



Depuis plus de 20 ans, Amazon tisse des liens forts et durables avec la France et avec les Français. Depuis 2010, nous avons consacré plus de 24 milliards d'euros à nos activités françaises. Grâce à ces investissements, Amazon est le premier créateur net d'emplois en France depuis 2010 selon les données de l'Observatoire de l'Emploi et de l'Investissement en France, employant plus de 24 000 salariés en CDI dans ses bureaux, à travers l'infrastructure d'AWS en France, et dans plus de 35 sites logistiques répartis sur l'ensemble du territoire.

Contact : mhhomsy@amazon.fr

La contribution d'Amazon aux documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

La filière du transport et de la logistique joue un rôle crucial dans l'économie française, représentant environ 10 % du PIB et offrant deux millions d'emplois variés, allant des postes peu qualifiés aux fonctions hautement spécialisées. Ce secteur est essentiel à la stratégie de réindustrialisation du pays et s'implique activement dans sa transition écologique. C'est pour répondre à ce double objectif qu'Amazon innove et développe, depuis son arrivée en France en 2000, une « logistique de proximité », reposant sur des infrastructures de qualité, positionnées à proximité des bassins de consommation, et le recours à l'innovation pour décarboner notre chaîne de valeur, et notamment notre réseau de transport.

En tant qu'acteur engagé de l'économie, Amazon continue d'investir, en France et en Europe, pour décarboner ses opérations, et ce afin d'atteindre zéro émission nette de CO₂ d'ici 2040. Nous avons annoncé un investissement de 250 millions d'euros en France pour accélérer l'électrification de notre flotte et le déploiement des livraisons en mobilité douce (vélo cargo, livraison à pied). Amazon est par ailleurs le premier acheteur privé d'énergie renouvelable dans le monde, avec notamment plus de 180 projets éoliens et solaires dans 13 pays d'Europe, dont la France. En 2023, nous avons atteint une consommation 100% issue ou compensée par des énergies renouvelables pour l'ensemble de nos opérations mondiales, y compris nos centres de données, et ce avec sept ans d'avance sur notre objectif initial.

La décarbonation du transport exige une collaboration étroite entre les secteurs privé et public. Elle implique une évolution des règles d'urbanisme, des changements dans la gestion du foncier et une planification à grande échelle. Amazon, l'ensemble du secteur et les pouvoirs publics doivent agir conjointement sur ces leviers pour construire un avenir plus respectueux de l'environnement.

Décarboner le transport de marchandises : optimisation et planification

La décarbonation du transport de marchandises nécessite une approche multidimensionnelle. En premier lieu, l'aménagement du territoire et une planification judicieuse constituent le socle de base pour optimiser les réseaux de distribution. Parallèlement, l'optimisation du transport offre un levier d'action immédiat et efficace. Ces efforts sont désormais amplifiés par l'émergence de technologies décarbonées, ouvrant la voie à une mobilité zéro émission. Cependant, la réussite de la transition du secteur dépend largement de son acceptabilité politique et sociale. Dans cette optique, un partenariat étroit avec les pouvoirs publics s'avère indispensable pour orchestrer ces changements et garantir leur mise en œuvre harmonieuse. **La synergie entre innovation technologique, optimisation logistique et soutien institutionnel est la clé pour relever le défi de la décarbonation du transport de marchandises.**

La vitesse de livraison n'est pas le principal facteur déterminant les émissions de CO2 associées

Contrairement aux idées reçues, la vitesse de livraison n'est pas le principal facteur déterminant les émissions de CO2 associées. Comme le montre [l'étude](#) du cabinet Oliver Wyman parue en 2023, lorsque les produits sont stockés à proximité des consommateurs, les émissions liées à leur acheminement final sont généralement modérées, indépendamment du délai de livraison choisi. À l'inverse, lorsque les produits sont entreposés plus loin, les livraisons sont plus lentes et génèrent davantage d'émissions. Dans une [étude](#) parue en 2023, l'Ademe conclut également sur l'absence de corrélation systématique entre le délai et l'impact environnemental de la livraison. Ainsi, la lenteur n'est pas forcément synonyme de sobriété énergétique. L'étude d'Oliver Wyman identifie quatre leviers clés pour réduire efficacement les émissions : investir dans des réseaux logistiques de proximité (au plus près du consommateur), massifier les volumes, innover sur l'électrification des flottes et l'optimisation des tournées, et développer les énergies renouvelables sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Nous nous attacherons à illustrer comment renforcer plusieurs de ces leviers.

Investir dans des réseaux de proximité

La distribution de marchandises est rapide et efficace lorsque les produits sont placés **au plus proche** des bassins de consommation. Ainsi, un maillage du territoire plus dense en entrepôts logistiques est un vecteur de décarbonation souvent négligé, qui réduit les distances de transport entre les producteurs et les consommateurs. Un rapport du cabinet Roland Berger sur l'impact économique, social et environnemental du centre de distribution d'Amazon à Augny a ainsi démontré que l'ouverture du site a permis à Amazon d'optimiser les flux de transport avec une réduction de 25% en moyenne de la distance parcourue par les colis en aval du site, soit une diminution des émissions de CO2 de 81 grammes par colis expédié depuis le site. Amazon a développé cette logistique de proximité en France depuis son arrivée en 2000.

Il est donc nécessaire d'agir pour **faciliter l'implantation des entrepôts** dans des localisations stratégiques permettant d'optimiser le transport et donc d'en réduire l'impact environnemental. Des réformes sont nécessaires pour renforcer la compétitivité logistique française. La parallélisation des procédures, et la réduction de 17 à 9 mois pour l'obtention des permis en matière d'urbanisme et de l'environnement sont des mesures qui rapprochent les standards français d'autres pays européens. Si ces efforts vont dans le bon sens, ils laissent entière la situation d'insécurité juridique rencontrée par les investisseurs en raison du nombre et des délais d'instruction des contentieux. Permettre aux entreprises de développer plus facilement leurs infrastructures de stockage en France, améliorerait l'efficacité environnementale (réduction des distances parcourues), économique (réduction des coûts induits par cette distance) et commerciale (les clients sont servis plus rapidement). Enfin, faciliter la modification des plans locaux d'urbanisme permettrait de développer des entrepôts logistiques plus vertueux, notamment en construisant en hauteur, pour répondre aux objectifs de sobriété foncière et de lutte contre l'artificialisation des sols.

Comme beaucoup d'autres entreprises désireuses d'investir, d'innover et de créer des emplois en France, Amazon appelle de ses vœux un cadre renouvelé pour favoriser des investissements durables et bénéfiques à l'économie française et à sa décarbonation.

Massifier les volumes et optimiser les tournées

Amazon agit pour éliminer le surplus d'emballage. Nous travaillons avec nos vendeurs partenaires et nos fournisseurs pour développer des emballages primaires suffisamment solides. Dès lors, Amazon n'a besoin que d'une étiquette de livraison et le produit

peut être expédié sans emballage supplémentaire. En 2023, nous avons ainsi expédié 12 % de nos envois dans le monde entier sans suremballage. D'autre part, lorsque l'emballage est nécessaire, nous l'optimisons en optant pour des matériaux légers et recyclables. Une expédition Amazon sur deux en Europe est désormais livrée sans boîte en carton, dans des sacs en papier ou des enveloppes cartonnées. Depuis 2015, nous avons réduit le poids moyen des emballages par expédition de 43 % et évité plus de 3 millions de tonnes de matériaux d'emballage. La réduction des emballages est un vecteur efficace pour **maximiser le remplissage des véhicules de livraison**, poids lourds comme VUL, et donc un levier bénéfique à la fois sur le plan environnemental et économique.

Optimiser les tournées de livraison, c'est s'assurer de leur bon déroulement jusqu'à leur destination finale. A cet égard, les **aires de livraison** constituent un foncier urbain précieux qui nécessite d'être repensé et modernisé, en vue de mieux servir son objectif. Afin d'assurer une logistique urbaine plus apaisée et de meilleures conditions de travail pour les transporteurs, les aires de livraison doivent être plus nombreuses et placées stratégiquement. La réglementation qui les entoure gagnerait à être revue et les contrôles renforcés, afin d'être réellement dissuasifs pour d'autres usages. Enfin, la réglementation des aires de livraison doit être adaptée aux nouvelles réalités de la logistique urbaine, où les livraisons ne se font plus seulement tôt le matin, mais en continu sur la journée.

Amazon mobilise tous les moyens à sa disposition pour massifier les flux et optimiser les tournées de livraison. Nous déployons ainsi les "**Lockers**", des casiers de type consignes de gare, automatisés. Notre réseau est constitué de plus de 4 500 lockers. La livraison est garantie dans 100% des cas, évitant au véhicule de livraison de revenir une seconde fois. Dans certains cas, cela permet d'éviter des émissions de CO2 et de limiter la congestion urbaine.

Electrifier les flottes

La mobilité électrique est un sujet combiné de véhicule et d'infrastructure, quelle que soit l'échelle de déploiement. A ce titre, **l'accès au foncier** est primordial pour la décarbonation du secteur du transport.

La réussite de **l'électrification du transport routier longue distance** repose sur une planification concertée, pour déployer les infrastructures de recharge électrique en itinérance, en plus des efforts

des acteurs privés pour le déploiement des bornes de recharge électriques au dépôt. [Une étude](#) réalisée par un groupement d'entreprises en mars 2024 souligne plusieurs enjeux de la recharge en itinérance : l'augmentation considérable de la puissance électrique requise nécessitera d'importants investissements dans la modernisation du réseau en priorité le long des axes RTE-T. Ces investissements devront répondre à la demande de charge à la fois des véhicules légers et des poids lourds sur les aires d'autoroute. L'équipement rapide des points structurants en bornes de recharge rapide est crucial pour l'efficacité opérationnelle. Le développement de station de recharge hydrogène doit également être considéré. La question du foncier est aussi importante parce que la transformation de places « traditionnelles » en bornes de recharge va réduire le nombre de places disponibles, et parce qu'il faudra de nouveaux espaces pour les bornes, à un moment où la contrainte pesant sur le foncier ne fait que s'accroître. Parce que ces infrastructures doivent être déployées sur des axes structurants, qu'ils soient publics ou privés, et au vu de la multitude de facteurs à prendre en considération pour y parvenir, la planification par les pouvoirs publics est essentielle.

Afin de mettre son expertise scientifique et technique au service de tous, Amazon a développé un outil en open source, **CHALET** (*Charging Location for Electric Trucks*), permettant d'identifier les emplacements prioritaires pour l'aménagement d'infrastructures de recharge dans toute l'Europe. Cet outil a pour but d'aider le secteur privé, les pouvoirs publics, les opérateurs de réseaux électriques et les collectivités locales à identifier les futurs lieux de construction de bornes de recharge électrique pour poids lourds. Le repérage de ces emplacements stratégiques est l'un des enjeux les plus pressants auxquels fait face le secteur des transports dans sa démarche de décarbonation, et des outils tels que CHALET pourraient contribuer à accélérer la décarbonation de la logistique en Europe.

Enfin, le sujet de l'équipement des acteurs du secteur en véhicules est également à prendre en considération. A ce titre, au vu du coût d'acquisition des véhicules encore largement prohibitif, il nous semble important de maintenir le dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules électriques, à travers des dispositifs comme le programme CEE E-Trans de l'Ademe à destination des PME du transport.

Le sujet de l'accès au foncier est également très présent pour la distribution urbaine, que ce soit pour les véhicules électriques de livraison, ou pour le développement de la cyclo-logistique. En tant qu'acteur privé, nous sommes prêts à investir dans des

infrastructures de recharge privées. Plusieurs conditions sont cependant nécessaires pour réussir la transition vers des flottes électriques. D'abord, l'installation de **bornes de recharge** nécessite du foncier aux abords des villes, ce qui suppose de travailler main dans la main avec les élus locaux. Ensuite, les règles d'urbanisme doivent évoluer avec les besoins : par exemple, la modification des plans locaux d'urbanisme doit être facilitée et accélérée pour pouvoir accueillir des projets de parking avec installation de bornes pour véhicules électriques (construction en sous-terrain, en hauteur, etc). La modernisation des infrastructures existantes doit être envisagée (difficulté dans l'utilisation de parkings déjà existants, trop bas ou trop étroits pour les nouveaux modèles de véhicules), ainsi que la valorisation financière des collectivités qui installent des équipements de recharge sur leur territoire. Il est par ailleurs crucial de réduire les délais de raccordement au réseau électrique. Actuellement, ces délais, pouvant s'étendre sur plusieurs mois ou années, découragent les porteurs de projet et ralentissent la décarbonation du secteur.

De nouvelles formes de mobilité

Amazon souscrit pleinement à l'objectif de la Stratégie de développement de la mobilité douce de **renforcer l'usage de la cyclo-logistique** pour les derniers kilomètres. Là encore, il nous semble important que les pouvoirs publics puissent encourager les bonnes pratiques, comme par exemple la mutualisation des fonciers de centre-ville, afin d'encourager les mobilités douces. Le partenariat public-privé entre Amazon et la RATP constitue à ce titre un exemple vertueux. Nous utilisons les dépôts-bus de la RATP en journée, lorsque les bus sont en service dans Paris pour charger nos vélos-cargos. Ce partenariat permet ainsi à la RATP de valoriser son foncier de centre-ville (par le loyer que nous versons) et à Amazon de déployer des vélos-cargos, en mutualisant l'utilisation du foncier existant. Les pouvoirs publics pourraient encourager cette réflexion à l'échelle de tous les établissements publics ou semi-publics disposant de foncier en centre-ville, afin de développer ce modèle économique partout où c'est possible, au bénéfice de la décongestion urbaine et de transition énergétique. Un tel modèle suppose cependant de ne pas restreindre l'accès au centre-ville des poids lourds, incontournables pour réussir la massification. Afin de répondre à la demande croissante d'équipement en vélos-cargos, aux enjeux

de sécurité routière et de bien-être au travail des livreurs, nous appelons de nos vœux un renouvellement du cadre réglementaire de circulation des quadricycles, afin de leur permettre de circuler sur les pistes cyclables, au même titre que les tricycles classiques. Cela fournirait de nouvelles opportunités de report modal. En s'alignant sur les autres pays européens, un tel changement permettrait aussi à la France de développer sa propre industrie du cycle utilitaire grâce à l'émergence de nouveaux produits avec des débouchés plus larges que le territoire national.

Dans les zones urbaines denses, une solution efficace est la **livraison à pied**, pour contourner l'enjeu d'accès au foncier et garantir la réduction du trafic urbain. Ce mode de livraison ne nécessite que peu d'infrastructures, relativement peu coûteuses : des places de livraison suffisamment grandes, bien réparties sur toute la zone de chalandise, et mobilisables pour une durée raisonnable suffiraient à déployer plus largement ce mode d'acheminement des marchandises en ville. En fournissant une zone de transbordement, elles agiraient comme des micro-hub, sans contrainte physique, pour déployer des mobilités douces. Le soutien des pouvoirs publics est bien entendu nécessaire pour identifier, en lien avec les acteurs économiques, les zones appropriées pour ce type d'activité.

La multimodalité se développe progressivement

Amazon a augmenté son utilisation du **fret ferroviaire et maritime** de plus de 50% en 2023. Le train est le choix idéal pour Amazon lorsqu'il s'agit de déplacer des marchandises sur de longues distances lorsque l'infrastructure et les services adéquats sont disponibles, et nous y recourons de plus en plus pour déplacer les stocks entre nos sites logistiques à travers l'Europe. Nous travaillons avec de nombreux partenaires, comme Viia ou Cargobeamer, et nous nous appuyons sur un réseau de plus de 100 lignes ferroviaires à travers l'Europe.

Nous soutenons la démarche de la stratégie nationale pour le fret ferroviaire, qui vise à renforcer les investissements dans les infrastructures ferroviaires, caractérisée aujourd'hui par des lignes congestionnées et un besoin de modernisation du réseau. Nous appelons également de nos vœux des mesures visant à promouvoir l'interopérabilité ferroviaire entre les États membres de l'UE. Nous croyons que la standardisation des systèmes ferroviaires et des exigences techniques jouera un rôle central dans la facilitation du transport

transfrontalier. Il nous semble par ailleurs essentiel de nous appuyer sur des technologies numériques pour améliorer le fret ferroviaire. Le suivi en temps réel et la maintenance prédictive sont identifiés comme des composantes clés de cette transformation numérique. En adoptant ces technologies, nous anticipons une industrie du fret ferroviaire modernisée et optimisée, capable de répondre aux demandes évolutives du secteur des transports. Enfin, pour promouvoir l'utilisation du fret ferroviaire et fluvial jusque dans les centres-villes, dans un objectif de livraison vers le client final, il nous paraît opportun de travailler au déploiement d'espaces de tri, à proximité des gares ferroviaires ou quais fluviaux. A nouveau, le partenariat public-privé, pour l'identification et la mise à disposition de ces espaces, sera essentiel.

Conclusion : rendre visible les enjeux et les flux logistiques

Nous sommes fiers de pouvoir contribuer à la réflexion sur la décarbonation du transport, une opportunité pour l'économie, l'environnement, et les consommateurs, en nous appuyant sur les directions que nous proposons dans ce document. Amazon continuera d'alimenter le débat public et de partager son expertise et ses connaissances sur le secteur du transport et de la logistique, en sensibilisant les élus et les services techniques des collectivités sur l'intérêt des zones logistiques en ville et en renforçant la place de la logistique dans les outils de planification urbains locaux et territoriaux. La mise en commun des intelligences politique, sociale et économique permettra à la France d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.