

# LES CAHIERS <sup>POSTEO</sup>

DES IDÉES UTILES POUR DÉCIDER

AVRIL 2016 **POSTEO.FR** #01



**LOGISTIQUE  
URBAINE : POUR  
UNE LIVRAISON  
DURABLE**



LE GROUPE LA POSTE



## LOGISTIQUE URBAINE LE DÉFI D'UNE VILLE PLUS FLUIDE ET RESPIRABLE

PAR PHILIPPE WAHL,  
PRÉSIDENT - DIRECTEUR GÉNÉRAL DU GROUPE LA POSTE

Accompagner le développement de l'e-commerce et le nombre croissant de colis livrés en centre-ville, tout en limitant les nuisances liées à l'utilisation des véhicules : notre entreprise est confrontée chaque jour à cette équation. C'est pourquoi la logistique urbaine est une priorité inscrite dans notre plan stratégique « La Poste 2020 : Conquérir l'avenir ». Dans ce cadre, La Poste met en œuvre des solutions concrètes et novatrices pour une ville plus respirable, moins encombrée. Nous déployons ainsi, peu à peu, dans les centres-villes des dispositifs de livraison en mode doux, à faibles émissions, et des consignes automatiques de retrait de colis. L'immobilier logistique constitue aussi un levier puissant pour désengorger les villes, à l'image de la mutualisation des hôtels logistiques par différents opérateurs. De même que le recours accru au bioGNV pour les livraisons des colis par fourgons, en complément des véhicules électriques pour la distribution des lettres et petites marchandises. La démarche environnementale est également soutenue par l'innovation, à l'image du système Predict, qui permet une livraison interactive. Elle naît encore d'une stratégie d'acquisition ciblée avec,

par exemple, les marques PickUp, Stuart, Resto-In... Elle s'illustre, enfin, dans de nouvelles activités, comme l'offre Chronofresh, qui positionne notre Groupe en expert de la logistique de la chaîne du froid. La ville de demain appelle, nous en sommes convaincus, des actions fortes de la part des autorités locales. De nombreuses villes françaises ont pris la mesure des défis à venir et commencent à agir résolument. Nous partageons leur vision de réglementations ambitieuses, progressives, appliquées avec rigueur, mais partagées avec les citoyens et les forces économiques. Dans leur rôle d'aménageurs, les collectivités ont la possibilité d'impulser une dynamique via la réservation de foncier urbain, des facilités de déploiement d'infrastructures d'avitaillement pour les véhicules à faibles émissions ou encore des aménagements urbains avantageant ces véhicules. Nous croyons enfin, avec force, que cette dynamique des villes vers des fonctionnements plus vertueux est porteuse de formidables opportunités pour les entreprises françaises. Et c'est ensemble, avec les collectivités et les partenaires économiques, que nous réussirons à réinventer nos villes.

Les Cahiers Postéo sont édités par la direction de la communication Groupe, 44 boulevard de Vaugirard, CP V602, 75757 Paris Cedex 15. Directrice de la publication : Nathalie Collin. Directeur de la rédaction : Pierre-Angel Gay. Conseil éditorial : Marie-Jo Duchesne. Rédactrice en chef : Auriane Roussel. Rédactrice : Emmanuelle Gautier. Réalisation : i c i B a r b è s, 146 rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris. Crédits photos et illustrations : Le Groupe La Poste, Éric Huynh, DR, Guillaume Murat, Milan Szytura, Inkie, Sébastien Plassard, Aline Zalko. Imprimerie : Entagos. Imprimé dans l'Union européenne. ISSN en cours. Dépôt légal : avril 2016. Dans cette publication, le masculin est le plus souvent utilisé comme représentant des deux sexes sans discrimination à l'égard des femmes et des hommes, et dans le seul but d'alléger le texte.



80 % de la population française vit en zone urbaine en 2015, contre 61 % en 1960. [Source : Insee](#)



DISPOSITIF

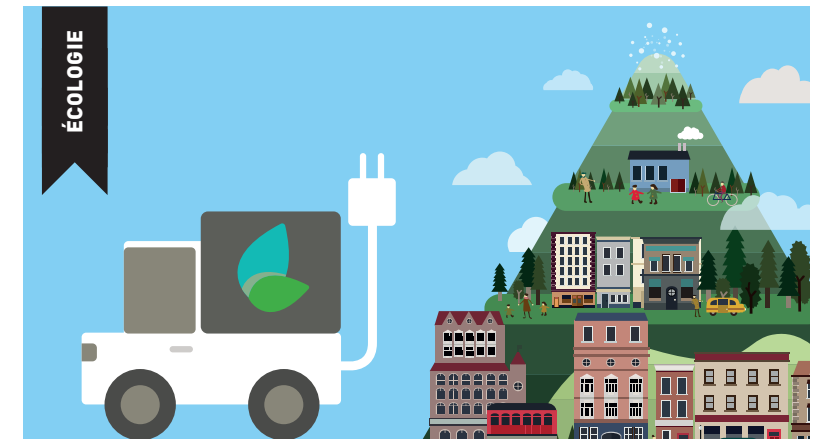
15 MÉTROPOLIS et 40 entités urbaines de plus de 100 000 habitants (caractérisées par une continuité du bâti) sont concernées en priorité par le dispositif de logistique urbaine de La Poste. Soit 47 % de la population et 57 % des livraisons aux particuliers.

Des villes moyennes pourront également être concernées, dans un second temps, à la suite de l'instauration d'une réglementation restrictive locale ou sur sollicitation des élus. [Source : La Poste](#)



1 MILLION  
DE COLIS  
SONT TRAITÉS  
CHAQUE  
JOUR PAR  
COLISSIMO,

plus de 500 000 par Chronopost, et 250 000 par DPD France, spécialiste du très gros colis B to B. [Source : La Poste](#)



ÉCOLOGIE

CO<sub>2</sub>

20 %, c'est la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de La Poste en cinq ans. Son objectif est une réduction supplémentaire de 15 % d'ici à 2020. [Source : La Poste](#)

6 000

La Poste possède l'une des plus importantes flottes de véhicules utilitaires électriques au monde, avec 6 000 voitures en circulation, à laquelle s'ajoutent 20 000 vélos à assistance électrique.



## 100 % DES 80 000 FACTEURS CONNECTÉS PAR SMARTPHONE AVEC FACTEO.

Source : La Poste

LA GRANDE DISTRIBUTION RÉINVESTIT DE PETITES SURFACES À FORTE AMPLITUDE HORAIRE, NOTAMMENT DANS LES GRANDES VILLES. SEULEMENT 7 % DES PARISIENS FONT LEURS COURSES EN VOITURE, CONTRE 71 % EN MOYENNE NATIONALE.

Source : Insee

## LA POSTE CONTRIBUE



À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE GRÂCE À SON RÉSEAU DE 17 000 POINTS DE CONTACT.

**96,6%**

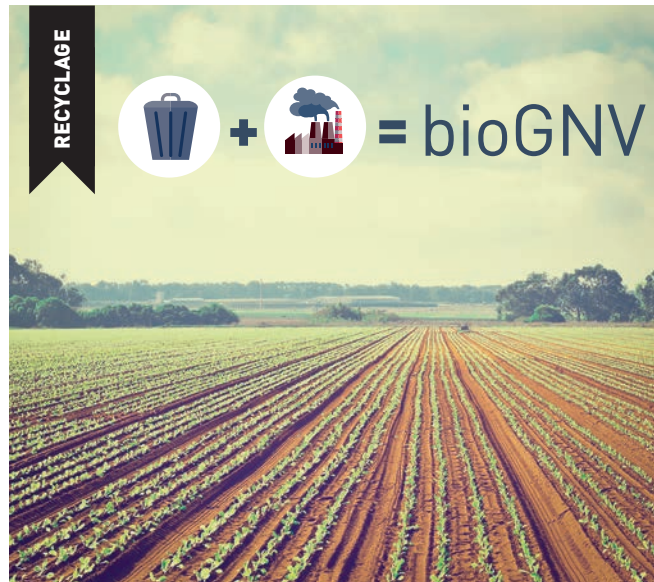
de la population française se trouve à moins de 5 km et à 20 minutes d'un point de contact La Poste.

Source : La Poste



## 1 MILLION D'EUROS, C'EST LE COÛT DE L'INSTALLATION D'UNE STATION PUBLIQUE D'AVITAILLEMENT EN GNV.

Source : AFGNV



Doté des mêmes qualités que le gaz naturel, le bioGNV\* peut être utilisé comme carburant.

Il est fabriqué à partir du biométhane, gaz 100% renouvelable, produit grâce à la fermentation des bio-déchets agricoles ou ménagers. Ses avantages sont multiples :

- Pollution sonore : 50 % de bruit en moins ;
- Qualité de l'air : 93 % de particules fines en moins et 27 % d'oxydes d'azote (NOx) en moins par rapport aux véhicules diesels ;
- Émission de gaz à effet de serre : 80% de CO<sub>2</sub> en moins par rapport aux véhicules diesels.

Source : GRDF

\* GNV : gaz naturel pour véhicules.

## EN 2015, LES ACHATS EN LIGNE ONT ÉTÉ MAJORITAIREMENT LIVRÉS À DOMICILE (83 %) ET EN POINT RELAIS (66 %).

Les livraisons hors domicile progressent fortement, attestant le succès des stratégies omnicanales adoptées par de nombreuses enseignes.

Source : Fevad, 2015

### FINANCEMENT

## Course urbaine

La Poste a investi dans le capital de Stuart, spécialiste de la course urbaine urgente via une application mobile avec géolocalisation du coursier, ainsi que dans le capital de Resto-In Market, place de marché virtuelle de restaurants livrant des repas à domicile. Deux spécialistes de la course urbaine à vélo répondant à de nouveaux usages collaboratifs.

Source : La Poste

## E-commerce

2,3 MILLIONS D'ACHETEURS EN LIGNE SUPPLÉMENTAIRES EN 2015. DURANT LES QUATRE DERNIÈRES ANNÉES, LA FRÉQUENCE D'ACHAT A AUGMENTÉ DE 68 %, ET LE MONTANT MOYEN DÉPENSÉ A PROGRESSÉ DE 45 %.

Source : Médiamétrie

## 3%

DU MARCHÉ ALIMENTAIRE EST RÉALISÉ VIA L'E-COMMERCE (DRIVE INCLUS), VERSUS 8 % POUR LE COMMERCE DE DÉTAIL, HORS ALIMENTAIRE.

Le marché de l'alimentaire prépare sa mutation, et Chronofresh offre un nouveau standard de livraison express pour les aliments (secs, frais ou surgelés).

Source : Fevad, 2013

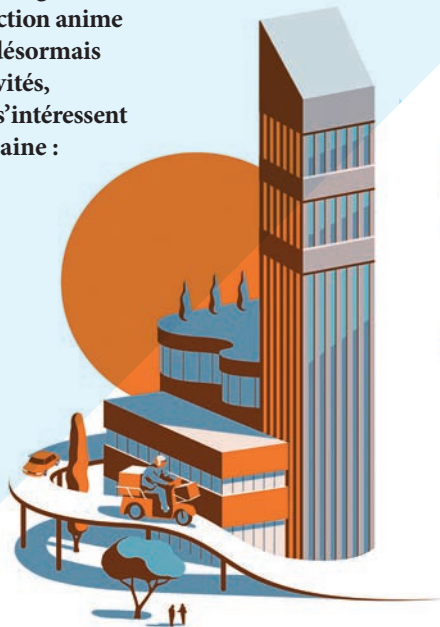
# 20%

DES VÉHICULES CIRCULANT EN VILLE TRANSPORTENT DES MARCHANDISES. Ils représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et 40 % des émissions de particules fines.

Source : Laboratoire d'économie des transports (LET)

# QUELLES SOLUTIONS POUR UNE VILLE DURABLE ?

Le centre-ville de demain sera durable, c'est-à-dire plus propre, plus silencieux, plus fluide, mieux partagé, et redynamisé au plan économique. Cette conviction anime de longue date Le Groupe La Poste. Elle est désormais largement partagée par les acteurs – collectivités, transporteurs, logisticiens, chercheurs – qui s'intéressent au maillon faible de la chaîne logistique urbaine : le dernier kilomètre. Regards croisés.



Utile

## LES 5 ENGAGEMENTS DE LA POSTE EN LOGISTIQUE URBAINE

1. Livraisons en mode propre par les opérateurs du Groupe, dans les centres-villes.
2. Déploiement de 1 000 consignes de retrait de colis dans des lieux de passage fréquentés, solution alternative aux points relais pour la livraison hors domicile.

3. Dans les villes où cela est pertinent, création d'espaces logistiques urbains proches des centres-villes, mutualisés entre plusieurs opérateurs ou utilisés de façon intensive par le même opérateur en y opérant des vagues successives.

4. Recherche de synergies avec des initiatives innovantes et économiquement viables, portées par des start-up,

des PME, des GIE ou des associations.

5. Lancement ou investissement dans des activités nouvelles, par exemple pour l'approvisionnement des centres-villes en aval des marchés d'intérêt national (Chronopost Food) ou pour la livraison rapide de repas à domicile (Stuart et Resto-In).

Les défis auxquels font face les collectivités territoriales sont multiples dans le pilotage de la logistique urbaine. Il s'agit à la fois de remédier à la congestion du trafic, de réduire les pollutions sonores et atmosphériques, de répondre aux attentes de souplesse et d'immédiateté pour la livraison des achats en ligne et de préserver l'attractivité des commerces de proximité. Les agglomérations, en particulier, sont condamnées à imaginer des actions à la fois novatrices, économiquement viables et écologiquement pertinentes, pour impulser des schémas vertueux de fonctionnement de leur hypercentre.

Forte de sa fine connaissance de l'écosystème des cœurs de ville, La Poste combine nombre d'atouts pour les y aider. Elle dispose d'un appareil logistique sans équivalent, du premier parc immobilier de France en milieu urbain, de la première flotte de véhicules utilitaires électriques au monde, des savoir-faire éprouvés dans la logistique, sans oublier un leadership national en tant que premier opérateur de colis sur le marché du courrier. « Nous avons identifié la logistique urbaine comme un domaine prioritaire de développement, intégré à ce titre aux cinq projets transversaux de notre plan stratégique "La Poste 2020", indique Paul-Marie Chavanne, directeur général adjoint du Groupe La Poste. Notre démarche, poursuit-il, s'inscrit dans une logique économique, écologique et sociétale, un modèle gagnant-gagnant qui fédère les divers acteurs des territoires. » Dans ses propres activités de distribution, mais aussi en mobilisant ses filiales, La Poste expérimente avec un temps d'avance. Sa cible : 15 métropoles et 40 entités urbaines de plus de 100 000 habitants. Soit un ensemble représentant 5 % du territoire, 47 % de la population et 57 % des acheminements B to C.

À Grenoble, La Poste s'est ainsi engagée à livrer en mode doux et en véhicules à faibles émissions, dès avril 2016, le périmètre de

l'hypercentre de la ville, mais aussi à installer des consignes à colis dans des lieux de passage, à limiter ses émissions polluantes et à déployer des services innovants, tel le portage de courses à domicile. Parallèlement, La Poste s'est portée signataire du plan d'action de la métropole pour une logistique durable et s'est positionnée dans l'appel à manifestation d'intérêt orchestré par la métropole pour la création d'un centre de distribution urbaine. Il s'agit d'un dispositif qui permet de massifier, en entrée de ville, les livraisons de plusieurs filières logistiques et d'effectuer le dernier kilomètre en mode doux ou en véhicules à faibles émissions, comme avec les utilitaires GNV qui permettent de livrer aux commerçants des colis de moins 30 kg ou des marchandises sur palette.

« Les collectivités ne financeront pas ce projet, mais elles créent un contexte favorable en interdisant les livraisons aux véhicules diesels dans l'hypercentre », explique Anne-Sophie Louvat, chef de projet logistique urbaine à la direction Services-Courrier-Colis

« UN PROJET DE LOGISTIQUE URBAINE NE PEUT RÉUSSIR SANS L'APPUI DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES. »

de l'Isère. Un projet de ce type ne peut se mener sans l'appui des collectivités. » Une réglementation incitative mais progressive, une réserve de foncier logistique disponible, un maillage cohérent d'infrastructures pour l'approvisionnement des véhicules « verts » : autant de conditions sine qua non pour réussir en logistique urbaine.

\* En consortium avec l'entreprise CityLogistics, avec Vélocité, société de livraison express par coursiers à vélo, et avec Job@Vélo, bureau d'études sur les activités vélo et membre du collectif Les Boîtes à vélo.

**BRUNO DURAND**

Maître de conférences en logistique à l'université de Nantes et membre de la chaire « Logistique urbaine » de l'École des Mines de Paris.

**Que sait-on de l'impact des nouveaux modes de consommation sur la logistique urbaine ?**

Les habitudes sont prises : les particuliers commandent de plus en plus en ligne. On estime que 10 % des revenus d'un ménage sont consacrés aux achats sur le Net ; et ce sera environ 25 % en 2020. Les circuits de livraison deviennent diffus. Par ailleurs, on assiste à un retour des enseignes de distribution en cœur de ville. L'ère des grands centres commerciaux est close : le consommateur refait connaissance avec les commerces de proximité, surtout dans les métropoles. Les livraisons en cœur de ville augmentent donc. Ce mouvement va se poursuivre et devoir satisfaire l'attente des destinataires : être dérangés le moins possible.

**Pour quelles solutions cette attente plaide-t-elle ?**

Pour des livraisons intelligentes ! Ce qui pose problème en logistique urbaine, ce sont les échecs de livraison. Or environ 30 %\* des boîtes

à lettres ne sont pas normalisées, interdisant la livraison en l'absence des clients ou des destinataires. On voit dès lors se développer des espaces consacrés au traitement des colis en centre-ville, points de concentration et d'éclatement pour les livraisons du dernier kilomètre. Émergent aussi, parallèlement aux réseaux nationaux de points relais, des solutions alternatives de livraison hors domicile, via des consignes de retrait de colis implantées dans des lieux de passage.

**La mutualisation des flux est-elle une piste prometteuse ?**

Bien sûr, elle permet de limiter les trafics et de livrer les mêmes portes moins souvent. La démarche ne peut être que partenariale, sous l'impulsion des fédérations, des CCI, avec le concours des transporteurs et commerçants. Pour réussir, il ne faut pas sous-estimer l'importance des systèmes d'information, possible point bloquant. Il faut que les acteurs du dernier kilomètre acceptent d'échanger un minimum d'informations techniques et sur la disponibilité du destinataire : c'est une affaire de confiance. Tout cela prend donc du temps.

\* Source : Géopoints, 2015.

## VERS DES LIVRAISONS INTELLIGENTES EN CŒUR DE VILLE

## IL FAUT QU'IL Y AIT UN INTÉRÊT À INVESTIR

**JEAN DEPRAETER**

Président du groupement des activités de transport et de manutention de la région Île-de-France (Gatmarif).

**À quelles contraintes les transporteurs se heurtent-ils dans leurs livraisons en centre-ville ?**

À des réglementations parfois de plus en plus contraignantes, comme à Paris, qui a instauré des restrictions de circulation aux véhicules les plus polluants en juillet 2015. Et à un problème de manque d'homogénéité d'une ville à l'autre, sur les horaires de livraison, la surface au sol des véhicules...

**Comment se mobilisent-ils pour un centre-ville moins pollué et désengorgé ?**

Un certain nombre d'entre eux jouent le jeu et investissent dans le renouvellement de leur parc ou le lancement de services permettant de diminuer les kilomètres parcourus, d'utiliser des véhicules moins émetteurs de GES\*, de réaliser une approche par voie ferroviaire ou voie d'eau, pour une livraison finale en véhicule « propre ». Ces opérateurs font face à des surcoûts que ne compense parfois aucun avantage. Pour qu'une spirale vertueuse s'enclenche, il faut qu'il y ait intérêt à investir, avec des contrôles et des sanctions aux contrevenants.

**Quelles sont les autres conditions de la réussite, selon vous ?**

Nous plaçons pour un minimum de cohérence territoriale des réglementations dans un périmètre géographique significatif. Les documents d'urbanisme devraient identifier des sites aménageables, pour un approvisionnement massifié au plus près du destinataire final, et prévoir des dispositifs de financement favorisant leur portage foncier. Concernant l'élimination progressive des véhicules les plus polluants, leur remplacement ne va pas de soi. Il faut que les pouvoirs publics s'impliquent avec des aides financières à l'acquisition de véhicules « verts » qui coûtent plus cher à l'achat et en fonctionnement. La nécessité se fait également sentir d'un maillage territorial de stations d'avitaillement GNV et de bornes de recharge électrique, pour sécuriser les tournées. Plus globalement, au Gatmarif, nous demandons de la concertation avant toute décision. Et un calendrier de montée en régime progressif, permettant aux entreprises de se préparer.

\* GES : gaz à effet de serre.



## LE RÔLE D'UNE COLLECTIVITÉ EST DE RÉGULER



### VALENTINO SEVINO

Directeur planification et mobilité urbaine à l'agence de la mobilité, des transports et de l'environnement (Amat) de Milan.

#### Pourquoi un programme municipal de logistique urbaine ? Comment avez-vous procédé ?

Milan était, au début des années 2000, confronté à un triple problème : une forte pollution, un taux de motorisation parmi les plus élevés d'Europe\* et la domination (à 70 %) des livraisons en compte propre, par des véhicules plus polluants et moins remplis que ceux des transporteurs pour compte de tiers. La municipalité a souhaité réguler la circulation dans le centre et limiter les comptes propres, en impliquant commerçants et transporteurs. Très opposés au projet au départ, ceux-ci en sont devenus les défenseurs, convaincus par les gains obtenus sur la vitesse d'approche et par la récupération des flux en provenance des comptes propres qui leur confient de plus en plus leurs marchandises. Notre choix initial consistait à taxer les véhicules à l'entrée dans l'hypercentre en fonction de leur niveau d'émissions, pour inciter au renouvellement des flottes. Ce choix a évolué en 2012 vers un péage appliqué à tous les véhicules autres que GNV et électriques\*\*, pour limiter le trafic.

#### Parmi les chantiers lancés depuis, quels sont ceux qui « marchent » ?

La ville comporte aujourd'hui un anneau de contrôle du trafic avec l'Area C, zone centrale de 8 km<sup>2</sup>, autour de laquelle une zone à faible émission est en cours de construction et dont l'accès sera contrôlé par 150 caméras (le non-respect des règles est sanctionné par une amende). Nous travaillons sur les aires de livraison avec un programme en trois étapes : stationnement à durée limitée, puis accès sur inscription préalable avec badge magnétique, enfin, système de réservation souple, par smartphone, qui peut se faire juste avant l'arrivée du livreur sur la place de livraison.

#### Quel doit être le rôle des collectivités en matière de logistique urbaine ?

Celui de fixer des règles, après concertation avec les citoyens et les entreprises et de les faire respecter systématiquement, plutôt que de chercher à faire le métier des opérateurs privés. Des règles simples, stables, faciles à contrôler avec l'aide de la technologie, une réglementation ambitieuse, mais progressive et partagée.

\* 51 %, contre 25 % à Paris, 29 % à Berlin, 31 % à Londres, 35 % à Monaco... \*\* Ainsi que les deux-roues et les quarante premiers passages des résidents.

#### DES RÉSULTATS TANGIBLES DANS L'HYPERCENTRE MILANAIS

- Trafic réduit de 20 %.
- 17 % de véhicules pour 1 000 habitants de moins entre 2003 et 2013.
- 26 % de baisse des accidents de la circulation entre 2011 et 2014.

- Augmentation de la vitesse de circulation des transports en commun de 2 à 4 %.
- Baisse de 10 % de l'occupation des places de parking.
- 49 % de véhicules polluants en moins, 6 % de véhicules propres en plus.
- 35 % de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

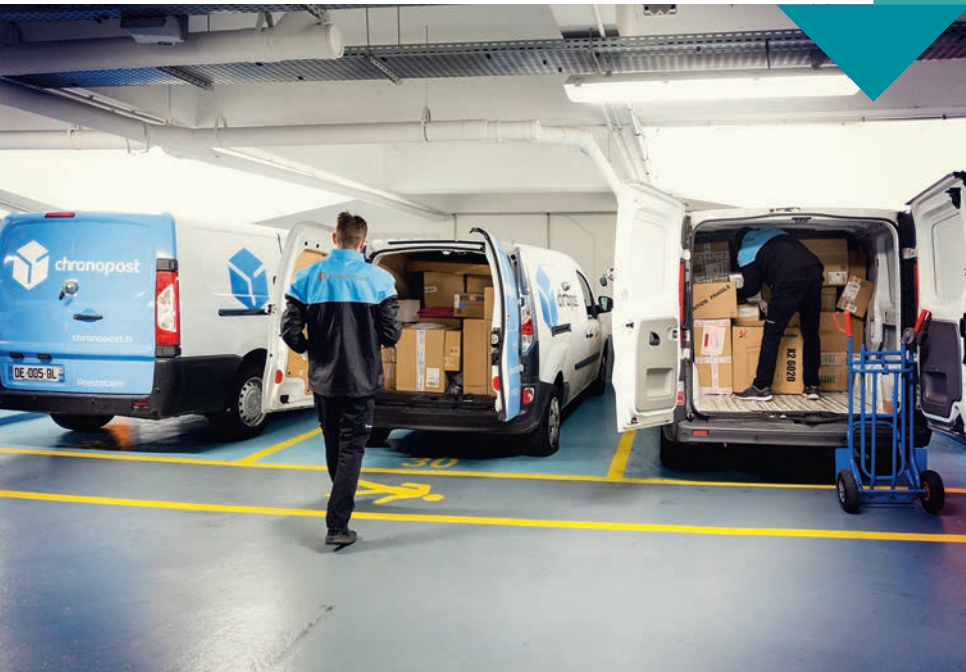
Utile



Premier réseau de proximité au plan national, fort d'un capital foncier, immobilier et humain sans équivalent, La Poste et ses filiales (DPD Group, Chronopost...) accompagnent les collectivités territoriales dans leurs projets pour désengorger les cœurs de ville. Tour d'horizons des initiatives pionnières en matière de logistique urbaine.

**PARIS BEAUGRENELLE / LES ESPACES LOGISTIQUES URBAINS (ELU)**

Un entrepôt de 3000 m<sup>2</sup> en centre-ville pour massifier, tôt le matin, l'acheminement par camion des colis express au plus près des destinataires finaux. Et une livraison terminale effectuée avec des véhicules utilitaires alternatifs. Pari gagné pour l'espace logistique urbain Chronopost de Beaugrenelle, dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris, qui est aujourd'hui approvisionné à 100 % en électricité renouvelable.



ET AUSSI

**LYON / LES HÔTELS LOGISTIQUES URBAINS, ENCORE PLUS EFFICACES**

Mutualiser l'usage des espaces logistiques urbains, c'est démultiplier leur effet en matière de diminution de la pollution ! C'est ce qu'est en train de démontrer l'entrepôt aménagé à Lyon, place Bellecour, où plusieurs opérateurs se succèdent à des heures différentes pour livrer en mode propre et en boucles courtes le cœur de la ville.

**BORDEAUX / LES VÉHICULES À FAIBLES ÉMISSIONS, UN MIX DE TECHNOLOGIES ET DE FORMATS**

Bordeaux fait partie des 15 métropoles où La Poste a lancé, à fin 2015, un dispositif de livraison en mode propre en centre-ville. 66 Kangoo électriques, 300 vélos à assistance électrique, 16 scooters électriques Staby et des fourgons roulant au GNV réduisent les émissions de gaz polluants et limitent les nuisances sonores.

**60 %**

de baisse des émissions de CO<sub>2</sub> à fin 2015 (80 % à terme) et des kilomètres parcourus divisés par deux.



Utile

RETROUVEZ  
TOUTES LES  
IMAGES DU SITE  
BEAUGRENELLE  
SUR LE SITE  
POSTEO.FR



## 200

consignes Pickup Station déjà déployées dans des lieux de passage à forte fréquentation : gares, centres commerciaux, habitat dense, bureaux... ce qui évite de livrer le tout dernier kilomètre et contribue à désengorger la ville.

**MONTPELLIER / LE DERNIER KILOMÈTRE**

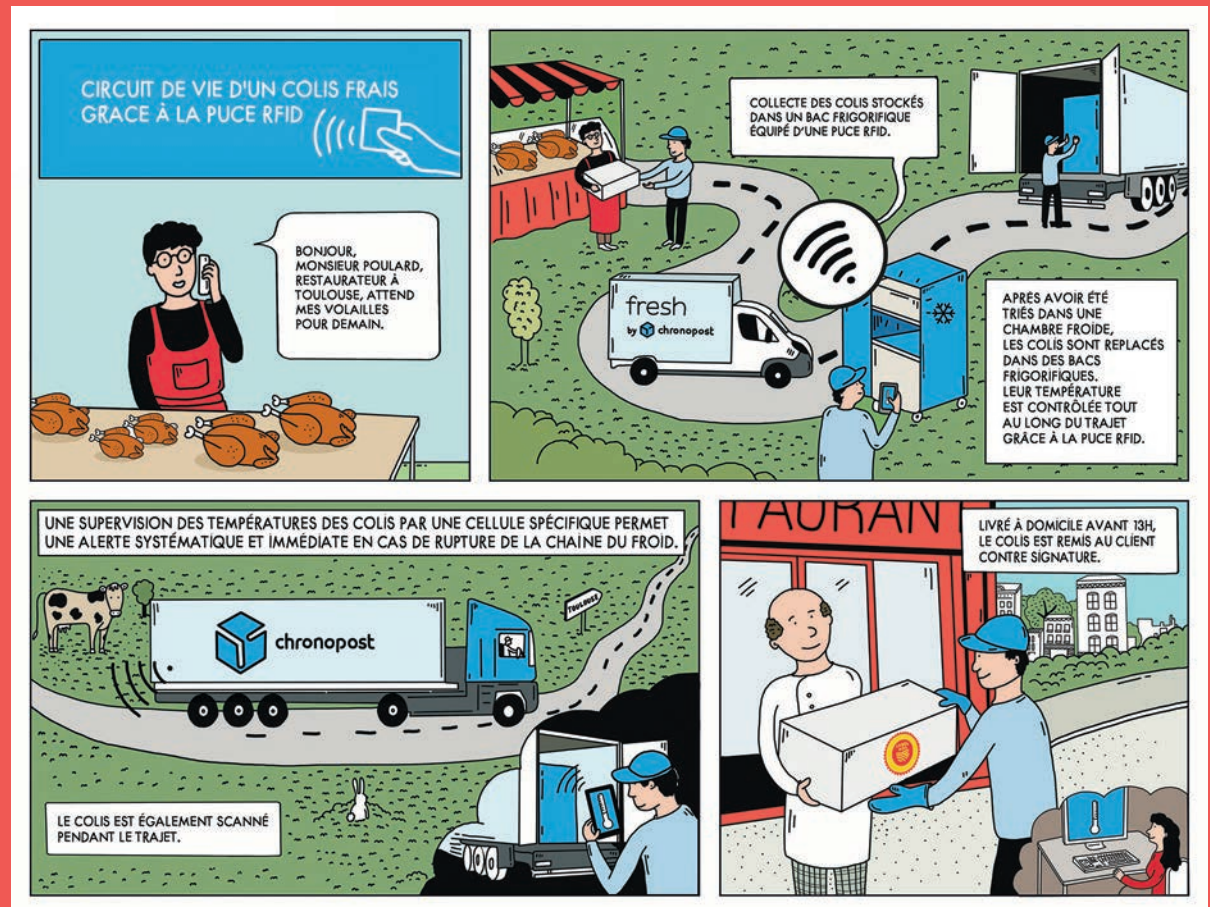
Point névralgique de la logistique urbaine, le dernier kilomètre n'est pas pour autant le maillon faible de la chaîne. Ainsi, à Montpellier, les postiers effectuent leur tournée à pied dans l'hypercentre, n'hésitant pas à emprunter les transports en commun.

**TOULOUSE / LES CONSIGNES PICKUP STATION**

Sur fond de rapide montée en puissance de l'e-commerce, le groupe La Poste innove en lançant des consignes automatiques de retrait de colis, disponibles 24 h/24 et 7 j/7. À la fois simple et souple d'utilisation, tout en étant sécurisée, la solution Pickup Station est notamment accessible à Toulouse, au sein de deux bureaux de poste de centre-ville.

# CHRONOFRESH LA PUCE RFID CONNECTÉE

...  
VU PAR INKIE



POUR DÉCOUVRIR D'AUTRES  
INITIATIVES LOCALES, RENDEZ-VOUS  
SUR LE SITE POSTEO.FR

## Inventer la ville de demain... et la logistique qui va avec

**Tous les jours dans les villes, Le Groupe La Poste** est confronté à cette équation : accompagner l'urbanisation de la société française et le fort développement de l'e-commerce, livrer les colis en centre-ville tout en limitant les nuisances liées à la circulation et au stationnement de ses véhicules. Si la logistique urbaine est « la façon d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville », alors le dernier kilomètre en est le point névralgique. Il constitue l'enjeu le plus délicat, le plus complexe et le plus coûteux de la chaîne (jusqu'à 20 % du coût total du transport), entre livraisons diffuses, problématique des retours de colis, nécessaire désengorgement des centres-villes et maintien de leur attractivité commerciale. Premier réseau de proximité en France avec la livraison sous toutes ses formes comme cœur de métier, Le Groupe La Poste a fait le choix d'une approche pragmatique, proactive, innovante et rentable de la logistique urbaine. Grâce à ses actions co-construites avec toutes les parties prenantes, élus territoriaux au premier chef, La Poste s'engage et agit en faveur d'une « livraison durable » en ville. Comment rendre l'hypercentre plus respirable et plus agréable à vivre ?



### À LIRE DANS CE NUMÉRO

- P. 2 LE DÉFI D'UNE VILLE PLUS FLUIDE ET PLUS RESPIRABLE
- P. 3 CARTES EN MAIN P. 6 QUELLES SOLUTIONS POUR UNE VILLE DURABLE ?
- P. 11 TOUR D'HORIZONS DES SOLUTIONS SUR MESURE
- P. 15 CHRONOFRESH : LA PUCE RFID CONNECTÉE