

# LA LOGISTIQUE URBAINE

UN ATOUT POUR LA VILLE  
ET SES HABITANTS



# EN BREF

La logistique urbaine existe déjà en ville, et ne concerne pas seulement le e-commerce mais bien toutes les activités

- 04 L'approvisionnement est une fonction vitale de la ville mais elle est source d'externalités et de nuisances
- 05 La logistique urbaine est un service à la ville et à ses habitants
- 06 La consolidation des flux de marchandises est un levier pour réduire l'impact environnemental des livraisons

La logistique urbaine ne nécessite pas d'entrepôts de milliers de m<sup>2</sup>, elle peut revitaliser des locaux désaffectés de petite taille (environ 2 000 – 5 000 m<sup>2</sup>)

- 08 La logistique urbaine ne requiert pas de plateformes de milliers de m<sup>2</sup> en cœur de ville
- 09 Plusieurs solutions immobilières sont envisageables pour la logistique en milieu urbain
- 10 Durée des travaux, complexité et impact : les solutions immobilières varient
- 11 Un petit local de logistique, installé dans un quartier urbain, présente des intérêts mesurables

Il existe des solutions rapides de réaménagement de locaux existants. Elles n'exigent qu'un minimum de travaux et peuvent accompagner des réflexions autour de projets d'ampleur, pilotés par les SEM et les collectivités

- 13 Les projets à moindre échelle peuvent offrir des résultats rapides
- 14 Les locaux de petite taille contribuent à réduire les nuisances de la logistique en ville
- 15 Le vélocargo, une solution de report modal adaptée à la proximité

La logistique urbaine présente de nombreux intérêts sociaux, économiques et environnementaux, tous mesurables sur le terrain

- 17 Un atout pour le petit commerce local
- 18 Des avantages économiques et sociaux pour toute la ville

## ANNEXES

- 20 Un cadre législatif et réglementaire récent
- 21 Glossaire
- 22 À propos

### + POUR ALLER PLUS LOIN

*Si la logistique m'était contée : 12 histoires pour comprendre l'évolution du commerce et de la livraison*  
Jérôme Libeskind, éditions FYP, 2021



**LA LOGISTIQUE URBAINE  
EXISTE DÉJÀ EN VILLE**

# L'APPROVISIONNEMENT EST UNE FONCTION VITALE DE LA VILLE MAIS ELLE EST SOURCE D'EXTERNALITÉS ET DE NUISANCES

La livraison urbaine est marquée par une multiplicité de flux et de charges transportées. C'est un écosystème complexe qu'il faut organiser pour chacune des filières.

## ► Participation à la congestion urbaine

- La livraison correspond à **9 à 15 % des mouvements de véhicules** mais, rapporté à la taille d'une voiture (Unité de Véhicule Particulier), **impacte l'espace public pour 15 à 25 %**.
- **2 livraisons sur 3** sont effectuées en **double-file** ou de façon irrégulière.

## ► Émissions de polluants locaux

- Dans les grandes villes, environ **25 à 30 %** des émissions de particules fines proviennent du trafic routier : **40 %** pour le transport de marchandises et 60 % pour les voitures.
- Ce sont des enjeux de santé publique.

## ► Bruit

- Une part importante de la population est soumise à des **niveaux de bruits élevés** du fait des axes autoroutiers et structurants. La livraison, notamment frigorifique, y participe.

## ► Émissions de Gaz à Effet de Serre

- Le transport routier de marchandises représente **42,3 % des émissions de GES des transports** (le reste est constitué des voitures).
- Les VUL (- 3,5 t) essentiellement urbains, correspondent à près de 40 % des émissions du transport de marchandises. **Les émissions augmentent régulièrement (+ 4,6 % entre 1990 et 2022).**

## ► Accidentologie

- Le développement des mobilités douces pose le problème de la **cohabitation** avec les camions.
- **Mais les risques concernent aussi les livreurs.** Une récente enquête sur les livreurs de livraison « instantanée » montre que **29 % des livreurs ont déjà eu un accident.**

# LA LOGISTIQUE URBAINE EST UN SERVICE À LA VILLE ET À SES HABITANTS

- ▶ Les rôles de la logistique urbaine sont multiples :
  - Elle permet l'approvisionnement et les expéditions des boutiques, commerces de proximité, cafés et restaurants, marchés etc.
  - Elle concerne également les flux annexes liés à la gestion urbaine (économie circulaire, chantiers de construction, maintenance...)
  - Et enfin, elle assure les livraisons aux habitants directement à leur domicile, en point relais...
- ▶ Avec la crise sanitaire, les restrictions et la fermeture de certains magasins, le consommateur est devenu omnicanal (commerce physique et e-commerce). C'est pourquoi les acteurs doivent adapter leurs modes de distribution et de livraison. D'où l'importance accrue de la logistique urbaine et de son organisation.

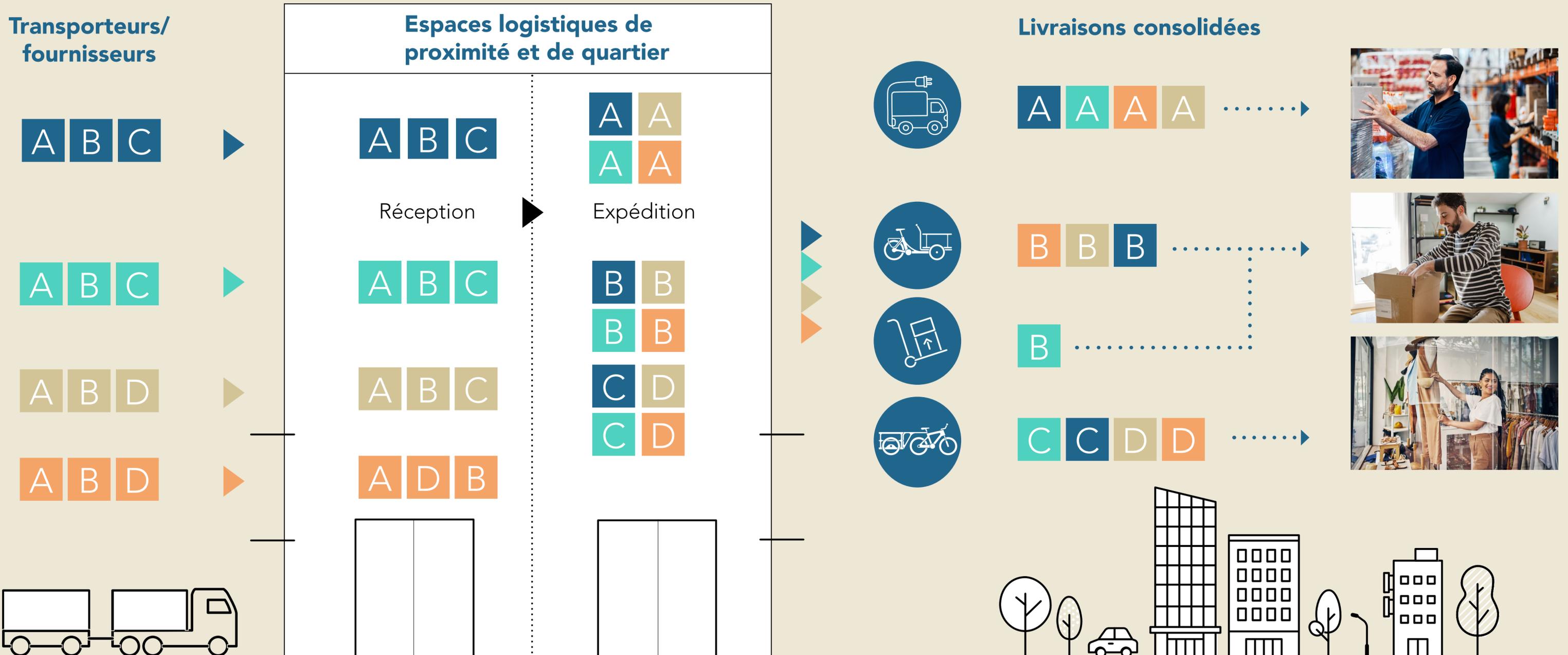
## + POUR ALLER PLUS LOIN

*La logistique, fonction vitale*  
Les carnets pratiques de l'Institut d'aménagement  
et d'urbanisme (Institut Paris Région), 2018



La logistique urbaine est une réalité depuis de nombreuses années. Son rôle est d'assurer l'acheminement des marchandises dans le cœur des villes, leur traitement sur ces territoires, leur livraison au destinataire final ainsi que la gestion des flux retours.”

# LA CONSOLIDATION DES FLUX DE MARCHANDISES EST UN LEVIER POUR RÉDUIRE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES LIVRAISONS



A person wearing a light blue short-sleeved shirt is holding a cardboard box. The box has shipping labels, including one that says "Express Delivery SHIP TO" and another with recipient information. The background is a blurred urban street scene with other people walking. A semi-transparent white box contains the main text.

LA LOGISTIQUE URBAINE  
**NE NÉCESSITE PAS D'ENTREPÔTS  
DE MILLIERS DE M<sup>2</sup>**

Express  
Delivery  
SHIP TO

Name Surname  
123 Your Street  
Your City, ST 12345  
123-456-7890  
90, 2000

4 SEPTEMBER 2024  
Name Surname  
CEO, Company Name  
123 Address St  
Anytown, ST 12345

## LA LOGISTIQUE URBAINE NE REQUIERT PAS DE PLATEFORMES DE MILLIERS DE M<sup>2</sup> EN CŒUR DE VILLE

- ▶ La livraison du dernier kilomètre - ou logistique urbaine - est la dernière étape de la chaîne logistique. En milieu urbain, cette livraison nécessite des besoins spécifiques en matière d'immobilier qui peuvent prendre différentes formes pour s'intégrer dans la ville. Ce sont souvent de petits espaces basés sur le service aux commerces et aux habitants du quartier (500 à 5 000 m<sup>2</sup>).
- ▶ La logistique urbaine n'a rien à voir avec une plateforme logistique périphérique. Les flux sont moins importants, le site peut faire l'objet d'une intégration urbaine étudiée et adaptée au quartier afin de réduire les nuisances sonores et la congestion.



Situé en plein cœur de la ville, l'immobilier dédié à la logistique urbaine correspond souvent à de petits espaces et s'adapte aux besoins propres de son territoire d'implantation.”

### + POUR ALLER PLUS LOIN

*Les routes du futur du Grand Paris, synthèse des propositions des 4 équipes de la consultation internationale*

Atelier des mobilités, APUR, octobre 2019

# PLUSIEURS SOLUTIONS IMMOBILIÈRES SONT ENVISAGEABLES POUR LA LOGISTIQUE EN MILIEU URBAIN

- ▶ Les solutions immobilières de logistique urbaine sont multiples.
- ▶ Les surfaces peuvent varier, de quelques dizaines de m<sup>2</sup> à des immeubles de grandes dimensions sur plusieurs niveaux.
- ▶ Les grands espaces sont rares en milieu urbain dense et accueillent souvent de grands projets structurels, développés par les villes et collectivités, dans les quartiers. Ces projets, qui nécessitent une démolition et une construction, sont conçus avec un planning à moyen ou long terme.
- ▶ Mais il existe aussi des solutions adaptées à des projets plus petits de restructuration de locaux existants réalisés sur le court terme, souvent en quelques mois seulement, qui s'inscrivent dans la continuité de projets plus ambitieux portés par les villes et collectivités.
- ▶ Ces projets situés en ville s'apparentent souvent à la réhabilitation de friches et la restructuration de sites de proximité, de 1 000 à 5 000 m<sup>2</sup>. Il s'agit souvent d'anciens garages, de parkings, de délaissés urbains ou d'activités en mutation comme les concessions automobiles.

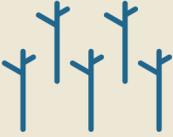
## + POUR ALLER PLUS LOIN

Exemples de projets innovants en France et en Europe :  
CIVITAS sustainable and smart mobility for all – urbain logistics



Les espaces dédiés à la logistique urbaine varient en taille et peuvent accompagner des projets de construction, de réhabilitation et de restructuration développés par les villes et les collectivités”.

# DURÉE DES TRAVAUX, COMPLEXITÉ ET IMPACT : LES SOLUTIONS IMMOBILIÈRES VARIENT

Besoin	Type de site	Type de bâtiment	Durée des travaux
Massification et stockage	 <b>DÉVELOPPEMENT Terrain</b>	<b>Entrepôt classique</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Entrepôt ou quai de messagerie</li> <li>Construit sur un niveau</li> <li>10 000 m<sup>2</sup> ou plus</li> <li>Extra urbain ou en périphérie des villes</li> <li>Accès PL</li> </ul>	<p>▶ <b>Entrée en PL</b> <b>Sortie en PL</b></p> <p><b>2-3 ans</b></p>
Organisation de flux et consolidation urbaine	 <b>REDÉVELOPPEMENT URBAIN Friches</b>	<b>Entrepôt multi-étages</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Immeuble sur plusieurs niveaux (2 à 5 en général)</li> <li>Activité 100% dédiée à la logistique, stockage et cross dock</li> <li>5 000 - 10 000 m<sup>2</sup></li> <li>En général, en proche périphérie des agglomérations</li> <li>Accès PL</li> </ul>	<p>▶ <b>Entrée en PL</b> <b>Sortie en VUL</b></p> <p><b>3-6 ans</b></p>
		<b>Hôtel logistique</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Immeuble sur plusieurs niveaux</li> <li>Mixité d'activités (logistique, mais aussi tertiaire, commerces, habitations, artisanat)</li> <li>3 000 - 8 000 m<sup>2</sup></li> <li>Accès PL et potentiellement mode alternatif à la route</li> <li>Intégration dans le milieu urbain proche – peut être situé au cœur de la ville</li> </ul>	
Services de proximité	 <b>RÉHABILITATION / TRANSFORMATION Bâtiments</b>	<b>Espace logistique de proximité</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pied d'immeuble ou espace souterrain parfois sur plusieurs niveaux, intégré dans un immeuble plus grand, parfois un délaissé urbain ou un bâtiment dans son intégralité</li> <li>1 000 - 5 000 m<sup>2</sup></li> <li>Accès et stationnement VUL interne</li> <li>Accès PL non nécessaire</li> </ul>	<p>▶ <b>Entrée en VUL</b> <b>Sortie en vélo-cargo ou à pied</b></p> <p><b>6-18 mois</b></p>
		<b>Espace logistique de quartier</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Espace dans des immeubles mixtes, permettant la gestion (retrait, dépôt, livraison) des colis pour un quartier</li> <li>De quelques centaines de m<sup>2</sup> jusqu'à 1 000 m<sup>2</sup></li> <li>Accès public possible (ERP)</li> <li>Pas d'accès PL</li> <li>Peut accueillir une consigne automatique de retrait</li> </ul>	

## UN PETIT LOCAL DE LOGISTIQUE, INSTALLÉ DANS UN QUARTIER URBAIN, PRÉSENTE DES INTERÊTS MESURABLES

- ▶ Plus le départ de la marchandise est éloigné du consommateur, plus la livraison engendre des impacts négatifs (trafic, bruit, pollution...).
- ▶ Mais la ville est, par définition, un territoire de consommation où les habitants vivent, consomment, se déplacent et se divertissent.
- ▶ Les espaces de logistique urbaine d'un quartier permettent de consolider des marchandises, organiser des livraisons en réduisant le nombre de kilomètres parcourus et le nombre de véhicules, et utiliser des modes de livraison décarbonés (électriques, cyclologistique, pédestre)
- ▶ Un local de logistique urbaine contribue à réduire les flux de livraison en PL et VUL carbonés et à réduire les impacts des opérations.
- ▶ Ces espaces participant au bien commun sont essentiels au bon fonctionnement de l'agglomération. Sans logistique urbaine, il y aurait rupture de stock dans les rayons des magasins, sur les étals des marchés, sur les sites de production et dans les réfrigérateurs... C'est une activité indispensable au service des entreprises, des commerces et des habitants, et donc de la ville.
- ▶ La logistique urbaine permet de donner une nouvelle vie à des locaux et des espaces délaissés, et de les intégrer dans une économie urbaine fondée sur la réduction des impacts environnementaux, l'économie sociale et solidaire, et le développement économique du territoire.



Un local de distribution urbaine contribue au bon fonctionnement de la ville en réduisant les distances parcourues, en apportant une flexibilité et en utilisant des modes de transport décarbonés.”

A photograph of a warehouse interior. In the foreground, a woman with long dark hair, wearing a high-visibility yellow safety vest over a dark jacket, is looking towards the right. In the background, a man in a similar safety vest is working. To the right, another woman with long curly hair, also in a safety vest, is looking down at a clipboard. The scene is filled with cardboard boxes and industrial equipment. A semi-transparent white box with blue text is overlaid in the center.

IL EXISTE DES SOLUTIONS RAPIDES  
**DE RÉAMÉNAGEMENT**  
**DE LOCAUX EXISTANTS**

## LES PROJETS À MOINDRE ÉCHELLE PEUVENT OFFRIR DES RÉSULTATS RAPIDES

- ▶ De nombreux projets sont mis en place en un à deux ans – ces projets à court terme permettent ainsi des actions rapides, visibles par tous et facilement appropriables par la collectivité !
- ▶ Les projets s'appuient en majorité sur des bâtiments existants, sous-utilisés, qui sont rénovés afin de permettre la mise en place d'une activité de livraison au plus proche du client final (parkings souterrains par exemple) et ainsi répondre aux besoins des habitants.
- ▶ La rénovation de ces friches revalorise le parc immobilier du territoire.
- ▶ Pour la mise en place de ces projets, un changement d'activités est souvent nécessaire, avec l'appui des élus.
- ▶ Ces projets sont le fruit d'une coopération étroite entre toutes les parties prenantes (habitants, élus, commerçants, transporteurs, donneurs d'ordre et acteurs immobiliers).



Réhabiliter l'existant permet de mettre en œuvre des projets dans des délais courts”

### + POUR ALLER PLUS LOIN

Rapport d'information au Sénat : *Les perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale, sur le volet « logistique urbaine durable »*  
Sénatrices Martine Filleul et Christine Herzog, avril 2022

## LES LOCAUX DE PETITE TAILLE CONTRIBUENT À RÉDUIRE LES NUISANCES DE LA LOGISTIQUE EN VILLE

- ▶ Au cours des trente dernières années, les agences de messagerie et les entrepôts de marchandises ont quitté les centres-villes pour se multiplier en périphérie ou même très loin de la ville à cause de la forte pression foncière des grandes métropoles.
- ▶ Ce phénomène de desserrement a allongé la distance de livraison jusqu'au cœur des métropoles et a mécaniquement augmenté les flux et les nuisances associées, car il a rendu nécessaire l'utilisation de véhicules toujours plus volumineux pour optimiser les coûts.
- ▶ Des locaux de logistique urbaine en ville permettent de réorganiser les flux pour réduire le trafic et les embouteillages, mais aussi d'utiliser des moyens de livraison mieux adaptés pour des centres-villes apaisés (cyclologistique, véhicules électriques ou même livraison à pied).
- ▶ Un local de logistique urbaine permet donc :
  - de réduire le nombre de véhicules qui doivent accéder au quartier
  - de réduire le nombre de véhicules qui s'arrêtent dans la rue pour livrer les clients finaux
  - de réaliser la livraison finale avec des méthodes décarbonées
  - de faire attendre les livreurs à l'intérieur du local, et non sur le trottoir

### + POUR ALLER PLUS LOIN

*Étude prospective des enjeux de la livraison du dernier kilomètre sous forme mutualisée et collaborative, ainsi que leurs articulations avec le concept d'internet physique*  
Étude pour la DGITM, Florence Toilier, Elsa Le Van, Jérôme Libeskind,  
Laura Papet, Ministère de la transition écologique et solidaire, mars 2018



Trafic, bruit, pollution : la logistique urbaine aide à réimaginer le paysage urbain pour une ville plus apaisée.”

## LE VÉLOCARGO, UNE SOLUTION DE REPORT MODAL ADAPTÉE À LA PROXIMITÉ

- ▶ Pour livrer en vélocargo, il faut pouvoir éclater la marchandise dans des espaces proches des zones de livraison.
- ▶ Dans les villes où le développement du vélo est un axe majeur de la mobilité, il est possible de créer des synergies, des mutualisations d'infrastructures entre la mobilité des personnes et celles des marchandises.
- ▶ La cyclologistique permet aussi la prise en compte des enjeux environnementaux et sociaux (réinsertion, professionnalisation...).



En ville, le vélocargo remplace le camion pour une logistique urbaine plus durable, plus rentable et créatrice de synergies.”

Report modal : modification de parts de marché de différents modes de transport entre elles

### + POUR ALLER PLUS LOIN

*Plan national pour le développement de la cyclologistique*

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Ministère de la transition énergétique, mai 2021



LA LOGISTIQUE URBAINE  
**PRÉSENTE DE NOMBREUX INTÉRÊTS SOCIAUX,  
ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX**

## UN ATOUT AUSSI POUR LE PETIT COMMERCE LOCAL

- ▶ Les espaces de logistique urbaine, à l'inverse des *dark stores*, visent à consolider et réduire le nombre de véhicules et à créer des liens avec les commerces de proximité.
- ▶ Un local de logistique urbaine permet de mieux approvisionner les petits commerçants, mais aussi de leur apporter de nouveaux services afin d'aller vers l'omnicanalité.
- ▶ Un local de distribution urbaine peut :
  - gérer des stocks déportés pour les commerçants du quartier, en accroissant leur assortiment,
  - permettre de faire de la livraison - dans le quartier ou via le e-commerce - avec des outils et des livreurs réguliers et encadrés,
  - assurer des livraisons de circuits courts et participer au dynamisme du territoire.
- ▶ Un espace de logistique de quartier peut générer des flux de clients nouveaux pour les commerçants du quartier (les personnes qui récupèrent ou déposent un colis)



Un espace de logistique de proximité est un relais au service des petits commerçants – il permet leur approvisionnement et constitue un moyen de les aider dans leur démarche omnicanale.”

## DES AVANTAGES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX POUR TOUTE LA VILLE

- ▶ La logistique urbaine est un levier pour une ville plus apaisée. Elle présente plusieurs intérêts pour le territoire.
- ▶ Un intérêt économique :
  - Ce secteur dynamique, en pleine mutation, est générateur d'emplois locaux. Il permet le maintien d'activités, d'emplois au cœur d'une ville, et accentue ainsi le dynamisme et l'attractivité du territoire.
  - La logistique urbaine contribue au développement de nouvelles activités comme les circuits courts de produits locaux, les commerces de proximité intégrés dans l'écosystème (vrac, point de retrait...), l'économie circulaire... Elle permet des coopérations et la création de nouveaux schémas de collaboration entre les acteurs économiques (économie du partage).
  - Comme tout secteur économique, elle contribue aux finances locales.
- ▶ Un intérêt social et sociétal :
  - La logistique urbaine est un tremplin pour l'emploi : elle tend à élargir le champ traditionnel de la logistique avec un éventail large de métiers, certains d'entre eux nouveaux comme la cyclologistique.
  - Elle permet l'insertion de personnes éloignées de l'emploi et une professionnalisation (économie sociale et solidaire).
  - Elle favorise la création du lien social (les commerces de proximité pouvant être des points de retrait/de retour...).
  - Elle répond aux besoins de qualité et de proximité des citoyens (proximité du lieu d'achat, facilité d'achat...).

### + POUR ALLER PLUS LOIN

Rapport : « Mission LUD » *Logistique Urbaine Durable*

Jean-Jacques Bolzan, Anne-Marie Idrac, Anne-Marie Jean, Gouvernement de la République française, avec l'appui de la DGE et de la DGITM, 2021



La logistique urbaine est source d'insertion et d'emploi, et constitue, pour les acteurs du territoire, l'opportunité de créer des activités et des collaborations nouvelles.”



**ANNEXES**

# UN CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE RÉCENT

	Contexte	Conséquences sur la logistique urbaine
<b>LTECV</b>	La loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) de 2015 vise à améliorer la qualité de l'air grâce à plusieurs leviers : créer des espaces logistiques, développer le report modal (fer, fleuve), développer les motorisations alternatives et augmenter le taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises.	Cette loi, pour la première fois, évoque le sujet des espaces logistiques urbains et la nécessité par une meilleure organisation des flux, d'améliorer le taux d'occupation des véhicules.
<b>LOM</b>	Promulguée en décembre 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) pose des lignes conductrices qui impactent directement la logistique urbaine. La LOM encourage notamment les innovations en matière de mobilité (cotransportage, encadre le régime de responsabilité pénale des véhicules autonomes...) et oblige le déploiement de Zones à Faibles Emissions (ZFE) lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées.	La LOM pousse les collectivités à faire évoluer les réglementations en faveur des mobilités douces et innovantes.
<b>LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE</b>	Article 119 : « L'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants devront mettre en place une zone à faibles émissions (ZFE-m), soit 33 nouvelles ZFE-m » d'ici le 31 décembre 2024. La loi oblige les plateformes de livraison à utiliser une part croissante de véhicules à deux ou trois roues motorisées à très faibles émissions. Dès 2040, les constructeurs automobiles ne pourront plus commercialiser de « véhicules lourds neufs [...] utilisant majoritairement des énergies fossiles ». La loi offre la possibilité de déroger aux règles de hauteur du PLU pour les projets faisant preuve d'exemplarité environnementale ainsi que la possibilité de déroger aux règles relatives au gabarit, dans la limite d'une majoration de 30 % de ces règles pour les projets de construction ou de travaux réalisés sur une friche. Est également inscrit dans la loi l'objectif de doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030.	Plus ambitieuse que la LOM, la loi climat impose un échéancier d'implémentation des ZFE et de fin de construction de véhicules utilisant des énergies fossiles. Elle offre également plus de flexibilité aux projets immobiliers logistiques et incite à réutiliser des friches.
<b>RAPPORT LUD</b>	La mission LUD pour « Logistique Urbaine Durable » a été initiée de janvier à juin 2021 par la Direction Générale des Entreprises, le Ministère de la transition écologique et la DGITM. Le document s'articule autour de 8 familles de propositions dans lesquelles les collectivités locales jouent un rôle central. Elle incite les collectivités à partager leurs données (ex: emplacement des aires de livraison), à sécuriser le foncier logistique dans les documents d'urbanisme et de planification, et à se former aux sujets de logistique urbaine.	Le rapport LUD dresse un panel de solutions à la portée de tous les acteurs et leur mise en application contribuera au déploiement de la logistique urbaine durable. L'intégration du consommateur est également un élément nouveau dans les rapports ministériels, et pourtant facteur clé de succès.

# GLOSSAIRE

## Canal de distribution

Ensemble d'actions pour transférer le produit jusqu'au client final. Plusieurs acteurs maîtrisent un ou plusieurs maillons. Il débute différemment selon le mode d'achat du client final (sur internet ou en magasin). Il emploie différents chemins pour atteindre le client (points relais, magasin, domicile).

## Desserrement logistique

Phénomène d'éloignement des plateformes logistiques des centres urbains vers la périphérie.

## Développement durable

Un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable. L'intervention des pouvoirs publics pour lutter contre la pollution et les nuisances liées au transport ont rendu obligatoire l'adoption d'une législation en matière de développement durable.

## Omnicanalité

Stratégie marketing qui vise à connecter les différents canaux de distribution et de vente des produits, physiques ou digitaux d'une entreprise afin de toujours conserver le contact avec ses clients.

## Point relais

Commerce ou service de proximité dans lequel les livreurs déposent (et retirent) des colis. Les colis sont livrés en un seul point. C'est moins de temps de circulation et de stationnement. Les enjeux : fidéliser le commerçant en zone urbaine dense, anticiper les pics d'activités et gérer le temps pris par le consommateur pour retirer son colis.

## Stock déporté

Stock constitué chez le client mais restant la propriété du fournisseur.

## Urbanisation

Processus, maîtrisé ou subi, qui se caractérise par la croissance des villes. L'essor de la population urbaine a considérablement accru la demande pour des modalités de livraison plus proches du client.

# À PROPOS



## **BUREAU D'ÉTUDES EN LOGISTIQUE URBAINE, DERNIER KILOMÈTRE ET E-COMMERCE**

Innovateur en solutions de logistique urbaine, Logicités apporte à la mobilité des marchandises en ville une vision opérationnelle, fondée sur l'évolution de la consommation et des politiques publiques. Parce que la ville change, parce que la consommation évolue, Logicités imagine la mobilité des marchandises de demain.



## **SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE SPÉCIALISÉE DANS LE SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DE LA DISTRIBUTION URBAINE.**

La Logistique urbaine existe déjà en ville et ne nécessite pas le développement d'entrepôts de milliers de m<sup>2</sup>. Elle peut permettre de revitaliser des locaux existants désaffectés de petites tailles avec des solutions rapides de réaménagement qui n'exigent qu'un minimum de travaux.

Pour Corsalis, la logistique urbaine présente de nombreux intérêts sociaux, économiques et environnementaux.