

# Amazon France dope sa logistique et son transport

L'e-commerçant ouvrira d'ici à fin 2018 un entrepôt robotisé, à Brétigny-sur-Orge (91). Il prévoit à terme d'intégrer encore plus sa supply chain, avec l'ajout d'un centre de tri et le déploiement d'une flotte de transport à sa marque.

**A**mazon entre dans une nouvelle phase de son développement logistique en France. Le géant de l'e-commerce y a déjà investi 2 milliards d'euros depuis 2010, dont une très large part consacrée à la logistique. Une enveloppe qui devrait encore grimper dans les années à venir, à écouter Ronan Bolé, directeur des opérations d'Amazon France, rencontré à l'occasion d'une visite du centre robotisé de Dunstable, en Angleterre, qui sert de modèle au site français de Brétigny-sur-Orge (91), en cours de construction. «*Notre volonté est de maîtriser la chaîne logistique jusqu'aux clients finaux*, explique-t-il. *Nous voulons les livrer plus et mieux.* »

Selon nos informations, cette accélération passera, outre l'ouverture fin 2018 du nouveau site en région parisienne, par un renforcement de la logistique en aval, avec la création à terme d'un troisième centre de tri et, pour le dernier kilomètre, l'ajout de plusieurs agences régionales ainsi qu'un développement du parc de casiers, pour l'instant d'environ 500 unités. Enfin, l'e-commerçant envisage aussi de prendre la main sur le transport, et d'intégrer presque complètement sa supply chain pour assurer un service de livraison rapide et de qualité.

Dans ce domaine, tout va très, très vite. Alors que l'e-commerçant proposait encore la livraison à J + 1 il y a deux ans, il est désormais capable de livrer le jour même et dans des créneaux horaires précis à Paris et en région parisienne, mais aussi à Lille, Aix-en-Provence et Marseille. Et, bien sûr, Amazon aimerait généraliser ce service en France, sans toutefois donner de délai.

## Paris commande beaucoup

La réalisation de ces objectifs passera par une logistique encore plus étoffée, à l'image du futur méga-entrepôt de Brétigny-sur-Orge. La plate-forme sera le premier site en Hexagone robotisé par Amazon Robotics (*lire LSA n° 2497*) et aussi le plus grand jamais construit par la firme américaine. Il se déploiera sur 142 000 m<sup>2</sup>, l'équivalent de 20 terrains de football, augmentant de 40 % les surfaces d'entreposage de l'e-commerçant.

*In fine*, avec Brétigny, Amazon pourra gonfler ses stocks et accélérer la préparation des commandes. Deux points essentiels pour répondre à une demande croissante. «*Paris est la deuxième ville en Europe qui commande le plus*, dévoile Ronan Bolé. *L'entrepôt permettra aussi de répondre à des demandes européennes. Environ 10 % des flux sortiront*

*de l'Hexagone.* » Peut-être plus pour Julien Dutreuil, directeur associé chez Bartle Business Consulting, car, «*avec le Brexit, Amazon aura plus de difficulté à utiliser ses entrepôts anglais pour servir l'Europe, puisque cela remet en cause le principe de libre circulation des marchandises*».

Parmi les autres chantiers logistiques en préparation, ceux qui concernent la gestion en aval, cette partie qui va des centres de distribution jusqu'aux clients. Brétigny va apporter de nouveaux volumes, et les deux centres de tri et sept agences régionales du site ne suffiront pas à les absorber. D'autant que, sans se substituer à La Poste, Amazon peut améliorer ses coûts logistiques en prenant en charge lui-même ces flux. Et donc en investissant dans un troisième centre de tri, que l'on peut imaginer dans le sud de la France, les deux autres étant au nord. Même analyse pour les agences régionales, qui font le relais entre le centre de tri et les

«*Notre volonté est de maîtriser la chaîne logistique jusqu'aux consommateurs. Nous voulons livrer plus et mieux nos clients.* »

**Ronan Bolé**, directeur des opérations d'Amazon France



© HAMILTON/REA



© JULIEN LUTT / AMAZON

L'entrepôt de Boves (Somme), près d'Amiens, a ouvert en septembre 2017.

## Les prochains CHANTIERS

→ Ouverture à très court terme d'un **méga-entrepôt robotisé à Brétigny-sur-Orge (91)**

→ Rajout d'un **troisième centre de tri**

→ Développement des **agences régionales sur toute la France** (7 aujourd'hui)

→ Accélération sur **l'implantation des casiers** (500 aujourd'hui)

→ Intégration à court ou moyen terme de sa **propre flotte de livraison entre les sites**

## L'OUEST reste à conquérir

**5 CENTRES DE DISTRIBUTION POUR UNE SURFACE TOTALE DE QUASI 350 000 M<sup>2</sup>**

	Ouverture	Surface
Saran	2007	70 000 m <sup>2</sup>
Montélimar	2010	36 000 m <sup>2</sup>
Sevrey	2012	40 000 m <sup>2</sup>
Lauwin-Planque	2013	90 000 m <sup>2</sup>
Boves	2017	107 000 m <sup>2</sup>
Brétigny	D'ici fin 2018	142 000 m <sup>2</sup>

### 1 CENTRE DE DISTRIBUTION URBAIN

Paris 18<sup>e</sup> (2016), 4 000 m<sup>2</sup>

### 2 AGENCES DE TRI

Saran (2016) et Douai (2017)

### 7 AGENCES DE LIVRAISON (AMZL) QUI FONT ENTRE 4 000 M<sup>2</sup> ET 11 000 M<sup>2</sup>

(Sainghin-en-Mélantois, Bonneuil-sur-Marne, Le Blanc-Mesnil, Strasbourg, Toulouse, Bouc-Bel-Air, Saint-Priest).



camionnettes qui livrent les clients: le maillage est incomplet. Tout l'ouest de la France reste vide. Il manque des villes comme Bordeaux, Nantes ou Brest.

### Une question de temps

À plus long terme, c'est devenir un transporteur qui intéresse Amazon, avec sa propre flotte de véhicules. Aux États-Unis, il se charge de livrer le client final, se substituant à Fedex ou à UPS. Au Royaume-Uni, des camions bleus avec la flèche jaune circulent entre les sites depuis deux ans. « Amazon met d'abord ses projets en incubation aux États Unis avant de les tester en Europe, pour apprendre à maîtriser les contraintes

de rentabilité des modèles économiques, avant un déploiement massif », note Julien Dutreuil, pour qui cette intégration des transports en France n'est qu'une question de temps.

Selon lui, « Amazon déploiera d'abord ses propres camions sur les flux importants et stables. Et fera appel à de la sous-traitance pour les volumes plus diffus, avant d'inventer ses propres solutions telles que les drones ». Cette maîtrise complète permettrait à Amazon de baisser encore les coûts de sa supply chain, tout en s'assurant de la qualité des livraisons. L'e-commerçant travaille uniquement avec des prestataires en France, mais il contrôle les flux

informatiquement. Que cela soit pour les camions qui transitent entre les sites de distribution, pour les centres de tri, pour les agences régionales ou pour ses 500 casiers – « un nombre encore insuffisant pour que l'offre devienne intéressante », selon Ronan Bolé. Autrement dit, Amazon fait donc déjà le plus gros du travail de logisticien, avec ses outils maison. L'e-commerçant se charge de géolocaliser les camions, d'organiser les tournées et, surtout, tient informé le client, un critère clé en termes de qualité de livraison. Intégrer encore plus sa chaîne logistique irait donc dans l'ordre des choses. ■

CLOTILDE CHENEVOY