante. Potentiel d'accompagnement de nouveaux produits touristiques.	à définir
<b>Axe 3.2</b>		
<b>Contribuer à une meilleure équité sociale</b>		
<b>Créer des emplois directs dans la région PACA</b>	Emplois directs créés par le projet en phase de chantier et en phase d'exploitation, dans la région PACA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'emplois liés au chantier de l'infrastructure</li> <li>• Nombre d'emplois liés à l'exploitation de l'infrastructure</li> </ul>
<b>Contribuer à l'accessibilité des zones socialement et économiquement les plus fragiles</b>	Capacité du projet à résorber certains aspects des phénomènes de ségrégation sociale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité de la desserte TER des gares desservant les quartiers classés sensibles de la région</li> <li>• Désenclavement des zones rurales</li> </ul>
<b>Axe 3.3</b>		
<b>Créer le maximum de valeur pour la collectivité</b>		
<b>Maximiser les gains monétarisables et non monétarisables du projet</b>	Bilan socio-économique normalisé + éléments que les règles formels du bilan socio-économique ne permettent pas de valoriser.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• taux de retour sur investissement</li> <li>• valeur actualisée nette</li> <li>• évaluation des aménités (avantages non monétarisables) du projet</li> <li>• risque technique des variantes pouvant déboucher sur une inacceptabilité technico-financière ou sociale</li> </ul>

<i>Fonctionnalité / objectifs</i>	<i>Définition</i>	<i>Exemple d'indicateurs possibles pour la suite de la démarche</i>
<p><b>Axe 3.4</b> <b>Rechercher la viabilité économique du projet</b></p>		
<p><b>Assurer une forte fréquentation du système ferroviaire</b></p>	<p>Maximiser le nombre de voyageurs ferroviaires.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévisions de trafic ferroviaire (induction et report modal depuis l'aérien et le routier) sur les principales OD<sup>5</sup> longue distance</li> <li>• Prévisions de trafic ferroviaire (induction et report modal routier) sur les principales OD moyenne distance</li> <li>• Prévisions de trafic ferroviaire (report modal routier) sur les lignes périurbaines en PACA</li> </ul>
<p><b>Maîtriser les coûts</b></p>	<p>Coût total du projet et risques financiers liés aux incertitudes (géotechniques notamment)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût total de l'infrastructure</li> <li>• Provision pour risques</li> </ul>

**RESEAU FERRE DE FRANCE**

Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Mission LGV PACA  
Les Docks – Atrium 10.5  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02

<sup>5</sup> OD = Origine – destination : dénomination d'une liaison régulière entre deux gares.