

Poursuivre son développement économiques malgré les contraintes

**L'exemple de la requalification de la zone industrielle
de Carros-Le Broc (Métropole Nice Côte d'Azur)**



Vue aérienne de la ZI de Carros-Le Broc
Crédit photo : Franz Chavaroché

Retour d'expérience

SEPTEMBRE 2024

Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : www.cerema.fr

Recyclage foncier et sobriété foncière

Commanditaire : MTECT. Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires

Auteur : APRUZZESE Léa

Responsable du rapport

Gillio Nicolas – Direction Technique Territoire et Ville
Tél. : +33(0) 4 72 74 57 74
Courrier : Nicolas.Gillio@cerema.fr
DTecTV – DADET - 2 rue Antoine Charial 69003 LYON

Références

N° d'affaire : 23-TV-0302 (Portail National du Foncier Économique)

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
APRUZZESE Léa	Direction technique Territoires et Ville	Auteur principal	Mai 2024	x
GILLIO Nicolas	Direction technique Territoires et Ville	Contributeur et relecteur	Mai 2024	x

Résumé de l'étude

La Zone industrielle de Carros-Le Broc, située au sein de la Métropole Nice-Côte-d'Azur à une vingtaine de kilomètres de Nice, ne dispose quasiment plus de disponibilité foncière. Une situation de tension ressentie à l'échelle de la métropole et de ses 95 zones d'activités économiques. Face à cette pression foncière, la Métropole et ses partenaires s'engagent collectivement à retrouver des droits à bâtir afin que le développement et le dynamisme économie puisse prospérer.

Ce document fait partie d'un ensemble de retours d'expérience ayant pour objectif de mettre en avant des projets, actions ou outils à l'initiative du secteur public comme privé et dont la mise en place à pour but de concilier **la sobriété foncière et le développement économique**. Il s'agit d'illustrer ainsi différentes démarches relatives aux méthodes de diagnostic et de connaissance du foncier économique, aux outils réglementaires et contractuels utilisés pour requalifier les sites économiques, les densifier ainsi que pour recycler le foncier, ou encore à des projets privés auxquels la collectivité a donné son soutien sans intervenir de manière significative.

Mots clés à retenir de l'étude

Requalification	Pénurie de foncier
Sobriété foncière	Gouvernance partagée
Désimperméabilisation	Industrie

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- ☐ Accès libre : document accessible au public sur internet
- ☐ Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- ☐ Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

Contexte et objet de l'étude

Ce document fait partie d'une série de retours d'expérience réalisés dans le cadre du développement du portail national du foncier économique, nommé France Foncier +. Ce portail commandité par le Ministère de la Transition Écologique et de la cohésion des territoires ainsi que par la Ministère chargée de l'industrie, a été développé par le Cerema en collaboration avec la Banque des Territoires.

La réalisation de ces fiches retours d'expérience fait suite à la demande de nombreux EPCI interrogés dans le cadre d'une enquête de cadrage des besoins et des usages pour la constitution de France Foncier +.

Car avec la promulgation de la loi « Climat et résilience » en 2021 qui instaure notamment l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à l'horizon 2050, les collectivités doivent limiter leur consommation foncière, en raison d'une raréfaction du foncier économique, notamment sur les territoires les plus en tension, afin de poursuivre leur développement. L'article 192 de la loi « Climat et résilience » définit l'artificialisation des sols comme l'« altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage ». L'artificialisation des sols présente donc des enjeux environnementaux importants. Pour favoriser un développement économique durable, les territoires doivent donc avoir recours à des pratiques qui favorisent la sobriété foncière. Cela passe notamment par l'optimisation et la densification du foncier économique, mais aussi par la maîtrise de l'artificialisation des sols à des fins d'activités économiques.

Cette série de retours d'expérience a pour objectif de diffuser les bonnes pratiques autour de la conciliation entre sobriété foncière et développement économique dans le but d'inspirer les territoires demandeurs d'exemples afin qu'ils puissent mener leur développement économique en adéquation avec les injonctions imposées par l'objectif ZAN.

Introduction

La Zone industrielle de Carros-Le Broc, située au sein de la Métropole Nice-Côte-d'Azur à une vingtaine de kilomètres de Nice, est, avec plus de 500 entreprises pour 12 000 emplois, la zone industrielle la plus importante de tout le département des Alpes-Maritimes. L'industrie constitue le secteur d'activité principal et représente plus de 50 % des emplois. La logistique, la construction ainsi que le commerce de gros et les services liés aux activités supports se partagent le reste. Ce pôle économique majeur s'étend désormais sur plus de 200 ha à cheval sur les communes de Carros et Le Broc, le long du Var.

En 2019, la ZI était la première à signer un protocole d'engagement dans la démarche territoire d'industrie. Ce programme créé en 2018 vise à favoriser la reconquête industrielle des territoires en apportant une aide (financière et technique) afin de favoriser la réindustrialisation, une réindustrialisation se voulant en accord avec la transition écologique.

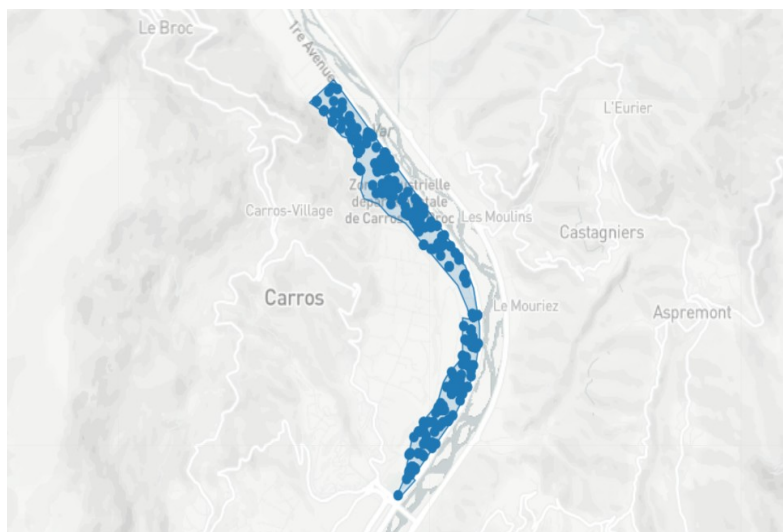


Figure 1: Figure 2: La zone industrielle de Carros-Le Broc (SUD foncier éco)

La zone bénéficie de nombreux équipements publics, d'une bonne desserte par les transports collectifs et d'une position stratégique, à proximité de l'autoroute et de l'aéroport de Nice, faisant d'elle une zone très attractive pour les entreprises cherchant à s'implanter.

Cependant, cette zone construite dans les années 1960, ne dispose quasiment plus de disponibilité foncière. Une situation de tension ressentie à l'échelle de la métropole

et de ses 95 zones d'activités économiques. Face à cette pression foncière, accentuée par la trajectoire du ZAN, imposé par la loi Climat et résilience, la Métropole et ses partenaires s'engagent collectivement à retrouver des droits à bâtir afin que le développement et le dynamisme économie puisse prospérer, malgré la présence de nombreuses contraintes.

1 UNE MÉTROPOLE PROACTIVE POUR PALLIER A LA PÉNURIE DE FONCIER

Afin de pallier à la pénurie de foncier à laquelle le territoire fait face depuis plusieurs années déjà, la Métropole Nice Côte d'Azur travaille sur plusieurs axes de réflexion en alliant connaissance des ZAE, requalification de sites économiques et labellisation des ZAE.

1.1 Renforcer la connaissance du foncier économique grâce à l'inventaire des ZAE

La connaissance du foncier et de ses potentiels est un élément clé dans la perception des opportunités.

La Métropole a travaillé, il y a quelques années, avec la CCI Nice Côte d'Azur, dans le cadre du développement d'OZEA (l'Observatoire des Zones d'Activités Économiques), permettant de bénéficier d'une connaissance du foncier d'activités à l'échelle des Alpes-Maritimes et de localiser le foncier dédié à l'implantation d'activités économiques et les projets de développement.) afin de recenser les fonciers disponibles à valoriser sur la plateforme. Parallèlement, la collectivité a mis en place son propre SIG afin d'avoir une connaissance plus fine de ses ZAE et de leur contour. Pour le constituer, elle s'est appuyée sur des données transmises par la région via son système d'observation partenarial du foncier économique : SUD foncier éco.

SUD foncier éco

En 2017, face aux lacunes de connaissance des espaces d'activités économiques, plusieurs acteurs régionaux (région PACA, la DREAL, l'EPF PACA, CCI, CMA, l'agence de développement économique Rising SUD, l'ARBe ou encore les agences d'urbanisme) en collaboration avec les intercommunalités ont souhaité coopérer afin d'initier une démarche partenariale et collaborative d'observation du foncier économique régional en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Conçu avec Mapbox et Openstreetmap, ce système a pour objectif d'éviter la déperdition de foncier en visant un développement économe de l'espace. Ce système rassemble, à différents niveaux d'observation, des indicateurs comme l'emplacement des espaces d'activités, leur vocation, le nombre d'emplois et la densité d'emploi, mais aussi les ZAE labellisées Parc +.

Pour en savoir plus : [SUD foncier éco](#)

La loi dite Climat et Résilience, promulguée en 2021, privilégie un approfondissement de la connaissance du foncier économique en imposant un inventaire des zones d'activités à l'échelle intercommunale. L'article L.318-8-2 du code de l'urbanisme impose aux autorités compétentes en matière de ZAE, la constitution d'un inventaire des ZAE de leur territoire, avec pour chaque zone : un état parcellaire des unités foncières composant la zone d'activité économique, comportant la surface de chaque unité foncière et l'identification du propriétaire ; L'identification des occupants de la zone d'activité économique ; Le taux de vacance de la zone d'activité économique.

La métropole a vu cette obligation comme une opportunité pour affiner davantage la connaissance de ses zones. Pour réaliser cet inventaire, elle s'est concentrée sur le recensement des zones en UZ (des zones destinées à l'implantation d'activités économiques, industrielles, commerciales, de services ou artisanales). Au total, ont été identifiées 95 zones économiques de plus de 1 ha et pouvant aller jusqu'à plus de 200 ha avec notamment la ZI de Carros.

Un aspect crucial de l'inventaire a été l'analyse des taux de vacance, pour laquelle le fichier LocomVac est utilisé. Ce dernier recense toutes les entreprises exonérées de Cotisation Foncière des Entreprises (CFE). Cependant, il est apparu que de nombreux bâtiments recensés comme vacants étaient en réalité des parkings et des voiries ou encore des entreprises exonérées de CFE pour d'autre motif que la vacance d'activité. Les taux de vacance affichaient alors des niveaux très élevés ne correspondant pas à la réalité. Pour corriger cela, un travail d'analyse d'orthophoto et de terrain a été entrepris.

Grâce à l'ensemble de ses connaissances et des outils à sa disposition, la Métropole dispose d'une vision claire du foncier économique disponible ; il ne lui reste que très peu de disponibilités. Le foncier encore libre est qualifié selon une gradation en trois niveaux pour déterminer la temporalité de sa mobilisation : de 0 à 3 ans, de 3 à 10 ans, et plus de 10 ans. Cette analyse est essentielle pour comprendre les réelles possibilités d'aménagement et de développement de ces terrains.

1.2 Créer de nouvelle ZAE en prenant en compte la biodiversité

La création de Zones d'Activités Économiques est également un axe envisagé par la Métropole afin de poursuivre son développement économique. Cependant, en raison des injonctions liées à la trajectoire de sobriété foncière que doivent respecter les collectivités, ainsi que le poids des procédures d'aménagement, ce type de création reste ponctuel.

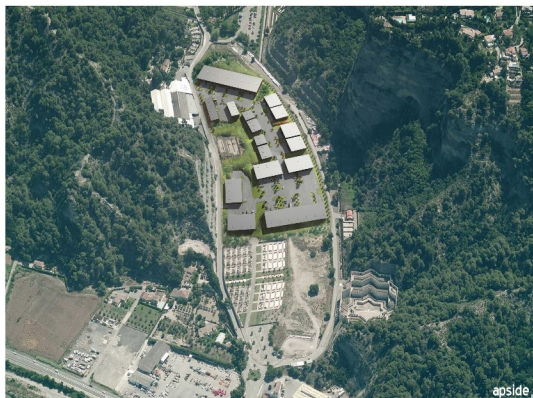


Figure 2: Le parc d'activités du Vallon du Roguez
(crédit image : Apside Architecture)

Un exemple marquant est le parc d'activités du Vallon du Roguez, situé entre les communes de Castagniers et Colomars. Ce projet a permis l'implantation d'une vingtaine d'entreprises sur une surface de 3.8 ha. Sa réalisation a été quelque peu retardée en raison du changement d'affectation, au sein des documents d'urbanisme, des parcelles nécessaires au projet, de l'obtention des autorisations et de la dépollution des sols. La

métropole ne construisant pas directement ses ZAE, a lancé deux appels d'offres afin de trouver le maître d'ouvrage et le groupement adéquat. Ce PA, livré en 2020, a été imaginé comme un parc paysager avec l'implantation d'espaces végétalisés, de jardins et de cheminements piétons. Afin que l'ambition se réalise, la métropole a été très attentive tout au long de la construction. De plus, une réflexion a été menée pour adapter l'éclairage dans le but minimiser les impacts sur la biodiversité. Pour préserver la maîtrise du foncier dans ce parc, la métropole a opté pour un mode de contractualisation particulier avec l'instauration du bail emphytéotique (baux_emphytéotique_Cerema). Sur la zone du Vallon du Roguez, les baux s'étendent sur 52 ans. La dissociation entre la propriété bâti et foncière à travers le bail emphytéotique (ou à construction) est un dispositif que la Métropole souhaite étendre à l'ensemble de son territoire pour les futurs terrains à la vente.



Figure 3: Projection de ce à quoi devrait ressembler le PA du vallon du Roguez (crédit image : Apside Architecture)

Ce parc d'activités est le premier site économique développé au sein de la métropole depuis 30 ans. Par conséquent, bien que la création de ZAE soit envisagée, cela ne constitue pas une priorité pour le développement économique en raison de la pression foncière et des exigences de sobriété foncière.

1.3 Requalifier les sites économiques comme axe prioritaire

La métropole Nice Côte d'Azur s'investit surtout dans la requalification des ZAE existantes. Une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) a ainsi été lancée en 2024, pour favoriser une dynamique de requalification en se concentrant dans un premier temps sur de petites zones d'activités. Cette trajectoire de requalification a été entreprise pour une durée de trois ans et devrait faire l'objet d'un renouvellement. Le site économique de La Vallière est le premier à bénéficier de cette requalification.

Cette dernière porte essentiellement sur les voiries et l'éclairage public. Cependant, le contexte s'avère quelque peu compliqué dans la mesure où de nombreuses ZAE sont majoritairement composées de voies privées. Cette caractéristique impose donc un rachat des voiries ainsi que la prise en charge de leur entretien, représentant alors des coûts supplémentaires.

Parallèlement, la révision du PLUm est l'occasion pour la Métropole de favoriser les possibilités de densification en augmentant le plafond maximal des hauteurs pour les constructions en autorisant à monter à 18 m voire plus pour certaines zones.

L'AMO explore également les potentialités foncières. Le but est d'identifier des poches de foncier public ou privé non utilisées pouvant être valorisées. Une fois la qualification de ces fonciers réalisée, il sera question de savoir s'il est possible de construire. Dans le cas contraire, ces parcelles pourront être utilisées comme zones de compensation écologique, nécessaires pour répondre aux exigences de protection des espèces.

La disponibilité de foncier aménageable, mais également l'évolution des parcelles déjà construites sont limitées en raison des contraintes environnementales avec la mise en application de Plans de Prévention des Risques (PPR) inondation, mouvement de terrain, et feu. Cette situation réduit considérablement les possibilités de développement. Ainsi, pour pallier ces limitations et toujours dans le cadre de l'AMO, la métropole va à la rencontre des entreprises afin de collecter leurs avis et leurs besoins pour mener une requalification qui ait du sens.

2 L'EXEMPLE DE LA ZI DE CARROS-LE BROC : REPENSER LES ZI POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE ET LA RÉSILIENCE

2.1 Une gouvernance partagée pour une dynamique renforcée

La Zone Industrielle de Carros-Le Broc s'étend sur 200 hectares, sans réserve foncière existante. Depuis son intégration au sein de la Métropole Nice Côte d'Azur, les services métropolitains ont souhaité diversifier les ressources du territoire, d'autant plus que la ZI de Carros est l'un des pôles industriels les plus importants de la région.



Figure 4: ZI de Carros-le Broc (crédit photo : Ville de Carros)

Aujourd'hui, la zone est saturée et l'on observe que certaines entreprises exploitent plusieurs sites au sein de la zone faute de pouvoir s'étendre. Cette situation entraîne des difficultés pour ces dernières, qui doivent souvent louer ou acheter de nouvelles parcelles ou locaux pour répondre à leurs besoins. De plus, la ZI, relativement ancienne, connaît une évolution marquée : alors que la majorité des propriétaires étaient

auparavant des exploitants, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Moins de 50% des propriétaires le sont restés. Cette caractéristique pourrait entraîner une difficulté de gestion et d'action sur la zone, or la gouvernance partagée joue un rôle crucial au sein du parc, et l'implication des industriels favorise la conservation d'une bonne dynamique.

Cette gouvernance est portée par le club d'entreprises de la zone, la CAIPDV (Côte d'Azur Industries Plaine du Var), l'ASLLIC (association syndicale libre du lotissement industriel de Carros-Le Broc), la Métropole, mais également la CCI. Cette collaboration s'illustre par des travaux sur le PLUm, le SCoT et les PPR.

La CAIPDV

Le CAIPDV, créé en 1990, regroupe environ 250 entreprises de la ZI de Carros-Le Broc et de la Zone Artisanale de la Grave. Cette association vise à promouvoir les sites d'activités, faciliter le développement économique des entreprises adhérentes, et offrir des solutions mutualisées face aux problématiques courantes. Le CAIPDV agit pour faire entendre la voix des entreprises auprès des parties prenantes du territoire, relayer des informations utiles, coordonner des services de collecte de déchets, améliorer l'accessibilité et la mobilité des salariés, et promouvoir la zone industrielle.

L'ASLLIC

L'ASLLIC est une association syndicale libre ([Association-syndicale-libre/Cerema](#)) représentant les propriétaires fonciers et les chefs d'entreprises de la ZI.

2.2 La préservation du caractère industriel de la Zone Industrielle de Carros-Le Broc

La préservation de la vocation industrielle de la ZI de Carros-Le Broc est assurée par une politique concertée entre ces divers acteurs, limitant ainsi l'expansion du secteur tertiaire et plus particulièrement du commerce de détails aux particuliers.

La ZI, construite dans les années 1960, a été conçue spécifiquement pour l'industrie. Les propriétaires souhaitent donc maintenir cette vocation, malgré la possibilité de tirer un plus grand bénéfice de leurs terrains en les vendant à des activités tertiaires.



Figure 5: Le quartier d'affaire de l'Arenas (crédit photo : ASL Arenas Nice)

Pour préserver l'industrie, les entreprises souhaitant s'implanter dans la zone doivent correspondre à certains critères, fixés par un système d'agrément mis en place et piloté par l'ASLLIC avec l'appui des propriétaires et chefs d'entreprises ainsi que de la métropole. Un élément essentiel de ce système est l'interdiction pour les entreprises d'accueillir du public, afin de conserver le caractère industriel de la zone. Les activités commerciales et les bureaux dédiés

uniquement à l'accueil du public ne sont pas autorisés. Les bureaux sont permis uniquement s'ils sont liés directement à l'activité industrielle, le développement de bureaux étant concentré dans des zones spécifiques comme le Grand Arénas et l'Arénas.

Un jury constitué de quatre membres de l'ASLLIC et de trois de la Métropole évalue chaque demande. Depuis l'instauration de ce système, trois recours en justice ont été déposés et ont tous aboutis à la préservation du caractère industriel. Le nombre de demandes d'agrément reste faible, avec une moyenne d'une trentaine par an pour plus de 500 entreprises, ce qui indique un faible taux de rotation au sein de la zone. Un autre bénéfice de ce système d'agrément est la bonne connaissance des entreprises de la zone.

Plusieurs autres actions ont été mises en œuvre pour renforcer le caractère industriel de la zone. Cela inclut l'installation de panneau d'affichage pour améliorer la visibilité des entreprises, la réalisation de films promotionnels, l'organisation d'ateliers et de repas thématiques ainsi que la mise en place d'une veille économique pour illustrer le positionnement industriel de la zone.

2.3 Optimisation du foncier : des actions sur les contraintes réglementaires pour retrouver des droits à construire

La zone de Carros-Le Broc est à la fois très contrainte et très attractive, rendant indispensable la récupération de droits à construire pour permettre aux entreprises de poursuivre leur développement.

Ainsi, l'ASLLIC a formulé plusieurs demandes auprès de la métropole afin de faire évoluer les obligations réglementaires.

- ▶ Pour répondre aux besoins de développement d'entreprises mais également de sobriété foncière, les hauteurs réglementaires au sein de la zone ont été ajustées une première fois pour atteindre les 18m de haut contre 12m auparavant. Aujourd'hui, en lien avec la révision du PLUm, il est question d'autoriser des constructions de 20 à 22m d'ici 2027.
- ▶ La réduction des surfaces obligatoires de parking constitue une autre marge de manœuvre, initié sur demande de l'ASLLIC. Le but est de récupérer ces espaces au profit de l'activité. Le développement d'un volet mobilité favorise l'usage des transports en commun et la structuration des espaces publics. Malgré un cahier des charges imposant des places de parking dans l'enceinte des structures, il y a souvent un manque de places disponibles. Pour pallier ce problème, des aménagements mieux structurés pour les places de stationnement, la création de cheminements piétons, et

le développement d'un sens unique pour réduire les vitesses et sécuriser la zone sont mis en œuvre.

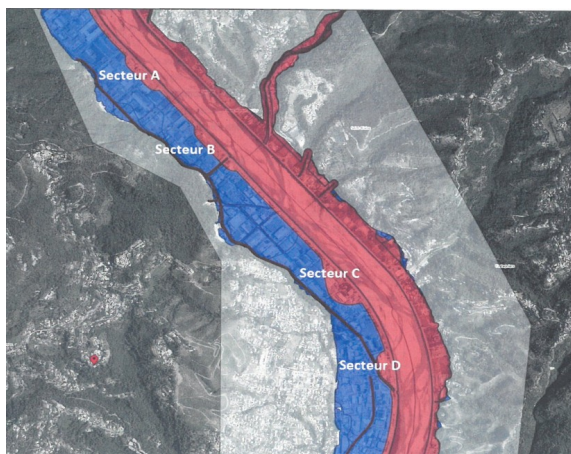


Figure 6: Les quatre zones identifiées au sein de la ZI de Carros-Le broc comme appartenant au zonage "rouge" du PPRI (source : Préfecture des Alpes-Maritimes)

L'optimisation foncière dans la Zone Industrielle de Carros-Le Broc est fortement contrainte par le PPRI et les autres PPR (feu, glissement de terrain). Ces contraintes imposent, par exemple, des constructions surélevées de 1 mètre dans les zones concernées. Certaines entreprises étaient particulièrement touchées par ce PPRI, rendant leur projet d'extension infaisable de part le classement de leur parcelle en zone rouge. .

Actuellement, les autorités locales s'efforcent de maintenir le PPRI en l'état afin de ne pas figer de nouvelles zones. De plus, pour résorber les impacts en cas d'inondation des études et travaux

de confortement de la digue ont été menés entre 2010 et 2020, permettant d'augmenter sa résistance pour répondre aux exigences du PPRI. Ainsi, les quatre zones identifiées en zone rouge au sein de la ZI ont été supprimées.

Un travail conséquent a été réalisé par l'ASLLIC et la Métropole de Nice Côte d'Azur pour requalifier un site de Primagaz (activité de mise en bouteille de gaz). Le stockage et de distribution de gaz inflammable liquéfié, relevait de la directive SEVESO Seuil Haut et était soumis à une réglementation stricte des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Ainsi, les documents réglementaires imposaient une zone tampon de 300 mètres autour de l'exploitation, ce qui aurait gelé les travaux et empêché les activités voisines de poursuivre leur développement. Grâce à une négociation, une délocalisation du site a été possible, permettant ainsi sa restructuration.

L'entreprise Virbac, souhaitant relocaliser ses activités au sein du territoire mais également regrouper ses unités de production (aujourd'hui divisées sur plusieurs sites), est venue s'implanter sur ce site. Un bâtiment logistique devant atteindre les 18m de haut devrait voir le jour d'ici 2026. Conjointement, la métropole accompagne l'entreprise afin de lui trouver une parcelle (en dehors de la ZI) pour y implanter son siège administratif.

2.4 La désimperméabilisation du site : vers une renaturation

L'ASLLIC engage divers projets pour transformer cette zone fortement imperméabilisée en un espace plus résilient et écologique. Une étude de désimperméabilisation et de renaturation de la zone industrielle a ainsi été lancée et s'inscrit dans une démarche de gestion durable de l'eau et de prévention des risques d'inondation. Le but de cette démarche est d'améliorer le cadre de vie, le fonctionnement ainsi que la résilience de la ZI aux changements climatiques.

Cette étude s'appuie sur une coopération avec l'appui de la Métropole et de l'Agence de l'eau, qui co-financent l'étude, mais également avec la participation du SMIAGE, du Conseil départemental et des services de l'État. Le bureau d'étude ATM spécialisé dans la gestion de l'eau a été missionné afin de mener l'étude.

La gestion de la ressource en eau est l'objectif principal de la démarche. Le but est de réduire les risques d'inondation par l'adoption de solutions d'infiltration au plus près du point de chute des pluies. La renaturation est un objectif sous-jacent dans la mesure où elle permet d'augmenter la capacité des sols à absorber l'eau de pluie et donc permet de réduire le ruissellement et le débordement des réseaux. La renaturation est également un facteur important pour réduire la pollution en favorisant une filtration naturelle. Ce type d'infiltration par les sols permet ainsi un meilleur traitement des polluants via la capacité de traitement des sols.

Enfin, bien que ce ne soit pas l'objectif principal, ces actions ont des conséquences directes sur l'aménagement. Les efforts de renaturation, exprimés par un coefficient de biotope, pourraient permettre d'octroyer plus de droits à bâtir sur une parcelle, incitant ainsi les propriétaires à investir dans ces travaux.

Afin de concrétiser ces ambitions, ATM est chargé de réaliser un diagnostic afin de mettre en avant les potentiels et opportunités de la zone. Cette phase donnera lieu à la définition d'un schéma directeur. Ce document, bien que non réglementaire, permettra de guider les actions de renaturation et de gestion des eaux à partir de préconisations.

Le projet se concentre sur trois types de zones :

- Les voiries. Elles devront faire l'objet d'une étude afin d'identifier leur potentiel de renaturation tout en maintenant les fonctionnalités routières (notamment en termes de dimension pour la circulation des poids lourds). La 14^e rue fait déjà l'objet de travaux de renaturation. Ces travaux sont conduits par la Métropole et financés à 70 % par l'Agence de l'eau. Le canal jouxtant cette route, actuellement bétonné, est également inclus dans cette réflexion pour maximiser les performances écologiques et hydrologiques de la zone.

- ▶ Les propriétés privées. Elles représentent 85 % de la zone et sont très artificielles. L'ASLLIC a lancé une étude impliquant dix copropriétaires volontaires pour explorer le potentiel de renaturation de leurs parcelles, après que ces dernières aient fait l'objet d'une classification selon leur contrainte de mobilisation. Cette étude de faisabilité technique, réalisée par ATM, aboutira à des propositions concrètes et à des scénarios de gestion des pluies. Les propriétaires recevront un schéma détaillé des possibilités de renaturation, incluant des aspects financiers et les aides disponibles.
- ▶ Le canal des Pieds de Coteau. Actuellement bétonné, ce canal est ciblé pour des travaux de renaturation afin d'améliorer sa capacité à gérer les eaux de ruissellement.

Les études de faisabilité ont débuté et devraient se terminer en 2025. Le projet de désimperméabilisation et de renaturation de la ZI Carros-Le Broc représente une approche intégrée et collaborative de la gestion de l'eau. En conciliant développement économique, prévention des risques et durabilité environnementale, il montre la voie vers une transformation profonde des zones industrielles en espaces moins imperméabilisés et plus résilients.

2.5 Des actions complémentaires

→ préservation de la ressource énergétique

Afin de préserver la ressource énergétique, mais également pour réduire les coûts l'ensemble de l'éclairage de la métropole va être révisé afin que l'entièreté du réseau soit équipé de LED (Les LED offrent une efficacité énergétique supérieure, une plus longue durée de vie et une meilleure durabilité par rapport aux sources d'éclairage traditionnelles.). Sur la ZI de Carros, des travaux ont été réalisés pour plus de 3 millions d'euros et représentent une économie d'énergie de 15 % grâce aux LED. Les coûts qui peuvent paraître élevés ne sont pas le seul fait des poteaux, mais également de la modernisation générale du réseau. En effet, la métropole, opte pour une remise à niveau de l'ensemble du réseau en requalifiant les tranchées, en installant la fibre si besoin, etc.

→ la mutualisation

Depuis 2004, sous l'initiative de la CAIPDV, huit industriels se sont rassemblés pour mutualiser la gestion des déchets. Aujourd'hui, cette initiative a grandi, regroupant 18 à 20 filières différentes et permettant de traiter plus de 6 000 tonnes de déchets par an. Cette mutualisation offre aux 150 entreprises un accès à des services de gestion des déchets avec une ingénierie spécialisée, et cela, peu importe leur taille. Le CAIPDV réalise le cahier des charges et lance des appels d'offres pour garantir une gestion optimale. Actuellement, 58 %

des déchets sont triés à la source, et 42 % sont triés par le prestataire actuel. La valorisation des matériaux s'élève à quasiment 100 %, éliminant ainsi le besoin d'enfouissement.

Des ateliers sur la synergie inter-entreprises ont été mis en place, impliquant notamment des projets de jeunes étudiants pour valoriser les déchets en nouveaux produits, ainsi que des initiatives pour créer des réseaux de chaleur urbains. La mutualisation va au-delà des déchets, avec un plan de mobilité inter-entreprises pour le covoiturage conçu il y a quelques années et qui devrait faire l'objet d'une mise à jour.

→ la mobilité : des pistes à explorer

La mobilité au sein de la zone industrielle de Carros pose des défis majeurs. Pour mieux comprendre les besoins et la disposition des entreprises à adopter des modes de transport alternatifs, une grande enquête sur la mobilité a été lancée, ciblant à la fois les entreprises de la zone et les communes environnantes comme Saint-Laurent-du-Var. Cette enquête, inédite jusqu'à présent, vise à recueillir des données détaillées pour orienter les futurs plans de mobilité. La participation des entreprises à ces enquêtes est cruciale pour obtenir une image claire des habitudes de déplacement et des potentialités d'évolution vers des modes de transport plus durables.

Le principal mode de déplacement est la voiture individuelle. Cependant, le réseau est saturé tout comme les infrastructures routières qui ne sont pas en capacité d'absorber le trafic en heure de pointe. Le réaménagement de certaines infrastructures pour mieux gérer le flux de véhicules est envisagé tout comme la modulation des horaires de travail des entreprises afin d'étaler les heures d'affluence.

Le développement des parkings de covoiturage (P+R) est également une piste à explorer pour améliorer la mobilité sur la zone. La recherche de terrains pour implanter ces parkings est en cours, mais la disponibilité foncière reste un défi.

En matière de transport en commun, des efforts sont entrepris pour améliorer la desserte de la zone industrielle de Carros. Il existe un enjeu d'adaptation des horaires de bus aux horaires de trains afin de favoriser une intermodalité efficace.

Le développement de pistes cyclables est un sujet central, mais il suscite des avis partagés. D'un côté, certains estiment qu'il est crucial de développer les pistes cyclables pour améliorer la mobilité durable. Cependant, l'implantation de pistes sur les contre-avenues représente un problème par la réduction des largeurs de route pour implanter ces pistes ; ce qui peut être problématique pour la circulation des poids lourds. De plus, même avec des voies dédiées, de nombreux usagers ne se sentent pas en sécurité à vélo dans cet environnement. La mobilité interne est également un enjeu, avec la nécessité de créer des trottoirs et des cheminements sécurisés pour les piétons. Un plan de requalification de l'avenue Pierre et

Marie Curie est en discussion, mais l'ajout de trottoirs impliquerait aussi une réduction significative du stationnement, compliquant encore la situation.

Enfin, la zone industrielle de Carros explore des solutions innovantes comme l'expérimentation de navettes autonomes. Cette dernière est en cours depuis plusieurs années et rencontre quelques défis techniques, notamment en ce qui concerne la navigation des ronds-points. De plus, la mise en place de taxis au sein de la zone obtient des résultats mitigés, mais reste une initiative en cours d'évaluation.

Dans l'ensemble, la zone industrielle de Carros continue de chercher des solutions pragmatiques et innovantes pour améliorer la mobilité, tout en tenant compte des contraintes logistiques et de la sécurité des usagers. Les initiatives actuelles, bien que prometteuses, nécessitent une coordination étroite entre les différentes parties prenantes et des investissements soutenus pour atteindre leurs objectifs.

3 CONCLUSION

La Métropole Nice Côte d'Azur a adopté une approche proactive pour pallier à la pénurie de foncier et soutenir le développement économique du territoire. La création de nouvelles ZAE, comme le parc d'activités du Vallon du Roguez, reflète l'effort de la Métropole pour intégrer des considérations écologiques dans le développement économique. La requalification des sites existants constitue cependant une priorité, à l'image des actions menées sur la ZI de Carros-Le Broc. Cette zone bénéficie d'une gestion dynamique et partagée entre la métropole, CAIPDV et l'ASLLIC, permettant d'engager des réflexions innovantes et novatrices afin de favoriser un développement économique équilibré et durable.

La zone industrielle de Carros s'est engagée dans la démarche Parc + depuis 2019. Elle obtient le label niveau 1, puis en renouvelant sa candidature, en 2022, elle atteint le niveau 2. Le jury a particulièrement souligné les démarches entreprises pour libérer le foncier soumis à l'aléa inondation et au risque technologique ainsi que les démarches autour de la réflexion sur la gestion de l'eau et la désimperméabilisation. La gouvernance partagée et bien structurée de même que les réflexions autour de la mobilité ont été soulignées.

Label Parc +

Le label PARC+ animé par l'ARBE, porté par la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, en partenariat avec l'ADEME, la DREAL, l'Agence de l'eau, le réseau des CCI, la CMAR, les agences d'urbanisme, le CAUE, la fédération d'entreprises, a pour objectif de valoriser les actions menées par les collectivités et/ou associations d'entreprises en faveur de la qualité d'un parc d'activités.

Le dispositif distingue par 3 niveaux de progression les parcs d'activités engagés dans des démarches vertueuses. Le label porte sur des critères d'aménagement, de gestion et d'animation du parc d'activités visant les objectifs suivants :

1. Aménager judicieusement son territoire pour accueillir les entreprises et leurs salariés,
2. Lutter contre le gaspillage foncier,
3. Préserver et valoriser le paysage, les ressources naturelles et la qualité de vie locale,
4. Favoriser les liens et le dialogue entre les entreprises et leur territoire,
5. Améliorer le quotidien des salariés et des usagers.

Pour obtenir le label, le parc d'activités doit prendre en compte l'ensemble des 8 ambitions du cadre de référence régional «Aménager et gérer durablement un parc d'activités» réparties en 4 volets : gouvernance, territorial, environnemental et sociétal.

Source : ARBE

4 ANNEXES

4.1 Pour en savoir plus

Pré-étude d'ATM	https://www.eaurmc.fr/upload/docs/application/pdf/2021-09/presentation_atm - 28 09 21.pdf
Plan de prévention des risques naturels	https://www.alpes-maritimes.gouv.fr/contenu/telechargement/50126/390196/file/20240216_Rapport_presentation_PPRImodif3.pdf
la sobriété foncière par la valorisation des ZAE	https://www.paca.cci.fr/actualite/la-sobriete-fonciere-passe-aussi-par-la-valorisation-des-zae
SUD foncier éco	https://visu.sud-foncier-eco.fr/carte/visualiser#layers=467f57e3ed81809ad58f090426a3893a&map=7.5/44.064/5.974

4.2 Abréviations

- ASLLIC : Association Syndicale Libre du Lotissement industriel du Carros
- CAIPVD : Côte d'Azur Industries Plaine du Var) – Club des Entreprises de Carros le Broc
- PLUm : Le Plan Local d'Urbanisme métropolitain
- CCI : Chambre de commerce et d'industrie
- OZEA : Les observatoires des zones d'activités économiques
- SIG : Système d'Information géographique
- CFE : Cotisation foncière des entreprises
- AMO : Aide à la Maîtrise d'Ouvrage
- SMIAGE : Syndicat Mixte pour les Inondations, l'Aménagement et la Gestion de l'Eau maralpin
- ICPE : installations classées pour la protection de l'environnement
- ZI : Zone Industrielle

4.3 Remerciement

Remerciement à :

- Marc Raiola et Lise Bouvier, président et chargée de mission au Club des Entreprises de la ZI de Carros-Le broc
- Christian Strauss, Direction Développement Economique et Emploi à la Métropole Nice Côte d'Azur
- José Fiotti, chargé de mission à l'Association Syndicale Libre du Lotissement Industriel de Carros le Broc (ASLLIC)

