

6 Grands enjeux et perspectives de développement local

6.1 Les grands enjeux

LE PROJET DE DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA)

6.1.1 Le projet de Directive Territoriale d'Aménagement fixe les grands enjeux du territoire des Alpes Maritimes qui visent à renforcer son positionnement sur la façade méditerranéenne en :

- Maintenant un cadre attractif en protégeant l'environnement, les espaces naturels, agricoles et forestiers, après une longue période où la Côte d'Azur a subi une croissance urbaine désordonnée et surconsommatrice d'espace ;
- Valorisant les atouts économiques existants, notamment en diversifiant l'activité ;
- Améliorant le fonctionnement interne de l'aire azurée ;
- Préservant un cadre patrimonial d'exception.

LA PROBLEMATIQUE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE / CONDITIONS DE LOGEMENT ET DE TRANSPORT

6.1.2 Les problèmes liés au logement et aux transports existent depuis une vingtaine d'années, et n'ont pas empêché l'installation et le développement d'entreprises (exemple d'AMADEUS, 120 emplois au début pour 1 200 emplois aujourd'hui).

6.1.3 Les sociétés à forte valeur ajoutée sont habituées aux conditions de déplacements difficiles dans les grandes agglomérations. La Côte d'Azur connaît des évolutions de trafic normales pour une conurbation d'un million d'habitants. Pour les entreprises, la problématique est de garantir un temps d'accès à l'aéroport (35 à 45 min).

6.1.4 Cependant, les conditions de transport peuvent influencer sur le développement économique : menace de délocalisation de certaines grandes entreprises, redistribution des activités sur le territoire avec des systèmes à plusieurs implantations (site affaire à l'aéroport et site technologique à Sophia).

6.1.5 L'impact peut-être d'autant plus important que la Côte d'Azur est aujourd'hui en compétition avec d'autres centres européens et mondiaux, et qu'une part importante de ces activités peut-être facilement délocalisée (congrès, activité tertiaire, tourisme).

LES PROJETS ASSOCIES

6.1.6 Pour répondre aux enjeux du territoire, de nombreux projets de développement (Axes de communication, ports, aéroports, parcs d'activité,

centres de congrès et d'exposition, etc.) sont en cours d'étude ou de réalisation sur le territoire de la Côte d'Azur.

- 6.1.7 La figure suivante présente les principaux projets de développement, dont les chapitres suivants rappellent les grands principes, en s'intéressant d'abord aux réseaux de transports, puis aux projets d'aménagement de zones d'activités.
- 6.1.8 Ces projets ne mentionnent pas les idées de solutions alternatives qui existent sur la Côte d'Azur comme le cabotage maritime qui existe déjà dans d'autres villes (Toulon, Stockholm).
- 6.1.9 Des conditions favorables semblent réunies pour la mise en place d'une offre de cabotage : espace maritime manœuvrable, desserte d'un bassin d'un million d'habitants, fort potentiel l'été où les conditions de circulation sont très difficiles. Des expériences ont déjà été réalisées avec plus ou moins de succès (desserte de St Tropez, desserte de l'aéroport) et des réflexions sont en cours (desserte du Palais des festivals de Canne à partir d'une plateforme de dégroupage à l'ouest)
- 6.1.10 Cependant le cabotage maritime se heurte aujourd'hui à un refus d'ordre culturel dans le département des Alpes-Maritimes où la mer est perçue comme un décor (relation contemplative), mais pas comme un outil d'aménagement du territoire) et à plusieurs éléments qui jouent en sa défaveur comme :
- La localisation en bord de mer de la ligne ferroviaire qui dispose de point d'arrêt à proximité des ports de la Côte d'Azur ;
 - L'accessibilité au port pour les voyageurs ;
 - Le fort trafic maritime estival lié à la petite plaisance;
 - Le manque de place pour l'accueil de plateforme logistique dans les ports.

6.2 Les grands projets de transport

INFRASTRUCTURES ROUTIERES

- 6.2.1 Le IV^{ème} Contrat de Plan Etat Région 2000-2006 prévoit de nombreux investissements concernant :
- Les liaisons urbaines et périurbaines de l'Aire Azuréeenne :
 - La réalisation de la RN202bis entre Saint-Isidore et Saint Martin du Var ;
 - La poursuite des aménagements qualitatifs de sécurité de la RN202 de Saint Isidore au pont Gueydan ;
 - La poursuite de la pénétrante Cannes-Grasses (RN85) avec la réalisation d'une première phase de travaux entre la RD9 et les Marronniers ;

- La requalification de la RN98-RN7 dans la traversée de Villeuneuve-Loubet et Cagnes-sur-Mer, et mise en sécurité de cet itinéraire par la RN98 de part et d'autres de Cagnes sur Mer vers Nice et Villeneuve-Loubet, ainsi qu'entre cette commune et Antibes. Requalification du front de mer à Menton de la RN7. Sécurisation des falaises ;
- La création d'un nouvel axe routier est/ouest entre Sophia Antipolis et la Plaine du Var, et le contournement nord de Nice ;
- Des aménagements réalisés sur la RN 202 et la RN202 bis (mise en service : 2005) ;
- L'étude de la dernière tranche de la déviation ouest d'Antibes et de celle de Vallauris (RN7).
- Les grandes liaisons interrégionales et internationales :
 - L'aménagement de l'itinéraire Val de Durance – Digne – Italie (RN85-RN202) : aménagements qualitatifs, sécurisation au Nord de la Mescla et dans les gorges de la Mescla, aménagement Sud Baux-Roux / Nord Mescla;
 - L'aménagement de l'itinéraire Côte d'Azur – Italie (RN204) : mise en sécurité du tunnel de Tende, étude d'un nouveau tunnel de Tende, étude de la déviation de Fontan et travaux éventuels, aménagement des Gorges de Saorges, aménagements localisés.

6.2.2 Les principaux projets concernant le réseau départemental sont :

- Le lancement et la poursuite des études de sécurisation des vallées et essentiellement la création de nouveaux tunnels (RD 2566 quartier Monti à Menton, RD 2565 dans la Vésubie, RD 2205 entre Marie et Saint-Sauveur-sur-Tinée, RD 28 le Lavandier) ;
- L'aménagement de la vallée du Paillon, avec la poursuite des travaux de la section Cantaron-Pointe de Contes et le lancement du tronçon niçois Palais des expositions – Pont Vincent Auriol (RD 2204B) ;
- Le secteur de Sophia-Antipolis avec l'amélioration de capacité des voies existantes telles la RD 435 sur Vallauris, les liaisons vers Antibes et Biot, la RD 35 bis, l'aménagement de plusieurs carrefours et la préparation de la nouvelle liaison vers la RD 2085 (Roquefort-les-Pins et Villeneuve-Loubet) ;
- La réhabilitation de la liaison interurbaine Cagnes / Vence / La Colle-sur-Loup avec le réaménagement de plusieurs voies adjacentes permettant ainsi un meilleur rabattement vers cette voie structurante ;

- La poursuite de l'aménagement de la RD 95 à Saint Laurent du Var dans la perspective de la mise en cohérence avec la RN 202 bis dont le démarrage est maintenant effectif ;
- L'achèvement du projet de la nouvelle liaison intercommunale entre l'autoroute A8 et Pégomas dans la Vallée de la Siagne ;
- La requalification des liaisons vitales pour le secteur de Menton et sa région, et notamment l'aménagement de la RD 2566 depuis la sortie de l'autoroute A8 jusqu'au centre ville.

6.2.3 En parallèle, cinq opérations sont en cours de réalisation par Escota :

- La construction du demi-échangeur de Laghet ;
- L'Etude de faisabilité du demi-échangeur de Biot ;
- L'Etude de faisabilité du complément de l'échangeur de la Bocca à Cannes ;
- L'Etude de faisabilité du raccordement sur l'A8 d'une liaison Saint-Isidore / nord d'Antibes ;
- L'étude d'un programme de travaux de mise aux normes des tunnels de l'A8, conformément à la circulaire « Mont-Blanc du 25 Août 2000 (comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers).

LES PROJETS TC

6.2.4 Plusieurs projets visant à renforcer l'offre TC sont prévus au CPER :

- Modernisation de la liaison Grasse-Cannes-Nice : l'objectif à terme est une desserte TER à 10 mn en heure de pointe entre Cannes avec des services directes entre Nice et Grasse. Dans un premier temps, une 3^{ème} voie ferrée est projetée d'Antibes à Cagnes-sur-Mer puis à Nice et parallèlement la ligne Cannes-Grasse sera remise en service ;
- Etude pour l'engagement d'une deuxième phase concernant le renforcement des capacités sur la ligne Cannes-Vintimille ;
- Modernisation de la ligne Nice-Breil : dans la continuité de la première phase consistant à renforcer la desserte périurbaine de l'agglomération niçoise et de réduire les temps de parcours entre Nice et Breil, une deuxième phase de renforcement de l'offre est prévue (densification et diminution des temps de parcours) ;
- Pôles d'échanges : ces projets doivent permettre d'améliorer la synergie entre les projets de TCSP dans l'agglomération niçoise et les transports urbains et interurbains. Deux pôles d'échanges en liaison avec le réseau ferroviaire sont ainsi projetés : Nice St Augustin qui assurera également la desserte de l'aéroport et Saint-Jean d'Angely.

6.2.5 Localement, plusieurs projets existent au sein des agglomérations :

- Réalisation d'un réseau de transport en commun en site propre (incluant un tramway) sur l'agglomération niçoise (1ère mise en service : 2006).

LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- 6.2.6 Le projet de LGV PACA, initié lors des études du TGV Méditerranée au début des années 1990, devrait faire l'objet d'un débat public en 2004.
- 6.2.7 Ce projet, dont le délai de réalisation est d'au moins une quinzaine d'années, doit permettre de rapprocher Toulon, Nice et la Côte d'Azur de la vallée du Rhône et de Paris et de faciliter les déplacements à l'intérieur de la région, notamment en dé-saturant la ligne actuelle Marseille-Vintimille.
- 6.2.8 Deux tracés sont envisagés :
- Sur le littoral, entre Marseille, Toulon et la Côte d'Azur ;
 - Dans le moyen pays avec une branche vers la Côte d'Azur et une branche vers Toulon. Cet itinéraire présente un gain de temps d'une demi-heure pour la Côte d'Azur ainsi qu'un gain de capacité (il évite le noeud ferroviaire saturé de Marseille).
- 6.2.9 L'Aéroport Nice Côte d'Azur a conduit récemment deux grands programmes d'investissement pour développer ses capacités d'accueil (jusqu'à 18 millions de passagers par an d'ici 15 ans, soit environ 9 000 à 10 000 emplois à terme) :
- l'extension du Terminal 2 (37 000 m² supplémentaires mis en service en 2003) ;
 - la construction d'un nouveau parc de stationnement d'une capacité de 2 500 places pour répondre au besoin croissant de stationnement lié à l'évolution de l'activité du Terminal 2.
- 6.2.10 Les grands ports de la Côte d'Azur s'adaptent pour faire face au développement de leurs activités (croisière, plaisance et grande plaisance et le trafic vers la Corse).
- 6.2.11 Dans sa géométrie actuelle, qui date d'un siècle, le port de Nice s'approche de la saturation et ses 5 postes à quai ne permettent plus de faire face simultanément au développement des marchés de transport de passagers, croisière et Corse et à celui de la grande plaisance. Le projet Nice Port Neuf actuellement à l'étude consiste à étudier les possibilité d'adaptation des installations portuaires afin de valoriser ses atouts (situation géographique, présence d'un aéroport international à proximité, etc.) et de conforter sa position par rapport aux autres ports méditerranéens que sont Barcelone, Palma, Rome et Marseille.
- 6.2.12 Ce projet sera également une opportunité de revaloriser le quartier du port et ses commerces, ses liens avec la ville via les axes de Rauba Capeu, la rue Cassini et la Place Garibaldi, et de résoudre l'insertion du trafic portuaire dans la circulation littorale dominante (Promenade des Anglais, Basse Corniche).

6.2.13 Au Port de Cannes, la création d'un terminal portuaire est programmée pour 2004/2005 à proximité du nouveau quai Croisière.

Figure 30 : Principaux projets de transports



6.3 Les projets d'aménagements des zones d'activités

RENFORCEMENT DE L'OFFRE CONGRES ET EXPOSITIONS

- 6.3.1 En réponse à un marché en forte expansion, le Palais des Congrès et d'Expositions de Nice Acropolis prévoit une extension, confirmant ainsi sa volonté de dynamiser la conquête de nouveaux marchés d'envergure internationale.

DES ZONES D'ACTIVITES EN DEVELOPPEMENT OU EN CREATION

- 6.3.2 Aujourd'hui, l'idée est de créer une technocôte (archipel technopolitain) avec d'autres points de concentration d'entreprises à haute valeur ajoutée (autres que Sophia-Antipolis) pour une meilleure répartition sur le territoire des activités et des déplacements.

- 6.3.3 Parmi tous ces projets que nous détaillerons par la suite, le parc scientifique de Sophia-Antipolis est le seul site qui se développe depuis sa création (1^{ère} implantation en 1974, 100^{ème} en 1982 et 1 000^{ème} en 1999), et qui continuera à se développer car c'est le seul site sécurisé sur le plan juridique. Les autres sont soumis à d'importantes contraintes (loi montagne, loi littoral, DTA, plan des risques, etc.) qui peuvent remettre en cause leur création.

- 6.3.4 La zone de Sophia-Antipolis qui regroupe aujourd'hui 26 000 emplois pourra à terme en accueillir environ 35 000. Son extension au nord de 2 400 hectares (800 hectares aménagés et 1 600 hectares d'espaces verts) autour d'activité sophipolitaine lui confère un potentiel supplémentaire à terme d'environ 10 000 à 15 000 emplois.

- 6.3.5 Par ailleurs, un réseau de " sites associés " à Sophia-Antipolis répartis sur l'ensemble du territoire azuréen sera mis en place :

- Alcatel Space (Intégrateur de satellite, 50% des satellites lancés par Ariane). Aujourd'hui ce site emploie 2 500 personnes, dont 1 400 chez Alcatel, et l'objectif est de diversifier l'activité en créant 1 000 emplois supplémentaires ;
- La technopôle Image à Cannes (site à créer à côté d'Alcatel, 39 hectares), centrée sur les activités liées au contenu image (médical, satellitaire, électronique, 3D). Les premières implantations devraient avoir lieu d'ici 4 à 5 ans (2008) et le développement se réalisera sur 15 ans, avec un pourcentage important de création d'entreprises autour d'entreprises majeures ;
- Le pôle de Grasse (parfums, arômes, cosmétiques), qui représente 65 entreprises (3 600 emplois). Ce pôle historique représente 55% de la production française et a tendance à mal vieillir. Le projet consiste à créer un observatoire du naturel dont les objectifs sont : le retour aux produits naturels, remettre à jour le savoir-faire, positionner Grasse à contre-courant des tendances actuelles (développement des produits de synthèse), et le développement de la formation et des entreprises autour

de ces activités. Actuellement, de nombreuses petites entreprises disposant de savoir-faire unique sont localisées sur le site autour des grands leaders que sont Man et Robertet. Pour ce faire, la ZAC Saint-Marc est en projet. Elle représente 100 hectares dont 60 sont aménageables. Les perspectives sont un démarrage d'ici 3 ans pour un remplissage de la zone à 15-20 ans (soit environ 3 000 emplois). En parallèle, la ville de Grasse poursuit sa politique de développement économique et urbain. Une extension de 4 hectares est projetée sur le parc d'activités de Sainte Marguerite. Parallèlement, une procédure de ZAC est en cours sur le secteur de Roure, couvrant 4 hectares au total (horizon 2003) ;

- La zone de Villeneuve Loubet (site de Texas Instrument installé depuis 40 ans), où devraient se développer des activités liées à la Microrélectronique. Le sud-Est présente une concentration unique avec les 5-6 leaders mondiaux dans le secteur : R&D sur la Côte d'Azur et Fabrication au Rousset. Il s'agit du projet le moins avancé. L'objectif est de mettre en place un centre de design mutualisé entre toutes les entreprises pour la réduction des coûts. Le développement est prévu d'ici 10 à 15 ans ;
- La friche de Thomson à Cagnes, qui devrait accueillir à terme 500 à 1 000 emplois, dont les premiers emplois d'ici 3 ans ;
- La Gaude (site d'IBM, 1 000 emplois) : cette zone, aujourd'hui mal accessible (petite route sinueuse), devrait profiter d'un aménagement d'accès via la 202 bis (projet du département). A terme, 3 000 personnes devraient être réunies autour de l'activité des Software).

6.3.6 A Nice, plusieurs projets sont planifiés :

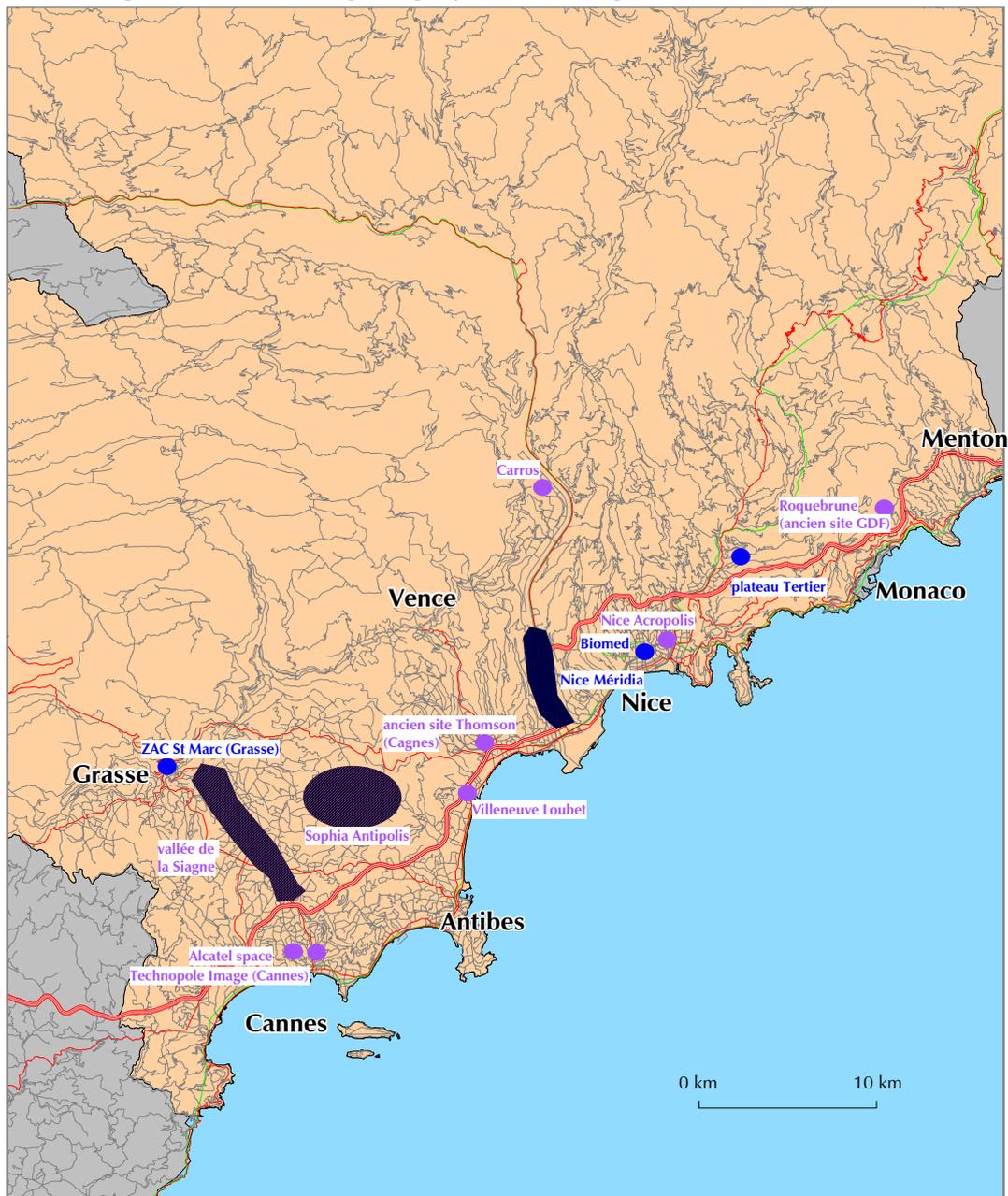
- Nice Méridia : l'agglomération de Nice, qui dispose d'atouts dans les domaines de la santé et des technologies de l'information, souhaite renforcer ses pôles et son attractivité en aménageant de nouvelles zones d'accueil pour les entreprises. Le projet Nice Méridia s'inscrit dans cette logique et bénéficie de l'image porteuse de Sophia-Antipolis. Les principes de l'opération sont le développement, le redéploiement et l'aménagement de toute la plaine du Var ;
- L'extension de la zone de St Isidore au sud accueillera d'ici 2006 le nouveau stade de Football ;
- Dans l'est de Nice, une zone d'environ 50 hectares est en reconversion pour proposer des locaux à vocation économique et culturelle ;
- Le plateau Tertier sur la commune de la Trinité : ce projet récent de site technologique a pour objectif de rééquilibrer l'est et l'ouest du département et aura des liens privilégiés avec Monaco. 5 000 à 6 000 emplois pourraient être concernés. Ce projet ne devrait pas voir le jour avant 15-20 ans.

6.3.7 Plus à l'est, sur la friche GDF de Roquebrune, il est envisagé de réaliser une opération de restructuration urbaine sur une première tranche de 3,5 Ha dont la capacité d'accueil totale serait de l'ordre de 27000 m² dont 18 000 de bureaux et d'activités, soit 500 à 600 emplois. Une deuxième tranche conditionnelle serait envisagée sur des terrains attenants d'une superficie supplémentaire de 3 ha environ. Il serait possible d'y réaliser 10 000 à 12 000 m² supplémentaires d'activités, soit 300 à 400 emplois. La démarche n'étant encore qu'au stade des études de pré-faisabilité, ces chiffres ne sont qu'indicatifs. On notera aussi la zone transfrontalière au nord de Tende-Sospel, qui devrait accueillir des activités classiques.

6.3.8 Il convient de rajouter à ces projets :

- Le développement d'activité à faible valeur ajoutée dans la vallée du Var : développement de l'habitat, repeuplement des villages ;
- L'extension de Carros vers le Nord sur la commune du Broc et sur le Bec de l'Estéron qui est à l'étude ;
- La réorganisation de la vallée de la Siagne, qui se positionne comme une connexion entre le pôle grassois et le pôle de Cannes-le Cannet-Mandelieu. Cette zone est à un horizon de 10 ans et est desservie par l'autoroute (échangeur de Cannes – la Bocca) ;
- Le développement de l'est du Var. Le département du Var est découpé en 2 : l'ouest qui répond à une logique industrielle et est tourné vers Marseille, l'est qui se développe vers le tourisme (St Tropez) et des technologies dans la même logique que la Côte-d'Azur. Ainsi, il existe un projet autour de Fréjus pour des entreprises à forte valeur ajoutée. Les relations entre le Var et les Alpes-Maritimes devraient par conséquent s'intensifier.

Figure 31 : Principaux projets d'aménagement



<p>Légende</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pôle d'activités amené à se développer ● Pôle d'activités à créer — Autoroute — Axes routiers structurants 	<p>Principaux projets de zones d'activités en développement ou création</p> <p style="text-align: center;">Etude socio-économique du contournement de Nice</p> <div style="text-align: center;">  <p>DDE des Alpes-Maritimes</p> </div>	<div style="text-align: center;">  </div> <p>Date: mai 2004 Réf : - Projet : 7/C/2282 Source : entretiens</p>
---	---	---

DES PROJETS STRUCTURANTS POUR LA RECHERCHE ET L'ENSEIGNEMENT

- 6.3.9 A Sophia Antipolis, le nouveau Campus des Sciences et Techniques de l'Information et de la Communication regroupera plusieurs centres de recherche, des laboratoires et centres de formation de l'Université ainsi qu'une bibliothèque et un centre de vie universitaire.
- 6.3.10 Parallèlement, l'INRA a lancé en 2002 la construction de son nouveau Centre de Recherche Agronomique sur Sophia Antipolis ("projet Agrobiotech") où sera regroupé l'ensemble des laboratoires (200 chercheurs).
- 6.3.11 A Nice, le projet Biomed, prévu en 2008, a pour objectif de créer un pôle universitaire Biologie et Santé sur le site de l'Hôpital Pasteur. Le pôle accueillera également des laboratoires de recherche et une pépinière d'entreprises liées aux activités biologiques et médicales.

DES PROJETS SUR LES TERRITOIRES VOISINS

- 6.3.12 L'Italie est fortement attirée par la Côte-d'Azur. La riviera italienne est une zone pauvre (industrie à Gênes) qui dispose de réserve foncière. Au-delà du tourisme, une logique industrielle pourrait se développer entre ces deux territoires.
- 6.3.13 Grenoble est un pôle de développement fort en matière de technologie de l'information autour de la recherche fondamentale (nano technologie) avec la présence d'industriels importants. Les pôles de Sophia, Grenoble et du Rousset s'inscrivent donc dans une logique triangulaire avec des besoins en déplacements (notamment nord-sud). La même logique existe pour les Software, la biotechnologie et la santé.

Conclusion :

La Directive Territoriale d'Aménagement fixe les grands enjeux pour le territoire des Alpes-Maritimes qui sont de maintenir un cadre attractif, valoriser les atouts économiques existants, améliorer le fonctionnement interne de l'aire azurée et préserver le cadre patrimonial. Ceci passe par le traitement des deux problématiques récurrentes sur la Côte d'Azur que sont le logement et les transports. Pour ce faire de nombreux projets sont en cours de réalisation ou à l'étude.

Ainsi, les nombreux projets d'aménagement de zones d'activité devraient permettre une répartition plus homogène des activités sur le territoire. Concernant l'amélioration des conditions de transports, de nombreux projets existent (requalification du bord de mer, aménagement des axes structurants, augmentation de la capacité de la voie ferrée du littoral, projets de Transport en Commun en Site Propre, LGV PACA, etc.).

Dans ce contexte, le projet de contournement de Nice devra permettre de prévenir la dégradation des conditions de déplacements au droit de l'agglomération niçoise, pérenniser l'accessibilité aux grands équipements et améliorer la sécurité routière.

7 Conclusion

- 7.1.1 Le département des Alpes-Maritimes, et en particulier la Côte d'Azur, dispose de nombreux atouts économiques, touristiques, qui en font une région fortement attractive et de plus très bien desservie grâce à la présence de l'aéroport international Nice-Côte d'Azur.
- 7.1.2 Cependant, son développement se heurte aujourd'hui aux deux principales problématiques du département, qui existent depuis de nombreuses années, et que sont l'habitat et les transports. Ces problématiques sont au centre de l'ensemble des politiques d'aménagements du territoire qui essayent de résoudre les principales difficultés, à savoir :
- La saturation du réseau routier, notamment sur l'A8 qui multiplie les fonctions (autoroute urbaine, trafic d'échange et de transit) ;
 - Les problèmes de sécurité liés à la circulation mais aussi à l'incapacité de gérer des situations de crise par l'absence d'itinéraires de délestage et le manque de solutions alternatives ;
 - Le manque de cohérence des différents réseaux de transports en commun, qui ne proposent pas aujourd'hui une alternative réelle à la voiture, qui reste le mode de transport privilégié par les azuréens ;
 - Le coût élevé du foncier qui oblige les personnes à habiter de plus en plus loin, et donc à augmenter leur distance de déplacement ;
 - Le manque de logements pour actifs, et par conséquent les difficultés pour le recrutement de nouveaux employés ;
 - Le déséquilibre entre la répartition population et emploi sur le territoire, d'où un fonctionnement multipolaire et un accroissement des déplacements.
- 7.1.3 Ainsi, la nécessité d'améliorer les conditions de circulation routière par la mise en place d'une infrastructure est-ouest dont le principe est fixé dans le projet de Directive Territoriale d'Aménagement est un constat commun à l'ensemble des acteurs locaux, qui souhaite de manière générale :
- Une solution rapide ;
 - La prise en compte et l'optimisation des offres alternatives (TC, cabotage, etc.) ;
 - Une minimisation de l'impact environnemental pour préserver le patrimoine départemental.
- 7.1.4 La suite de l'étude consistera à l'évaluation socio-économique de plusieurs scénarios.
- 7.1.5 Cette évaluation reposera sur la prise en compte des éléments monétarisables (investissement, coût d'exploitation, etc.) estimés par ailleurs

par le CETE Méditerranée, mais aussi les éléments non monétarisables tels que l'impact sur l'accessibilité des territoires, l'environnement, le développement économique et touristique local, l'emploi, le fonctionnement des entreprises et la cohérence avec les politiques locales.