

• Témoignage Q8

« Pour acquérir des hubs dans le centre de Nice, il a fallu partir d'une feuille blanche, avec un modèle économique inédit »

La congestion de l'hyper-centre de Nice combinée au coût du foncier a favorisé l'expérimentation de nouvelles modalités de livraison, avec un maillage de hubs interurbains. Pierre-Alexandre Inwiller, du groupe Transcan, tire un premier bilan de ce projet.



« Le développement de hubs interurbains concernera sans aucun doute, et dans des délais très courts, tous les hyper-centres de moyenne et grande tailles. Un de nos paris de départ était d'anticiper la mise en place des ZFE, et de répondre à un besoin d'intérêt général en termes de logistique urbaine verte et vertueuse. »

Pierre-Alexandre INWILLER



Pierre-Alexandre Inwiller est chargé du développement de l'entreprise.

Transcan est un groupe de transport familial composé de 9 filiales : route, container, livraison, affrètement, logistique, e-commerce, atelier, worldwide et Eco City. Son siège social est basé sur la commune du Broc (06). Le groupe possède une flotte de plus de 250 cartes grises, dont 140 véhicules moteurs, a 80 000 m² d'entrepôts, et fait travailler près de 300 collaborateurs. Depuis 2021, il investit sur des hubs interurbains, en plein cœur de Nice, via sa filiale Eco City.

Comment se passe l'acquisition d'entrepôts en zone urbaine dense ?

Un projet bien préparé

Le projet Eco City a germé dans l'esprit de Franck Canatta, le gérant du groupe, et de ses équipes, il y a 8 ans. Il a fallu partir d'une feuille blanche, et **créer un modèle économique inédit** : cela a nécessité d'imaginer le projet et de le concevoir de façon très aboutie avant d'investir. Transcan est un groupe solide avec des activités diversifiées, cela lui permet d'avancer, même avec une part d'inconnu.

Un réseau entretenu en lien avec son territoire

Le premier point d'achoppement sur ce type de projet c'est le foncier. Réglementairement, nous sommes impactés par **un PLUi (plan local d'urbanisme intercommunal)**. Pour s'installer sur une zone avec un entrepôt logistique, il faut que cela soit prévu dans le PLUi : c'est donc l'une des premières choses que l'on regarde.

Il est aussi impératif de **travailler main dans la main** avec les collectivités. Je ne crois pas qu'une entreprise puisse faire l'économie d'une entente cordiale avec la collectivité qui accueille son activité, et encore moins sur ce créneau de la logistique urbaine, qui nécessite énormément de concertation pour garantir une efficacité durable.

Travailler à un maillage cohérent

À partir du moment où l'on vise un **acheminement du dernier kilomètre décarboné** efficace, notamment en termes de délais de livraison, il faut que les distances parcourues soient réduites, et optimisées, notamment pour un vélo-cargo. Cela nécessite de créer des hubs de proximité à des endroits stratégiques du cœur de ville.

Plusieurs formules d'acquisition

Plusieurs options sont envisageables pour acquérir des locaux en ville. La ville de Nice étant particulièrement exigeante sur le plan foncier (peu de mètres carrés disponibles, à un coût très élevé), il faut être en mesure d'alterner achat et location selon les opportunités. Par ailleurs, un hub interurbain nécessite une partie boutique et une partie entrepôt, ce qui complexifie davantage les recherches :

- **L'achat de locaux auprès d'un bailleur privé** : c'est ainsi que nous nous sommes installés boulevard Gambetta. Nous avons pu inaugurer notre premier hub en le façonnant selon nos besoins.
- **La location de locaux auprès d'un bailleur privé** : c'est ainsi que nous nous sommes installés rue Marceau, en contractant un bail commercial sur 9 ans. Les possibilités de travaux sont réduites avec cette formule.

● **L'achat de locaux auprès des collectivités** : c'est ainsi que nous allons nous installer place Massena. La logistique urbaine « verte » est un créneau plébiscité par les collectivités. Elles veulent la développer sur leur territoire pour d'évidentes raisons de transition énergétique, et pour encourager les comportements écoresponsables.

● **La location de locaux auprès des collectivités** : plusieurs collectivités se sont manifestées pour nous proposer des locaux à la location afin de développer notre concept dans leur commune. Pour elles, il s'agit d'accueillir sur leur territoire des dispositifs vertueux, qui répondent aux nouveaux paradigmes en matière d'écoresponsabilité.

Concernant la prospection, nous travaillons avec plusieurs agents immobiliers, qui connaissent tous nos besoins en termes de positionnements géographiques, de surfaces et de coûts.

En quoi le développement foncier est-il stratégique ?

Répondre aux besoins de clients B2B et B2C

Notre hub sur le boulevard Gambetta a été tout de suite pris d'assaut par les transporteurs comme par les particuliers, c'est donc que l'on a comblé un manque. Notre objectif est de travailler sur de la palette sèche comme sur de la palette fraîche. Nous sommes en cours d'aménagement d'espaces de stockage pour le frais, le froid et le très froid. Les restaurants, très présents à Nice, auront un peu de stock déporté, même si l'objectif d'un hub n'est pas de stocker massivement.

Un créneau porteur politiquement

Quand je vois que le président de la Métropole fait le déplacement pour inaugurer notre hub, accompagné de ses élus et face à une presse très présente, cela conforte notre intuition selon laquelle les hubs interurbains vertueux représentent **un créneau porteur, qui va se développer dans tous les hypers-centres**, et qui va s'installer dans le temps. Un de nos paris de départ était d'anticiper la mise en place des ZFE, et de répondre à un besoin d'intérêt général en termes de logistique urbaine verte et vertueuse. Nous voulions ainsi apporter des solutions, notamment aux pouvoirs publics, pour accompagner la transition énergétique des cœurs de ville touchés par les nuisances induites par l'activité de la logistique urbaine traditionnelle : problèmes de stationnement et de pollutions sonores, visuelles et atmosphériques.

Avec nos hubs, nous répondons à un vrai besoin, lorsque la collectivité n'est pas en mesure de proposer ce type de service, et ainsi de répondre aux exigences de ses administrés. Il est aussi **compliqué pour elle de sanctionner tant qu'il n'y a pas de solutions alternatives** : la mise en place d'une logistique urbaine vertueuse sur son territoire lui permet de durcir le ton pour faire cesser les pratiques inadaptées.

Maîtriser les coûts

Quels que soient nos bâtiments, gros ou petits, le coût du foncier est un paramètre à prendre en compte au quotidien car il est très élevé dans toute la région niçoise, et même prohibitif en centre-ville. Avec simplement 4 murs et 1 toit, pour gagner de l'argent, nous devons optimiser de façon précise chaque mètre carré exploité et chaque kilomètre parcouru.

Quels sont les types d'entrepôts privilégiés ?

Des entrepôts-boutiques en ville

Avoir énormément de mètres carrés en centre-ville pour du stockage ne serait pas un modèle économiquement viable. Nos hubs sont destinés à des marchandises de passage, qui sont acheminées au détail sur le dernier kilomètre. Il s'agit d'un stockage ponctuel et optimisé. L'idéal est même de ne pas avoir à entreposer, et de n'être qu'une étape de tri final. Nous sommes sur des dépôts de 800 à 1 000 m², avec une petite partie boutiques de 70 à 100 m².

Des entrepôts en périphérie

Les hubs s'inscrivent dans une logique d'entonnoir : la marchandise est acheminée et stockée à l'extérieur des grands centres urbains, là où les mètres carrés sont disponibles et moins coûteux. Grâce à une machine de tri haute performance, la marchandise est triée par tournée, à la rue. Elle est ensuite acheminée vers nos hubs interurbains, qui n'ont plus qu'à pratiquer la livraison du dernier kilomètre de la manière la plus efficiente possible.

Pourquoi travailler en relation étroite avec la collectivité ?

Favoriser les aménagements urbains

Comme nos pratiques sont nouvelles, cela suppose **de nouveaux besoins et des moyens d'aménagement en conséquence**. Il peut y avoir des centres-villes où il est quasiment impossible de circuler avec des vélos-cargos au quotidien sans mettre en danger les chauffeurs et les usagers. Par ailleurs, les pistes cyclables n'ont pas été calibrées pour recevoir 2 vélos-cargos qui se croisent. C'est un point d'achoppement potentiel. Comme vous n'êtes pas maître des aménagements urbains nécessaires, il est dans votre intérêt d'impliquer la collectivité autant que possible, mais également de prendre en considération ses besoins et projets.

Par exemple, sur un de nos hubs, nous avons eu **besoin d'inverser le sens de stationnement** afin d'aménager au mieux notre place de livraison. Ayant développé notre projet en concertation avec les services de la Métropole, notre demande a été prise en compte et reçue favorablement, car elle apportait de la logique à l'espace concerné. C'est un exemple parmi des dizaines qui prouve la nécessité d'un travail concerté, et d'une entente cordiale avec les collectivités pour le bon développement du projet.

À lire également

D'autres questions traitées pour compléter la réflexion

Question n°1 > Acteurs privés : comment s'inscrire dans les politiques publiques de logistique urbaine ?

Question n° 6 > Quel potentiel de développement pour la cyclologie ?

Question n° 9 > Quelles spécificités de la logistique à destination des artisans et petits commerçants ?



Dico



Dico

- **B2B** : business-to-business. Désigne les activités commerciales entre deux entreprises.
- **B2C** : business-to-consumer. Désigne les activités commerciales entre une entreprise et un consommateur non professionnel.
- **Hub urbain** : espace de stockage situé en ville, au plus près des clients.
- **PLU/PLUi** : plan local d'urbanisme intercommunal. Principal document de planification de l'urbanisme. Ce document stratégique intègre la réglementation en matière d'occupation des sols, et dessine le projet d'aménagement du territoire dans un souci de respect du développement durable.
- **ZFE-m** : zone à faibles émissions mobilité. Territoire sur lequel la circulation et le stationnement sont restreints à certains véhicules, en fonction de leur type (poids lourd, véhicule utilitaire léger, etc.) et de leurs émissions en polluants atmosphériques (NO_x , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$).

Crédits

- Témoignage réalisé en mars 2022
- Conception graphique : Trait singulier
- Photo : © Transcan
- Correction : Relire et Corriger

InTerLUD, programme porté par :

