

Les Besoins Artificiels, Comment sortir du Consumérisme. Razmig Keucheyan. Ed Zones

« Révolution logistique » : c'est ainsi que l'on désigne l'importance croissante depuis le début des années 1980 des activités de transport, de distribution, de stockage, d'emballage, de réfrigération, etc., des marchandises. Amazon en est une émanation. Le mouvement a toujours été une donnée essentielle de la marchandise, ne serait-ce que parce que les lieux de production et de vente coïncident rarement. Mais il l'est aujourd'hui plus que jamais. À l'origine, la logistique est une discipline militaire Au cours du XX^e siècle, à mesure que le capitalisme se développe, que l'imbrication de l'État et du marché progresse, les méthodes qui en sont inspirées pénètrent le champ de la production économique.

La révolution logistique s'opère dans le contexte de la mondialisation du capital. Elle en est la condition de possibilité, le substrat matériel. On a déjà évoqué l'une de ses dimensions : la « conteneurisation » du transport maritime, qui a drastiquement diminué le coût de la mise en circulation des biens à travers le monde et permis l'allongement des chaînes globales de valeur. 90% du commerce mondial s'opèrent aujourd'hui par bateaux, pour l'essentiel de gigantesques porte-conteneurs.

La révolution logistique suppose la montée en puissance de nouvelles technologies: GPS, code-barres, ERP(*enterprise source planning*, ou progiciels de gestion), RFID (*radio frequency identification*, les puces placées dans les marchandises ou l'emballage), algorithmes, *bigdata*... Dans la logistique, la valeur de l'équipement technologique a augmenté de 187% entre 1982 et 2009, alors qu'il n'a crû que de 56 % dans le secteur manufacturier. Si le mouvement est une donnée essentielle de l'ontologie de la marchandise, il en va de même de la traçabilité : son propriétaire doit savoir à chaque instant où elle se trouve et sous la responsabilité de qui. Cela lui permet de ne pas la perdre en route, bien sûr, mais aussi d'être capable de planifier les flux de marchandises futurs sur la base des flux passé. Oui, le capitalisme planifie constamment.

Cette traçabilité s'applique également aux salariés: elle discipline leur temps de travail. Aujourd'hui comme par le passé, les nouvelles technologies ne sont pas neutres. Elles ont des implications en termes d'organisation de la production, induisant une intensification de la journée de travail.

PLUS-VALUE LOGISTIQUE

ET VULNÉRABILITÉ DU CAPITAL

Et, régulièrement, les réseaux logistiques convergent La littérature spécialisée parle de *clusters* logistiques, soit des « grappes » ou agglomérats ». Une définition courante du *cluster* dans la littérature managériale est celle qu'en donne Michael Porter:

Un *cluster* est un regroupement géographique d'entreprises inter-connectées et d'institutions associées, dans un secteur particulier, liées par des commonalités et des externalités •

Les « commonalités » sont les ressources que les entreprises mettent en commun du fait de leur proximité géographique. Par exemple, elles n'auront à payer qu'une société de

gardiennage. Les externalités désignent les effets positifs ou négatifs induits sur leur environnement, en termes, notamment, d'emplois ou de pollutions. Les institutions associées correspondent typiquement aux municipalités où le regroupement est installé. Les *clusters* logistiques rassemblent des « nœuds » de réseaux sur lesquels les marchandises affluent pour être stockées et redirigées.

Aux États-Unis, il existe une soixantaine de *clusters* de ce genre, éparpillés sur tout le territoire, avec trois pôles principaux: New York-New Jersey, Los Angeles et Chicago. Soit la côte Est, la côte Ouest et le Midwest. Des dizaines d'entreprises de la logistique y sont concentrées, charriant plusieurs centaines de milliers de travailleurs - 200 000, par exemple, rien que pour Chicago, un chiffre en augmentation constante. On cherchait la classe ouvrière du XXI^e siècle, on l'a trouvée : les travailleurs de la logistique.

L'installation des *clusters* à proximité de grandes métropoles s'explique par le débouché des flux, toutes étant desservies par plusieurs aéroports, ports, gares et autoroutes. La connexion aux réseaux de transport et la proximité des grossistes, détaillants et consommateurs sont une condition de l'installation d'un ensemble d'entrepôts.

Pour les entreprises logistiques, ces métropoles présentent également l'avantage de renfermer une main-d'œuvre captive, corvéable à merci. Aux États-Unis, deux tiers des employés de la logistique sont payés en dessous du seuil de pauvreté (environ

12 000 dollars de revenu annuel pour une personne seule en 2018), 37 % ont au moins un autre emploi et 63 % sont employés par des agences d'intérim, donc en situation de précarité contractuelle ²⁴. L'essentiel des jobs que rassemblent ces *clusters* sont des emplois ouvriers. La gestion s'appuyant sur les nouvelles technologies, le management et les emplois techniques y sont faiblement représentés.

Ces *clusters* se situent souvent à proximité de quartiers ségrégués, ghetto noir ou barrio latino. Une enquête menée en 2010 dans un entrepôt représentatif à Chicago montre que 4,8% des employés sont afro-américains, 38 % latinos, 11 % blancs non latinos, et le reste asiatiques, arabes ou amérindiens. Le propre de ces quartiers est que les populations en sont à peu près prisonnières: aucune mobilité sociale ou spatiale à l'horizon. Elles n'ont par conséquent d'autre choix que d'accepter ce type d'emploi. Et ça tombe bien, puisque le secteur de la logistique en propose à la pelle, mal payés et précaires. Une fraction grandissante de cette force de travail est d'origine immigrée, les nouveaux arrivants s'accommodant par nécessité de conditions de travail fortement dégradées. Une « armée de réserve industrielle » au sens de Marx s'il en fût jamais. Tout ceci modifie la composition de la classe ouvrière. Mais c'est bien de la classe ouvrière qu'il s'agit.

Même situation ou presque en France. En 2014, Paris concentre un tiers de la construction d'entrepôts logistiques du pays. 87 % de ces entrepôts se trouvent en banlieue, pour l'essentiel dans les banlieues et le périurbain nord et est²⁵. Parmi les raisons expliquant

cette « spécialisation logistique », il y a l'accès facilité aux autoroutes, aéroports et gares. Mais aussi la disponibilité d'une main-d'œuvre que la désindustrialisation a vouée au chômage. La géographie économique montre que les plateformes logistiques se trouvent souvent sur le territoire d'industries disparues ou délocalisées. La logistique prolonge à sa manière l'histoire industrielle de la banlieue parisienne.

Les recettes fiscales découlant de l'installation de ces plateformes incitent les élus à céder sans trop de discussion aux injonctions des entreprises. La banlieue comme « territoire servant » - une expression employée par les élus - où s'installent des activités indésirables dans la capitale. En son sein, le prix du mètre carré est de toute façon trop élevé pour ces entrepôts, la densité de la circulation rendant de surcroît les flux de camions trop compliqués à gérer.

Ces entrepôts logistiques procurant de l'emploi, ils sont parfois construits sur la base de partenariats public-privé (PPP). Dans ce cadre, l'État et/ou les collectivités locales cofinancent les infrastructures ou mettent à disposition le terrain. Amazon projetant d'installer un centre de tri dans le sud de l'Oise, à vingt-cinq minutes de l'aéroport de Roissy, « la communauté de communes va investir pour aménager une partie des voiries et permettre aux six cents camions attendus chaque jour d'entrer sans encombre sur l'autoroute A1. Un vrai bonheur pour l'environnement, ces six cents camions quotidiens. Dans la perspective de la construction de ce centre, les communes ont été invitées à modifier rapidement leur plan local d'urbanisme (PLU), procédure de laquelle les élus critiques ont été tenus à l'écart. Argument massue: cinq cents emplois à la clé. Il s'agira du cinquième entrepôt d'Amazon en France, et certainement pas du dernier.