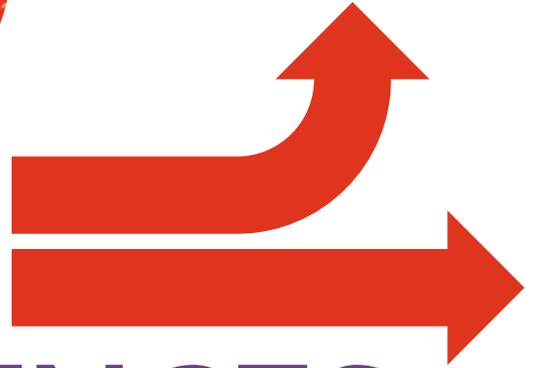
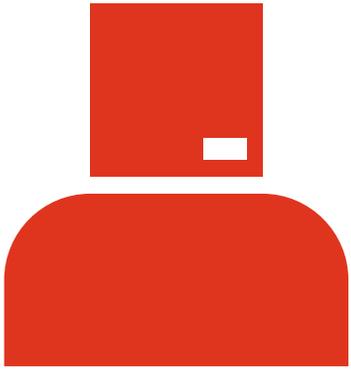
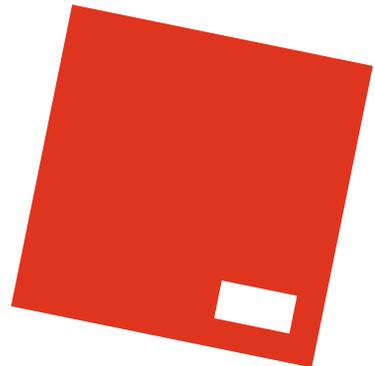




FUITE EN AVANT LOGISTIQUE



QUELLES
CONSÉQUENCES,
QUELLES
RÉSISTANCES ?





Vue aérienne de l'aéroport Lüttich-Bierset, 2010, Wikimedia Commons.

LE MODÈLE ALIBABA, DE QUOI S'AGIT-IL ?

PAGE 6 CÉDRIC LETERME — GRESEA-CETRI

LES CORRIDORS, LA LOGISTIQUE ET L'ASSAUT CONTRE LE TRAVAIL

PAGE 12 NICHOLAS HILDYARD — THE CORNER HOUSE

AMAZON: TRAVAIL ET CAPITAL MONOPOLISTIQUE AU XXI^E SIÈCLE

PAGE 18 FRANCESCO S. MASSIMO — SCIENCES PO PARIS, CENTRE
DE SOCIOLOGIE DES ORGANISATIONS, CNRS

QUELLE QUALITÉ DE L'EMPLOI DANS LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES ?

PAGE 24 LUCAS TRANCHANT — CREST (INSTITUT INRAE)

COMME DES ROBOTS ? LE TRAVAIL OUVRIER EN ENTREPÔT

PAGE 28 DAVID GABORIEAU — CNAM / CEET

TABLE RONDE: COMMENT ET AVEC QUI LUTTER CONTRE ALIBABA ?

PAGE 35 CHRISTINE PAGNOULLE — ATTAC LIÈGE
ÉTIENNE COUBARD — AMIS DE LA TERRE FRANCE ET ANV-COP21
SYLVAIN ALIAS — UNION SYNDICALE SOLIDAIRE PARIS
FRANÇOIS PICHAUT — DIRECTEUR DU CENTRE LENTIC (HEC-ULIÈGE)

INTRODUCTION

Dans la matinée du mercredi 5 décembre 2018, le gouvernement fédéral belge est en pleine crise politique. Le Premier ministre Charles Michel doit prendre la parole devant la Chambre dans l'après-midi, mais le matin même, il est présent à l'aéroport de Liège, dans le but de signer un accord actant l'arrivée du géant chinois du commerce en ligne, Alibaba, via sa filiale Cainiao, sur le sol belge. «Un jour historique», selon le Premier ministre. C'est l'aéroport de Bierset, non loin de Liège, déjà connu pour son activité de fret de nuit, qui est choisi afin d'installer le premier hub logistique européen en termes d'importance. L'investissement serait de 75 millions d'euros pour un entrepôt de 220 000 m² et toute une série d'aménagements sur le site de l'aéroport. Les rumeurs s'étaient intensifiées depuis l'été de la même année et l'annonce faite par le fondateur d'Alibaba, le puissant homme d'affaires chinois Jack Ma, d'une arrivée potentielle à Liège. La fin d'année qui précédait la fameuse signature avait vu le gouvernement wallon, représenté par les libéraux Willy Borsus et Pierre-Yves Jeholet, se féliciter d'un accord imminent, tandis que le conseil d'administration de Liege Airport avait approuvé la venue de Cainiao à l'unanimité le 29 novembre (après un premier blocage des administrateurs représentant l'actionnaire minoritaire des Aéroports de Paris la semaine précédente). Bref, les planètes s'étaient alignées pour désigner le territoire liégeois, et toute la Belgique par extension, comme nouvel eldorado de l'emploi logistique et de l'activité économique qui allait en ruisseler.

L'argument massue en faveur de l'arrivée d'Alibaba à Liège consiste en effet à brandir les créations d'emplois, directes et indirectes, qu'elle devrait permettre. Un argument qui porte d'autant plus que Liège n'en finit plus de payer sa désindustrialisation et la cohorte de drames sociaux qui l'accompagne. Or, dès les années '90, l'une des options privilégiées par les autorités liégeoises et wallonnes pour relancer l'économie liégeoise a été de miser sur la logistique, notamment aéroportuaire. Dans cette optique, l'arrivée d'Alibaba n'est qu'une étape de plus dans un processus dont elle consacrerait largement la réussite.

À l'exception de quelques articles journalistiques se questionnant au sujet de la stratégie wallonne de relations commerciales privilégiées avec la Chine¹ ou sur la qualité et le nombre d'emplois créés², les réactions politico-médiatiques semblaient chanter en chœur les louanges d'Alibaba. L'harmonie sonore, une absence d'informations claires ainsi que de processus démocratiques suffisamment larges pour décider d'un tel enjeu ont donc conduit toute une série d'associations (Greenpeace, urbAgora, ATTAC, le Gresea) et de citoyen.ne.s à se constituer en un collectif, Watching Alibaba. La fonction première du collectif, très vite rejoint par des riverain.e.s de l'aéroport, fut de rassembler des informations sur cette arrivée et de faire entendre une autre voix, en partie via une carte blanche largement diffusée.

La journée d'étude « Le Big Bang Alibaba » s'est inscrite dans cette continuité: elle portait sur un des enjeux – et un des enjeux seulement – liés à l'arrivée prévue du géant de l'e-commerce à Liège. Il s'agissait d'en anticiper les conséquences socio-économiques pour le territoire liégeois, son tissu économique local, mais aussi, et surtout, pour ses travailleuse.s. Il s'agissait aussi de réfléchir aux façons pour ces dernier.ère.s et pour les liégeois.e.s en général de résister à ce que nous sommes nombreux.euses à considérer comme une fuite en avant dans et par la logistique.

Ce n'est évidemment pas le seul enjeu que soulève le projet d'implantation de Cainiao à l'aéroport de Liège. Les questions de son impact environnemental ou des nuisances diverses qu'il va occasionner sont au moins aussi pressantes. Néanmoins, nous avons choisi de nous centrer sur cet enjeu en particulier parce qu'il est peut-être celui sur lequel l'opposition au projet rencontre le plus de difficultés.

Pour ce faire, nous avons organisé la journée autour d'interventions de chercheur.euse.s et/ou de militant.e.s qui ont tou.te.s en commun de s'intéresser aux enjeux de la logistique et en particulier à ses conséquences en termes de conditions de travail. La plupart sont venu.e.s de l'étranger (France, Royaume-Uni, Italie) et aucun.e ou presque ne travaillait spécifiquement sur Alibaba, ni même, pour la plupart, sur l'e-commerce. Ce faisant, il s'agissait de voir dans quelle mesure les inquiétudes et les problématiques soulevées par l'arrivée d'Alibaba à Liège pouvaient aussi se retrouver ailleurs, et en lien avec d'autres acteurs ou secteurs de la logistique. Il s'agissait également d'initier une réflexion – et de commencer à tisser des solidarités – autour d'une critique plus large de la logistique et du projet socio-économique qui la soutend, au-delà du simple refus de tel ou tel projet d'implantation.

Le présent cahier prend donc la forme d'une retranscription de chaque intervention présentée lors de cette journée d'étude – y compris de la table ronde militante qui a clôturé l'événement – accompagnée chaque fois d'une synthèse des échanges qui ont suivi entre le ou la conférencier.ère et les participant.e.s. De cette manière, nous espérons rendre compte au mieux, à la fois des contenus abordés, mais aussi des débats suscités par les différentes présentations. Enfin, en guise de conclusion, nous proposons quelques enseignements généraux et transversaux qu'il nous semble possible de tirer de cette journée.

CÉDRIC
LETERME
—
GRESEA-
CETRI

LE MODÈLE ALIBABA, DE QUOI S'AGIT-IL ?

Cédric Leterme est chargé d'étude au GRESEA (Groupe de recherche pour une stratégie économique alternative, Bruxelles) et au CETRI (Centre tricontinental, Louvain-la-Neuve). Il vit à Liège où il s'implique également dans le fonctionnement de la plateforme Watching Alibaba. Ses intérêts de recherche portent notamment sur l'économie numérique et ses principaux acteurs, publics et privés. Récemment, il a publié un ouvrage critique sur la notion de « Quatrième révolution industrielle » (*L'avenir du travail vu du Sud - Critiques de la « Quatrième révolution industrielle »*, Paris, Syllepse, 2019). Il a également coordonné un numéro de la revue Alternatives Sud (intitulé « Impasses numériques ») consacré aux nouveaux enjeux Nord-Sud dans l'économie numérique.

La plateforme d'e-commerce Alibaba voit le jour en 1999, à Hangzhou, en Chine. Comme de nombreuses autres entreprises du numérique, son histoire fait aujourd'hui l'objet d'un récit largement mythifié autour de la figure d'un fondateur charismatique, en l'occurrence Jack Ma¹. Petit professeur d'anglais sans aucune connaissance particulière dans le domaine de l'informatique, celui-ci aurait été convaincu du potentiel économique et social d'Internet lors d'un séjour aux États-Unis, en 1995. De retour en Chine, il décide d'exploiter ce potentiel, d'abord en créant les premières pages jaunes chinoises en ligne, en 1997, puis en créant Alibaba, deux ans plus tard, avec 17 ami.e.s réuni.e.s pour l'occasion dans son modeste appartement. Ce que l'histoire retient moins, c'est que Jack Ma a très rapidement bénéficié de soutiens financiers et institutionnels importants (cf. infra) sans lesquels la « success story » aurait sans doute connu une trajectoire différente.

UNE CROISSANCE RAPIDE ET CONTINUE

Toujours est-il que le groupe connaît depuis lors une croissance aussi régulière qu'impressionnante². Spécialisé à l'origine dans l'échange entre entreprises (« B-2-B » pour « business to business »), Alibaba se lance rapidement par la suite dans le « C-2-C » (consumer to consumer), puis dans le « B-2-C » (business to consumer). En parallèle, le groupe développe aussi des services connexes – paiement électronique (Alipay, 2004), services publicitaires et de marketing (Alimama, 2007), messagerie en ligne (Aliwangwang, 2004), moteur de recherche (Shenma, 2014) ou encore plateforme logistique (Cainiao, 2013) – qui consolident progressivement un écosystème de plus en plus complet (cf. infra). Résultat, en 2019, l'entreprise affichait une

capitalisation boursière de plus de 500 milliards de dollars, ce qui la place parmi les dix premières entreprises du monde selon ce critère (à titre de comparaison, le PIB de la Belgique est d'environ 400 milliards d'euros). La même année, elle comptait également plus de 100 000 travailleur.euse.s, 500 millions d'utilisateur.rice.s actif.ve.s (plus

que la population européenne!) et, durant le « Single Day », elle a battu son propre record de ventes en enregistrant des échanges pour un total de 38 milliards de dollars en 24h, soit plus de 500 000 commandes... par seconde. Pour la première fois, l'intégralité de ces opérations a par ailleurs été prise en charge par l'infrastructure cloud du groupe, une « prouesse » qui démontre à quel point Alibaba est désormais bien plus qu'une simple plateforme d'e-commerce (cf. infra).

Pour l'heure, le commerce en ligne continue toutefois de représenter le gros de ses activités et de ses revenus, à partir d'un modèle qui la distingue toutefois sous plusieurs aspects de ses principaux concurrents, chinois ou américains. À la différence d'Amazon, par exemple, Alibaba s'est ainsi développée comme une pure place de marché³. Cela signifie qu'elle ne vend rien en propre, elle se contente de servir d'intermédiaire entre des acheteurs et des vendeurs potentiels (à la manière d'eBay pour les particuliers). Autre particularité, Alibaba ne prélève qu'une faible commission sur les ventes réalisées sur ses plateformes (la moitié de celles pratiquées par eBay, par exemple) et il est très facile et peu coûteux de commencer à y vendre ou acheter des produits. Ce faisant, elle poursuit une stratégie de volume, qui vise à attirer un maximum d'utilisateurs sur ses plateformes, en se rattrapant par la suite en leur vendant des services de publicité ou de référencement (le gros de ses profits) ou encore de soutien logistique. Enfin, nous l'avons dit, Alibaba se distingue aussi par l'étendue des services qu'elle propose et qui constituent son « écosystème ». Ou pour le dire comme l'une des têtes pensantes du groupe : « Alibaba fait ce qu'Amazon, eBay, PayPal, Google, FedEx, les grossistes, et une bonne partie des fabricants font aux États-Unis, avec en prime, l'appui de services financiers »⁴.

LES CLÉS DU SUCCÈS

Créée il y a seulement une vingtaine d'années dans un pays qui accusait à l'époque un retard technologique considérable sur le reste du monde, Alibaba est ainsi devenue l'une des plus importantes entreprises technologiques de la planète. Mais comment expliquer un tel succès ? Plusieurs éléments permettent de répondre à cette question.

Le premier, c'est la croissance de l'e-commerce en Chine qui a connu une accélération fulgurante ces dernières décennies, et en particulier dans la foulée de l'épidémie de SRAS⁵ en 2003⁶. Entre 2005 et 2016, la Chine est ainsi passée de 0,4 % de la valeur des ventes en ligne mondiales à 42,4 %, ce qui en fait aujourd'hui le premier marché de la planète pour l'e-commerce, devant les États-Unis⁷. Or, c'est Alibaba qui règne en maître sur ce marché, avec en 2018 environ deux tiers du volume des ventes à elle seule, contre 16 % environ pour son plus proche concurrent, JD.com⁸.

Le deuxième élément, c'est l'adoption par le groupe, dès 2007, de ce que Ming Zeng, dirigeant du Conseil académique du groupe, nomme le *smart business* (cf. note 4),

c'est-à-dire, pour faire court, la récolte et l'utilisation systématique des données pour optimiser les services offerts et les processus qui les sous-tendent, ainsi que pour consolider la stratégie d'expansion et de diversification du groupe. Nous l'avons dit, grâce à un écosystème de services de plus en plus complet, intégré et varié, Alibaba est aujourd'hui bien plus qu'une simple entreprise de commerce électronique. Le chercheur et activiste indien Parminder Jeet Singh considère par exemple qu'« il serait plus approprié de la traiter comme une entreprise monopolistique de services de renseignements numériques plutôt que comme une entreprise de commerce électronique »⁹.

Troisième élément, Alibaba a également profité, au même titre que les autres géants chinois du numérique, du protectionnisme numérique rapidement mis en place par les autorités de Pékin dans la foulée de l'arrivée d'Internet dans le pays, en 1994. Dès 1997, le gouvernement chinois adopte ainsi ses premières mesures de contrôle et de surveillance systématiques d'Internet. Si dans un premier temps l'objectif est surtout d'éviter que les citoyens chinois aient accès, mais aussi qu'ils contribuent, à toutes les informations qui circulent librement sur le web, cet objectif s'enrichit ensuite d'une volonté de tirer profit du gigantesque marché intérieur chinois pour développer des alternatives nationales aux géants américains du numérique. Dans ce contexte, non seulement Pékin va protéger ses entreprises de la concurrence étrangère, mais elle va également poursuivre une politique de transferts forcés de technologie ou encore de soutien ciblé à l'industrie qui vont lui permettre de faire aujourd'hui jeu égal avec les États-Unis dans un nombre croissant de domaines, voire, dans certains cas, de les dépasser¹⁰.

Enfin, dernier élément, Alibaba a également pu compter, dès ses débuts, sur un soutien encore plus direct de l'État et du PCC qui ont longtemps été (et pour certains seraient toujours) les plus gros clients de la plateforme¹¹. En outre, à l'heure actuelle, le groupe est aussi l'un des grands bénéficiaires du volet numérique des « nouvelles routes de la soie », ce projet d'investissement pharaonique destiné à encore mieux connecter la Chine avec le reste de l'économie mondiale par le biais d'infrastructures physiques (routes, ponts, chemins de fer, ports) et immatérielles (réseaux de télécommunication). Des relations privilégiées qui s'expliquent notamment par le fait que Jack Ma est lui-même membre du PCC, comme il l'a reconnu récemment.

PLUS QU'UNE ENTREPRISE

Tout ceci signifie qu'Alibaba n'est pas seulement l'une des plus grosses entreprises de la planète, elle est également, de ce fait même, mais aussi par les liens qu'elle entretient avec le gouvernement chinois, un acteur politique de premier plan. Plus précisément, Alibaba peut être vu à la fois comme un vecteur et un acteur de la stratégie d'expansion numérique chinoise, aussi bien en interne qu'à l'échelle internationale. En interne, le groupe est notamment impliqué, à

LIGNE DU TEMPS DU GROUPE ALIBABA

China
Internet
Population:

80 MM

Taobao Marketplace
launched

210 MM

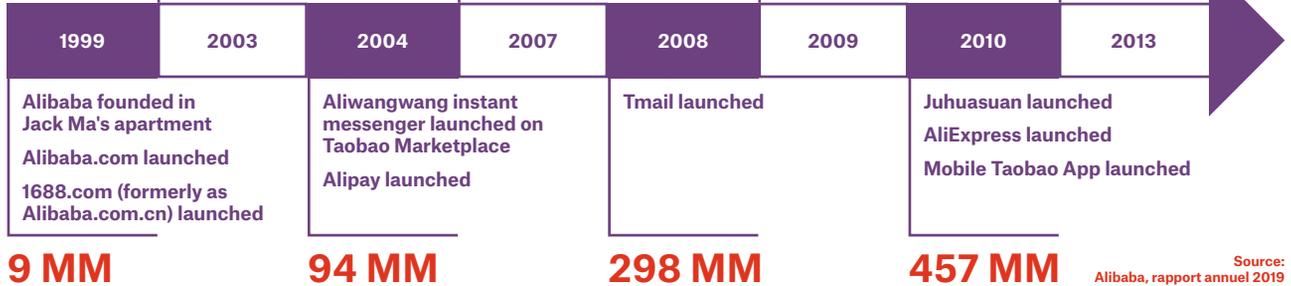
Alimama monetization
launched
Taobao Marketplace
started to monetize

384 MM

Alibaba Cloud
Computing founded

618 MM

Singles Day promotion
recorded GMV settled
through Alipay of
RMB 36.2 billion
(US\$ 8 billion)



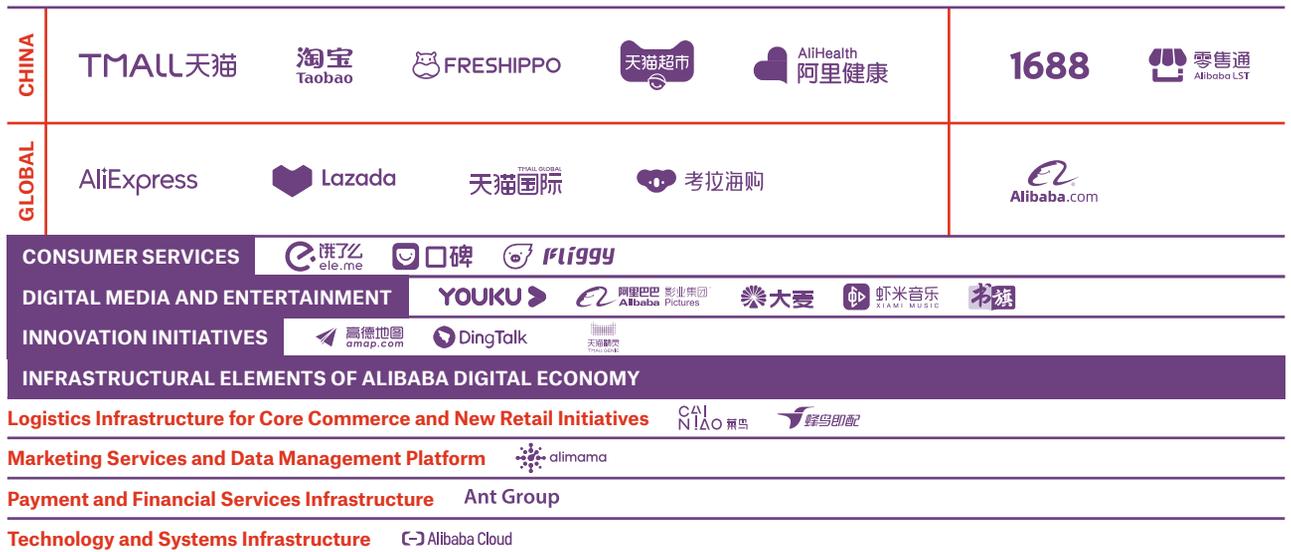
Source:
Alibaba, rapport annuel 2019

ORGANIGRAMME DU GROUPE ALIBABA

CORE COMMERCE

Retail Commerce

Wholesale Commerce



Source: Alibaba, rapport annuel 2019

travers sa filiale financière Ant financial (anciennement Alipay), dans le projet gouvernemental de crédit social, ce programme controversé visant à attribuer à chaque citoyen.ne chinois.e une note évoluant en fonction de ses comportements en ligne et hors-ligne et dont le résultat peut lui donner accès à des récompenses ou à des sanctions¹². Plus récemment, c'est également Alibaba que l'on retrouve derrière l'une des applications utilisées durant l'épidémie de Covid-19 pour surveiller et contrôler les déplacements de la population¹³. Grâce à différentes données numériques récoltées et compilées par la plateforme, chaque citoyen.ne s'est vu.e attribuer un code couleur (vert, jaune, rouge) lui permettant de se déplacer plus ou moins librement. Ces deux exemples nous montrent ce qu'une entreprise comme Alibaba

peut et veut faire avec les quantités colossales de données qu'elle récolte...

À l'international, Alibaba n'est pas qu'un bénéficiaire passif de la stratégie d'expansion chinoise centrée autour des « nouvelles routes de la soie ». Il s'agit également d'un des promoteurs actifs d'une nouvelle mondialisation, plus « inclusive » et centrée sur la Chine, qu'elle oppose, tout comme Pékin, à une première mondialisation occidentalocentrée qui aurait surtout bénéficié aux multinationales américaines¹⁴. Ce discours, Alibaba le défend au sein des nombreuses instances internationales dans lesquelles Jack Ma est particulièrement actif (et encore plus depuis qu'il s'est retiré de la présidence du groupe en

2018): ONU, WEF, UNCTAD, G20... Le discours est aussi directement porté à travers l'initiative «Electronic World Trade Platform» (eWTP), lancée en 2016 et dont l'ambition est de promouvoir la libéralisation du commerce électronique mondial, notamment grâce au soutien technique, logistique et diplomatique d'Alibaba et de Jack Ma (cf. infra).

POURQUOI LIÈGE?

Compte tenu de ce qui précède, comment comprendre l'accord récemment conclu entre la filiale logistique d'Alibaba, Cainiao, et l'aéroport de Liège? Il faut d'abord savoir que cela fait quelques années qu'Alibaba commence à se sentir à l'étroit sur le marché chinois. D'abord, parce que celui-ci commence tout doucement à être saturé et que la concurrence y est dès lors de plus en plus rude pour des gains toujours plus faibles en matière de parts de marché. Ensuite, parce que l'économie chinoise elle-même connaît un certain ralentissement depuis plusieurs années, qui accentue et aggrave ce phénomène. Résultat, depuis au moins cinq ans, Alibaba se tourne de plus en plus vers l'international pour pouvoir continuer de croître. Or, cette stratégie d'internationalisation comporte au moins deux volets qui concernent directement Liège et plus largement la Belgique. Le premier est un volet logistique. Il consiste à développer la capacité d'Alibaba à pouvoir livrer ses client.e.s partout dans le monde en moins de 72h. Pour ce faire, l'entreprise a choisi cinq *hubs* régionaux qui lui serviront de principaux relais dans cette tâche. Parmi les villes sélectionnées, on retrouve donc Hangzhou, Kuala Lumpur, Dubaï, Moscou... et Liège. Cette dernière a été choisie pour sa position idéale au cœur de l'Europe et de ses principaux réseaux de transports, mais aussi parce que Liège Airport est encore l'un des rares aéroports à autoriser les vols de nuit...

Le second volet repose sur l'initiative eWTP mentionnée ci-dessus. Grâce à celle-ci, nous l'avons dit, Alibaba cherche à contribuer au développement et à la libéralisation du commerce électronique à l'échelle mondiale. Pour ce faire, elle la présente d'une part comme un espace de discussion entre acteurs privés et publics pour élaborer ensemble des règles et des processus destinés à faciliter cette libéralisation. D'autre part, elle cherche aussi à les mettre directement en œuvre, notamment à travers la création de «zones franches numériques» où les acteur.rice.s désireux.euses de commercer électroniquement à l'échelle internationale pourront trouver des services et des outils (essentiellement fournis par Alibaba), mais aussi un cadre réglementaire et fiscal destiné à les encourager¹⁵. L'idée serait ensuite de connecter progressivement entre elles ces zones franches numériques pour construire petit à petit une réelle mondialisation de l'e-commerce. Pour l'heure, il n'existe qu'une seule de ces zones franches (à Kuala Lumpur), mais l'ambition d'Alibaba est de les multiplier en commençant idéalement par en installer autour de ses principaux *hubs* logistiques. Or, on oublie souvent que l'arrivée d'Alibaba à Liège s'inscrit en réalité dans un accord plus large signé cette fois entre le

gouvernement fédéral belge et l'initiative eWTP, dont la Belgique est devenue le troisième pays membre (après la Malaisie et le Rwanda) et le premier en Europe.

CONCLUSION

En résumé, nous avons vu en quoi Alibaba n'était pas une entreprise comme les autres, mais bien un géant du numérique parmi les plus puissants du monde. Nous avons également vu en quoi il ne s'agissait pas uniquement d'un acteur économique, mais bien d'un acteur politique de premier plan, étroitement lié aux stratégies et aux intérêts géopolitiques du gouvernement chinois. Cela signifie que son implantation à Liège ainsi que l'accord conclu avec la Belgique soulèvent différents enjeux.

En premier lieu, à l'image d'autres implantations du même style, à commencer par celles d'Amazon, cette implantation pose la question de ses conséquences environnementales, économiques, sociales ou encore sanitaires¹⁶.

Ensuite, elle pose également la question de la dépendance technologique et commerciale que Liège, et plus largement la Belgique, pourraient développer vis-à-vis d'un gigantesque monopole numérique privé dont la puissance croît à la mesure des quantités de données qu'il parvient à récolter et à exploiter.

Enfin se pose aussi la question des risques géopolitiques qu'une telle dépendance pourrait faire courir à la Belgique et à ses régions, notamment à la lumière de l'affrontement de plus en plus tendu qui existe à l'heure actuelle entre la Chine et les États-Unis, en particulier dans le domaine numérique. À tel point que d'aucuns n'hésitent pas à parler d'une «guerre froide numérique». Une guerre froide dans laquelle la Belgique ferait peut-être mieux de miser sur une stratégie de «non-alignement» plutôt que sur une dépendance excessive vis-à-vis d'un camp... comme de l'autre.

 **Est-ce qu'Alibaba assure elle-même le service de livraison ou est-ce qu'elle le sous-traite?**

 Au début du lancement de Cainiao, la filiale a été lancée comme une plateforme de mise en commun et de coordination de services logistiques externes. Mais de plus en plus, l'entreprise propose aussi ses propres services. L'arrivée à Liège s'inscrit là-dedans. Il s'agira d'un entrepôt de Cainiao, géré

par Cainiao. Pour l'instant, ses activités à Liège sont sous-traitées vu que l'entrepôt n'est pas encore construit. Mais l'idée c'est d'aller vers une internalisation croissante de ces services.

C'est d'ailleurs intéressant de voir ce qu'il se passe dans ce segment, parce que ça pourrait préfigurer ce qu'Alibaba compte faire dans d'autres domaines. Il y a notamment eu un conflit commercial, en

Chine, entre Cainiao et l'une des plus grosses entreprises de livraisons chinoises qui était active sur la plateforme. Cette entreprise s'est rendu compte que Cainiao utilisait les données générées par les services qu'elle coordonnait pour développer ses propres services. Elle a donc refusé de continuer à fournir certaines données à Cainiao. En réaction, Cainiao l'a supprimée des prestataires potentiels sur sa plateforme. Pour finir, des officiels chinois sont intervenus pour leur intimer de régler le problème et celui-ci a été essentiellement réglé au profit de Cainiao. On pourrait voir apparaître le même genre de dynamiques avec les autres branches d'activités d'Alibaba, à commencer par le commerce en ligne.

? Sur les cinq hubs internationaux prévus par Alibaba, lesquels sont déjà actifs à part celui d'Hangzhou en Chine?

CL Le hub le plus avancé en dehors de la Chine est celui de Kuala Lumpur, en Malaisie. Il est pleinement opérationnel depuis 2016-2017, et la «zone de libre-échange numérique» est active depuis 2017. On suppose que c'est ce même modèle qui va être mis en place dans les autres hubs, y compris à Liège. Les déclarations du Gouvernement belge au moment de la signature de l'accord en 2018 allaient en tout cas dans ce sens. C'est très récent, donc malheureusement il n'y a encore que quelques études de cas sur ce qu'il

se passe en Malaisie. Par exemple, sur les opportunités qui s'offrent réellement aux PME de profiter de l'e-commerce pour exporter davantage vers le marché chinois. Les premiers résultats tendent à montrer qu'il y a effectivement plus d'opportunités, mais surtout pour les entreprises qui ont déjà les moyens humains et financiers d'en profiter... Et en retour, ça donne aussi les mêmes opportunités aux entreprises chinoises d'avoir accès à des marchés locaux, de niche, en Malaisie, auxquels elles avaient difficilement accès jusque-là.

? Est-ce qu'Alibaba subit d'autres influences en Chine que celles du régime, par exemple de la part de la mafia?

CL Je n'ai pas connaissance de tels liens et je n'ai rien lu qui les documentait. Ce qu'on sait, c'est que le modèle d'Alibaba favorise l'échange de marchandises contrefaites. C'est quelque chose qui lui est reproché depuis longtemps. On sait aussi que de nombreux biens industriels en Chine sont produits dans des camps de travail, notamment par des Ouïgours. Il y a encore eu des révélations récentes à ce propos. Mais ça ne veut pas dire qu'Alibaba privilégie délibérément ce type de produits. Simplement, en cherchant à ce qu'un maximum de produits soit échangé sur sa plateforme aux prix les plus bas et en se dégageant d'un maximum de

responsabilités, elle tend inévitablement à le faire. C'est la même chose pour Facebook et les contenus haineux. Ce n'est pas dans son intérêt de lutter contre ces contenus trop rigoureusement, puisque ce type de contenu a justement tendance à faire réagir et c'est avant tout ce que recherche Facebook.

L'autre problème de l'e-commerce en matière de contrefaçon, c'est qu'il favorise le déplacement de plus petits colis. Or, en dessous d'une certaine valeur/quantité, les colis ne sont pas inspectés par la douane, par exemple. Donc c'est tendanciellement plus difficile de lutter contre la fraude et la contrefaçon dans le cadre de l'e-commerce que dans celui du commerce traditionnel.

? Est-ce que Liège n'aurait pas pu se tourner vers des acteurs logistiques qui existent par exemple aux Pays-Bas pour construire quelque chose au niveau européen plutôt que se tourner vers la Chine?

CL Il existe évidemment d'autres acteurs, y compris européens, avec lesquels la Belgique ou la Wallonie auraient pu vouloir faire affaire, à supposer que ces derniers l'aient voulu aussi. Pourquoi alors avoir choisi Alibaba? Pour différentes raisons. La promesse d'investissement et d'emplois évidemment. La volonté aussi de faire affaire avec un des fleurons mondiaux de l'économie numérique et

d'en devenir un partenaire privilégié. La volonté également d'approfondir les relations économiques avec la Chine en général. Ça fait d'ailleurs partie d'une stratégie de diversification plus large de la Région wallonne qui n'est pas inintéressante en soi. Notamment pour diminuer la dépendance vis-à-vis des États-Unis, par exemple. La question, ce sont les conditions dans lesquelles cela se fait, notamment pour ne pas substituer une dépendance à une autre et/ou nous retrouver piégés dans des relations et des enjeux qui nous dépassent. Et là, on a nettement moins de réponses. Les conditions dans lesquelles l'accord a été signé à Liège restent obscures. Et on n'a pas beaucoup plus de détails sur l'accord signé entre le gouvernement fédéral et l'eWTP.

? À partir du moment où Alibaba est déjà à Liège, quelle contre-attaque peut-on encore imaginer? Est-ce que ce n'est pas trop tard?

CL D'abord, est-ce qu'Alibaba est déjà à Liège? Oui et non. Il y a plusieurs phases prévues. Les premiers permis ont été déposés pour des surfaces plus petites que le projet initialement annoncé. L'idée c'est que cette première étape soit opérationnelle en 2021 et d'avancer à partir de là pour les étapes suivantes. Il n'y a donc encore rien ou presque de construit. Par contre, il est vrai qu'Alibaba a déjà commencé à utiliser l'aéroport de Liège en

sous-traitant le travail logistique à d'autres acteurs. Et il est vrai aussi que les contrats sont signés et qu'ils lient l'aéroport et la Région wallonne à Alibaba. Mais des recours légaux restent encore possibles, notamment pour exiger une véritable étude d'incidence globale. Et par ailleurs, on peut aussi imaginer qu'à travers des actions citoyennes nombreuses et massives, Alibaba lui-même finisse par laisser tomber son projet. Il existe assez d'exemples récents de projets qui étaient aussi présentés comme acquis, définitifs, bétonnés, etc., et qui ont finalement été abandonnés, notamment suite à des actions citoyennes. Donc il faut vraiment lutter contre cette idée que tout est déjà joué.

En ce qui concerne l'accord conclu entre la Belgique et l'eWTP, il s'agit d'un accord non contraignant, donc la Belgique n'est en rien tenue par ça.

Enfin, on entend aussi souvent que les gens achèteront de toute façon sur Alibaba, que leur entrepôt soit ici ou en Hollande, donc autant prendre les emplois qui vont avec. C'est vrai. C'est très cynique, mais c'est vrai. Mais ce n'est vrai qu'en partie. Ces emplois, ils viennent aussi avec des nuisances (trafic, bruit, pollution) qui ne sont pas négligeables. Donc on peut au moins vouloir s'opposer à ça. Évidemment, il ne s'agit pas de dire qu'on ne veut pas des nuisances ici, mais qu'on les veut bien ailleurs. Il s'agit de dire qu'on n'en veut nulle part,

mais en commençant par nous y opposer chez nous parce que c'est là qu'on vit. Ce qui n'empêche pas de lutter aussi à des échelles plus larges (régionales, nationales, européennes) pour dénoncer la logique même de ce type d'implantation. C'est d'ailleurs aussi le sens de cette journée d'étude qui réunit des camarades d'autres pays qui luttent aussi contre ce type de projets.

En connaissant un peu la mentalité chinoise, il y a fort à parier qu'il.elle.s décident de se réserver les meilleurs emplois et qu'il.elle.s ne laissent que peu de retombées positives pour les habitant.e.s de Liège. J'ai déjà entendu qu'il.elle.s n'acceptaient d'embaucher que des chômeur.euse.s, en CDD, etc. Comment se fait-il que la Région wallonne soit prête à dépenser autant pour faire venir Alibaba alors que les bénéfices seront minimes?

CL Il est évident que des entreprises comme Alibaba choisissent des régions comme Liège aussi parce qu'il y règne un haut taux de chômage. Ça leur permet de négocier des conditions d'autant plus favorables que les pouvoirs locaux veulent à tout prix attirer des emplois. L'aéroport de Liège est d'ailleurs déjà dans l'une des « zones franches » qui ont été créées en Wallonie pour ramener de l'emploi dans des zones désindustrialisées en échange d'avantages fiscaux. Et il est très

probable que d'autres avantages aient été accordés à Alibaba pour sa venue, même si, encore une fois, on n'en sait rien.

Ce n'est donc évidemment pas anodin s'il.elle.s veulent surtout embaucher des chômeur.euse.s. C'est parce que ça leur permet de bénéficier d'aides à l'emploi. Et il.elle.s privilégient probablement les CDD parce que ces aides à l'emploi se terminent en général au bout de deux ans, et donc si vous reprenez des nouveaux.elles, vous y avez de nouveau accès. Tout ça, c'est connu. Mais ça n'est absolument pas

propre à Alibaba ou à une quelconque « mentalité chinoise ». Toutes les multinationales qui négocient ce genre d'implantations font la même chose, peu importe leur nationalité. On commence d'ailleurs à y être habitué en Wallonie... Mais ça pose effectivement la question de ce qu'on y gagne. Est-ce que le rapport coûts-bénéfices en vaut la peine, une fois qu'on tient compte de tous les coûts cachés? Vu les nombreuses expériences récentes dans ce domaine (Arcelor Mittal, Caterpillar, etc.), on devrait commencer à sérieusement en douter.

- 1 Par exemple ici: Clark, D. (2016). *Alibaba: The house that Jack Ma built*. New York, NY: Harper Collins.
- 2 <https://www.mirador-multinationales.be/secteurs/distribution/article/alibaba>.
- 3 Pour une comparaison plus approfondie des deux modèles: <https://gresea.be/Alibaba-c-est-tout-l-inverse-d-Amazon-Vraiment>.
- 4 <https://hbr.org/2018/09/alibaba-and-the-future-of-business>.
- 5 Le « Syndrome respiratoire aigu sévère » (SRAS) est une maladie liée à une autre souche de coronavirus qui a également débuté en Chine avant de faire plusieurs milliers de morts dans le monde, essentiellement en Asie (N.D.L.R.).
- 6 <https://www.techinasia.com/coronavirus-outbreak-make-china-tech-titans-stronger>.
- 7 <http://www.globaltimes.cn/content/1078995.shtml>.
- 8 <https://www.statista.com/chart/14717/alibaba-continues-to-lead-retail-e-commerce-sales-in-china-in-2018/>.
- 9 Parminder Jeet Singh, « Digital Industrialisation in Developing Countries », *The Commonwealth Secretariat*, p. 86, 2018.
- 10 Parminder Jeet Singh, « Bras de fer États-Unis-Chine: nécessité d'un non-alignement numérique », *Alternatives Sud* (Impasses numériques), vol. XXVII, n° 1, 2020.
- 11 <http://www.mirador-multinationales.be/analyses/entreprises-suivies/article/la-belgique-sur-l-echiquier-mondial-d-alibaba>.
- 12 <https://www.revue nouvelle.be/Controle-social-4-0-Le-systeme-chinois-de-credit>.
- 13 <https://www.businessinsider.fr/us/alibaba-coronavirus-chinese-app-quarantine-color-code-2020-3>.
- 14 Maximiliano Facundo Vila Seoane (2019): Alibaba's discourse for the digital Silk Road: the electronic World Trade Platform and « inclusive globalization », *Chinese Journal of Communication*.
- 15 Voir le site de la première de ces zones en activité (en Malaisie): <https://mydftz.com/>.
- 16 Pour un aperçu: www.watchingalibaba.be.

LES CORRIDORS, LA LOGISTIQUE ET L'ASSAUT CONTRE LE TRAVAIL

NICHOLAS
HILDYARD
—
THE CORNER
HOUSE

Nicholas Hildyard est l'un des fondateurs et actuels directeurs du groupe de solidarité et d'apprentissage mutuel britannique «The Corner House», spécialisé dans la défense des droits humains, la protection de l'environnement et les enjeux de développement. Entre 1976 et 1997, il était co-rédacteur en chef du magazine environnemental *The Ecologist*. Depuis quelques années, il travaille sur la question des «mégacorridors logistiques», notamment à travers deux rapports publiés sur le sujet pour le compte du réseau européen «Counter Balance», dont le dernier: «Corridors as factories: Supply chains, logistics and labour. Is this the world you want?», Bruxelles, *Counterbalance*, Février 2020.

En décembre 2018, le magazine spécialisé *Retail Detail* signalait que le projet de plateforme logistique d'Alibaba à Liège créerait 900 nouveaux emplois. Dans la mesure où Liège a un taux de chômage élevé¹, beaucoup ont sans doute accueilli cette nouvelle avec satisfaction. Je l'aurais fait aussi si j'étais au chômage. Mais Alibaba n'est pas une organisation caritative. Il y a des raisons pour lesquelles elle a choisi Liège, et ces raisons méritent d'être prises en compte avant de sabler le champagne. Les questions abondent. Qu'est-ce qui se cache derrière la volonté d'Alibaba et d'autres entreprises de construire des plateformes «logis-



tiques»? Quel est le monde que la logistique est censée créer? Est-ce le monde que nous voulons (et qui est ce « nous »)? Et si tel n'est pas le cas, qui pourraient être des alliés pour y résister?

UNE PRODUCTION MONDIALE DÉSORMAIS FRAGMENTÉE

Des centres logistiques parsèment désormais le globe, dont beaucoup se trouvent dans ce qu'on appelle des « zones d'exception », où ils sont exemptés de droits de douane et (souvent) de la législation locale en matière de travail et d'environnement. Il y a cinquante ans, le capital n'avait guère besoin de ces plateformes. L'une des raisons c'est que la production était encore concentrée dans les usines. La principale usine américaine de Ford à River Rouge, dans le Michigan, par exemple, avait sa propre aciérie, ses propres usines de caoutchouc, de pneus, de verre et de ciment, ses propres ateliers d'outillage et de matrices, etc. Tout ce qui était nécessaire pour produire une voiture se trouvait au même endroit.

Mais aujourd'hui, la production de Ford est fragmentée². En Europe, ses voitures ne sont plus fabriquées au sein d'une même usine, mais dans des usines réparties dans plusieurs pays. D'autres industries ont des chaînes d'approvisionnement encore plus allongées et fragmentées. Les composants d'un ordinateur – qui peuvent aller jusqu'à 4000 – proviennent généralement de 250 fournisseurs différents dans plusieurs pays.

L'une des principales raisons de cette fragmentation de la production consiste à fragiliser la force de travail. En démantelant l'ancienne usine fordiste et en délocalisant la production vers de nombreux endroits différents, le capital a pu briser les syndicats; et en déplaçant la production là où la main-d'œuvre était la moins chère, le capital a pu augmenter ses profits. C'est une histoire que nous connaissons tous.

DES CORRIDORS LOGISTIQUES POUR « ANÉANTIR L'ESPACE PAR LE TEMPS »

Mais la délocalisation crée aussi des problèmes pour le capital. Les distances entre les points d'extraction des ressources, les points de production et les points de consommation sont désormais énormes, impliquant de multiples déplacements et de multiples formes de transport. La distance est importante parce que le temps est important; et le temps est important parce que plus vite les marchandises de base peuvent être produites et échangées, plus les bénéfices des entreprises individuelles sont importants. Le problème n'est pas nouveau. Il y a près de 150 ans, Karl Marx révélait que plus le capital se développe, plus il doit améliorer les infrastructures pour « anéantir l'espace par le temps ».

Une solution consiste à construire de meilleures voies de transport, pour accélérer les livraisons. Et les mégacorridors d'infrastructure sont la solution proposée. Les corridors existent depuis de nombreuses décennies.

L'UE a commencé à construire son réseau transeuropéen de corridors (Trans Europe Network, TEN) dans les années 1990. Liège se trouve sur le corridor mer du Nord – mer Baltique de l'UE – c'est l'une des raisons pour lesquelles Alibaba le trouve probablement attrayant. Et ce corridor mer du Nord – Baltique est relié à d'autres corridors du TEN.

Mais l'ampleur des corridors qui sont maintenant prévus dans le monde entier est d'une autre nature. Aucun continent (habité) n'est désormais exclu. Certains plans sont d'envergure nationale, d'autres régionale et d'autres encore à l'échelle d'un continent, voire quasi mondiale. Des milliards de personnes seront touchées. Le corridor Delhi-Mumbai, en Inde, en touchera à lui seul 180 millions. Au niveau mondial, les impacts environnementaux risquent d'être dévastateurs, car les forêts seront détruites, les rivières canalisées, les montagnes percées, les terres agricoles goudronnées. En outre, il y a aussi l'impact des mines, des développements pétroliers et gaziers, et des centres industriels que les corridors permettent d'ouvrir. En Afrique, plus de 30 corridors ont été mis en place, principalement pour permettre l'extraction de produits agricoles et de minéraux³. En Amérique latine, quelque 579 projets sont en cours de réalisation ou de construction⁴. On prévoit aussi de développer des corridors en Arctique à mesure que la glace polaire se retire⁵. Et puis il y a le programme chinois des « nouvelles routes de la soie », qui s'étend du Pacifique à la mer Baltique.

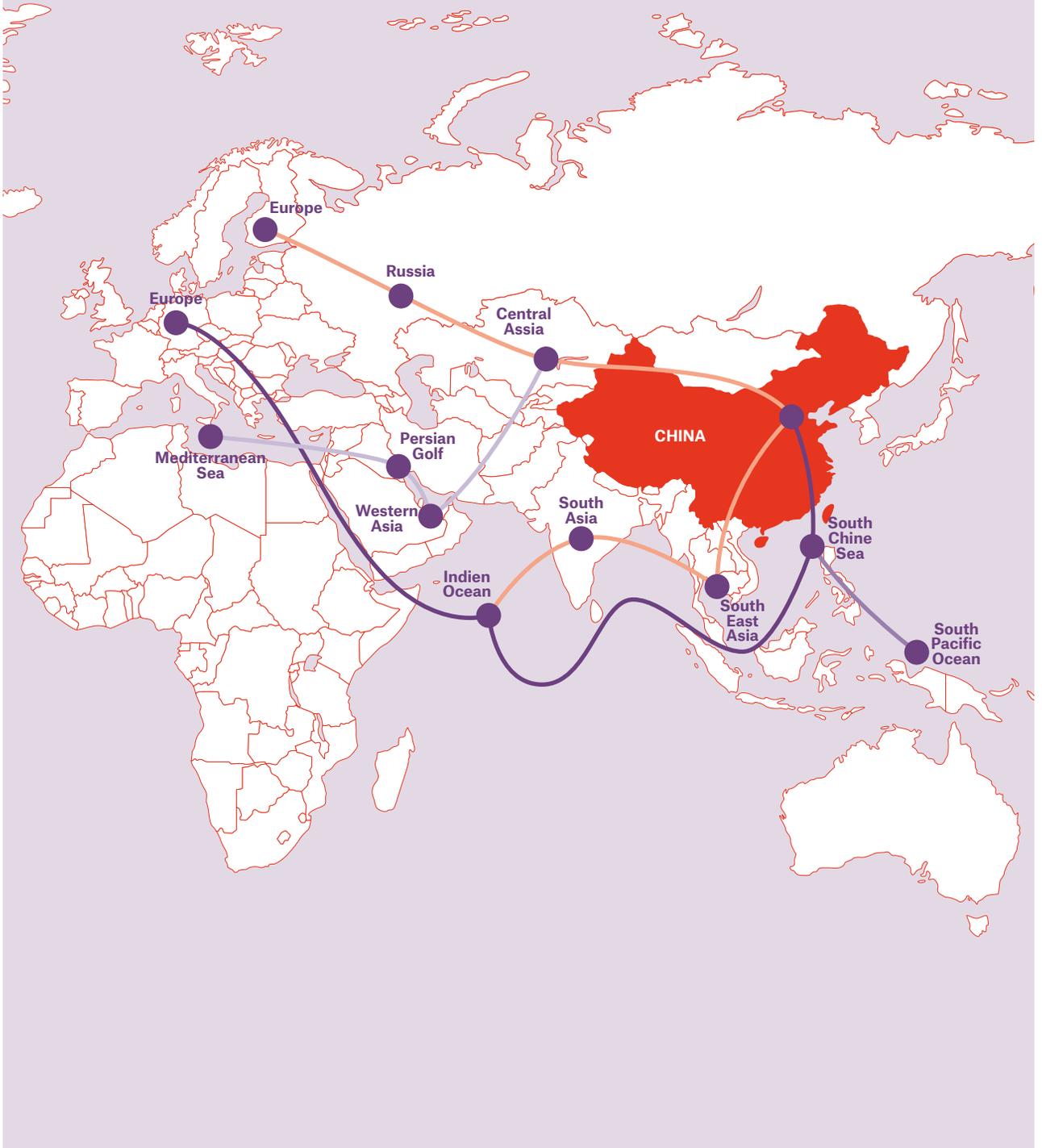
Les corridors ne se limitent toutefois pas à accélérer le transport. Ils constituent également une tentative délibérée de « réorganiser la géographie économique ». Ces plans sont bien documentés dans les rapports de la Banque mondiale et d'autres agences. Un corridor en Asie centrale – le corridor Nord-Sud du CAREC – illustre bien cette ambition. L'objectif explicite est « l'agglomération » (leur mot) de 70 % de la population du pays en trois mégapoles planifiées. Tout ceci pour créer un réservoir de main-d'œuvre pour les hubs miniers, agro-industriels, manufacturiers et logistiques situés le long de l'itinéraire du corridor.

LES CORRIDORS LOGISTIQUES SONT LES USINES D'AUJOURD'HUI

Ce qui nous amène à la logistique. Car les corridors ne sont pas seulement des voies de transport ni de simples réserves de main-d'œuvre bon marché. Ce sont les usines de la nouvelle économie du juste à temps. La production – source de plus-value et donc de profits – n'est plus confinée au seul lieu de fabrication des pièces. Elle inclut désormais toute une série d'autres travailleur.euse.s, tou.te.s engagé.e.s d'une manière ou d'une autre dans l'assemblage des marchandises ou leur transport le long des chaînes d'approvisionnement. Et ce qui orchestre ces « usines-corridors », c'est la « logistique ».

La logistique représente aujourd'hui une industrie de 4,7 billions de dollars⁶. Elle est aussi

ROUTES OF THE CHINA-PROPOSED BELT AND ROAD INITIATIVE



considérée comme le plus grand employeur du monde⁷ et elle a été décrite comme «le système vasculaire du commerce mondial». Son réseau de gestion englobe tout ce qui est nécessaire pour positionner les stocks dans la chaîne d'approvisionnement. Les technologies qu'elle utilise aujourd'hui pour y parvenir vont au-delà des camions et des conteneurs. Elles comprennent :

— Des codes-barres, qui collectent et transmettent en permanence des informations sur les ventes de sorte que l'usine s'étend au-delà du corridor: vous et moi devenons également des travailleur.euse.s, produisant des données qui peuvent être vendues.

— Les technologies de détection biométrique qui surveillent la productivité des travailleur.euse.s afin que la direction puisse dire exactement où chacun.e se trouve, ce qu'il.elle fait et quand – et utiliser ces informations pour jouer sur les salaires si les gens ne sont pas «productifs».

— Les technologies de chaîne de bloc (*blockchain*) – dont Cainiao, la branche logistique d'Alibaba, est le pionnier. Celles-ci peuvent sembler assez inoffensives – de simples moyens de vérifier électroniquement que les marchandises sont passées d'un stade à l'autre de la chaîne d'approvisionnement – jusqu'à ce que vous réalisiez que ce qu'elles tentent d'automatiser est la confiance elle-même, avec de profondes implications pour la société.

Ce ne sont pas seulement les travailleur.euse.s des sites de production qui sont désormais soumis à cette discipline logistique. Les centres logistiques où les pièces sont reconditionnées ou assemblées sont également désormais «logistisés», c'est-à-dire enrôlés dans ce processus d'accélération et de rationalisation que permet la logistique. Les camionneur.euse.s et les dockers qui transportent les pièces sont également «logistisé.e.s». Les programmeur.euse.s dont l'algorithme contrôle un système de gestion des stocks sont «logistisé.e.s». Et vous et moi sommes «logistisé.e.s», nos habitudes de consommation fournissant des informations en retour au système – et des données, qui sont maintenant la principale marchandise échangée.

UNE «LOGISTISATION» DU MONDE AU SERVICE DE L'EXPLOITATION

Ce que nous voyons tout au long des corridors (comme à l'usine) c'est une production extrême: la main-d'œuvre – que ce soit dans les usines de fabrication, sur les quais ou dans les centres d'expédition, de distribution ou à domicile – est de plus en plus contrôlée, réglementée et comprimée. La règle du jeu c'est l'extraction du surplus de travail: l'ancienne escroquerie du capital consistant à vous payer moins que la valeur de ce que vous produisez ou, dans le cas des consommateur.rice.s logistisé.e.s, à ne pas vous payer du tout. En effet, l'usine-corridor est construite sur la destruction des syndicats; sur le travail juste à temps, avec des travailleur.euse.s payé.e.s uniquement pour les courtes périodes où il.elle.s

remplissent un conteneur ou déchargent un camion; sur la surveillance constante et intrusive; et sur l'automatisation comme moyen de dégrader le travail.

Or, ce n'est pas une conséquence involontaire de la logistique. C'est intégré dans tous les aspects du projet «d'usine-corridor» – et ce le sera toujours. S'il est moins cher d'expédier le cabillaud capturé au large de l'Écosse pour le faire fileter par des travailleur.euse.s en Chine et le ramener ensuite en Écosse pour le vendre que de faire faire ce travail en Écosse (tel quel), c'est en grande partie parce que les coûts du voyage aller-retour de plusieurs milliers de kilomètres sont plus que compensés par le fait que les salaires en Chine ne représentent qu'une fraction de ce qu'ils sont en Écosse. Si l'on retire la main-d'œuvre bon marché des chaînes d'approvisionnement, toute la logique de fragmentation de la production s'effondre. Les écarts salariaux extrêmes sont à la base de tout le modèle économique.

EST-CE LE MONDE DONT NOUS VOULONS?

Donc, oui, Alibaba offre des emplois. Mais à quel prix – pour les travailleur.euse.s et la société en général? La trajectoire du corridor-usine est claire. Elle va vers une exploitation accrue de la main-d'œuvre, une destruction accrue de l'environnement et une augmentation de l'injustice sociale. La question est la suivante: est-ce le monde que nous voulons? Et si ce n'est pas le cas, comment s'organiser pour y résister? Parce que nous sommes de plus en plus nombreux.euses – au Nord comme au Sud – à être «logistisé.e.s», à nous approvisionner quotidiennement auprès de réseaux de pouvoir politique et économique dont le but n'est pas la survie mutuelle mais le profit; et plus nous nous empêtrons dans ces réseaux, plus nous serons vulnérables à l'exploitation.

Je crois fermement qu'une réponse basée sur la classe sociale est nécessaire. Les infrastructures extrêmes renforcent le fossé entre celles et ceux qui profitent de l'extraction extrême, de la production extrême et de la finance extrême et celles et ceux dont les intérêts de classe s'opposent à la livraison «juste à temps», à l'agglomération des réserves de main-d'œuvre bon marché et à la destruction de la terre pour la recherche du profit. C'est un fossé qui reflète des relations différentes avec le capital. C'est un fossé qui doit être exploré et expliqué. Et c'est un fossé qui nous oblige à choisir de quel côté nous sommes.

? On sait que notre situation économique n'est pas tenable. Est-ce que vous avez une idée de la façon dont les citoyens ne.s peuvent se rassembler pour former une plus grande base afin de s'opposer aux gouvernements qui sont au service des lobbys?

? Dans les années '60, les syndicats étaient puissants, et peut-être même trop puissants. On voit maintenant les conséquences de ce pouvoir avec les délocalisations et la mondialisation, notamment. Qu'en pensez-vous?

NH Ça fait plus de 40 ans que je milite. C'est une lutte difficile, face à des forces massives qui essayent de nous pousser dans une direction qui n'est effectivement pas tenable. On fait face à des enjeux énormes en matière d'organisation. Je reste critique par rapport au mouvement syndical des années '60-'70. Il était très raciste, très sexiste par moments. Il y avait des barons qui ne représentaient pas les intérêts des travailleurs.euse.s. Mais aujourd'hui il n'est plus que l'ombre de lui-même. Et ça crée des problèmes. Ces institutions sociales à travers lesquelles les mouvements sociaux ont traditionnellement essayé de changer la société ont été vidées de leur substance ces dernières décennies. Et je ne parle pas que des syndicats. Les partis politiques aussi, les mouvements de jeunesse, les mouvements religieux.

Quand j'étais étudiant, il y avait une organisation de jeunesse du parti travailliste qui était très active, mais ce n'est plus le cas. Tout ça s'est produit sous la domination du néolibéralisme.

Le problème c'est donc: comment construire de nouvelles avenues pour le changement social? Je ne pense pas qu'on puisse se contenter de regarder vers le passé. En se disant, par exemple, que si les syndicats ont fonctionné avant, ils vont nécessairement fonctionner dans le futur. Je pense que nous avons besoin de nouvelles formes de syndicalisation. C'est un travail très difficile parce qu'on n'est plus face à des collectifs et des lieux de travail aussi homogènes qu'avant. Syndicaliser des travailleurs.euse.s qui travaillent en flux tendus est extrêmement difficile, par exemple. Je crois que le chemin passe par la construction de solidarités entre les efforts qui existent à travers le monde entier, dans tous les pays où des gens se réunissent comme nous aujourd'hui. Le plus gros défi, c'est d'unir toutes ces luttes pour créer de nouvelles avenues pour le changement social. Et on doit le faire vite. Je suis absolument convaincu qu'on ne changera pas ce modèle en nous présentant simplement à la porte des gouvernements pour leur dire «vous vous trompez». Il y a un énorme travail à faire, à notre échelle, pour poser les bases d'une économie différente qui

repose sur nos propres efforts. Ici à Liège, par exemple, il y a un choix à faire: 900 emplois chez Alibaba ou 900 emplois qui pourraient être créés autrement, qui construiraient une économie locale répondant vraiment aux besoins des gens?

? Est-ce que le tableau que vous dressez à propos des syndicats n'est pas un peu trop sombre? C'est vrai qu'il y a un affaiblissement important des syndicats dans la zone occidentale, mais ça l'est moins dans des pays comme l'Inde ou la Chine. En Chine, par exemple, où les tentatives de construire des syndicats indépendants ont été écrasées, on voit quand même des milliers et des milliers de luttes d'entreprises qui expliquent en partie la hausse des salaires chinois sur les vingt dernières années et qui expliquent aussi pourquoi la production délocalisée vers la Chine est maintenant en partie délocalisée vers d'autres pays voisins à salaires plus bas encore. En Inde, il y a aussi eu des grèves massives de centaines de millions de personnes. Donc, quand vous dites que les syndicats ont été vaincus, est-ce que ce n'est pas surtout une vue occidentale, et est-ce qu'il n'y a pas quand même le développement d'un nouveau mouvement ouvrier organisé dans les pays du Sud?

NH Merci beaucoup pour cette question. Oui vous avez raison, le tableau n'est pas entièrement noir. Je suis entièrement d'accord avec vous. Cela dépend évidemment d'où on regarde. Si on regarde aux États-Unis et en Angleterre, l'état des syndicats n'est vraiment pas bon, mais ce n'est pas le cas partout et c'est important de le rappeler.

? Vous dites que les nouvelles technologies sapent la confiance. Pourriez-vous revenir là-dessus? Et faire peut-être le lien avec les ouvrages récents qui tendent à démontrer que les nouvelles technologies rendent «bêtes»? Je pense personnellement que la stratégie des GAFAs vise une sorte de crétinisation de la société. La machine fait tout à notre place et voilà. Qu'en pensez-vous?

NH Je n'aime pas trop les mots comme «crétinisation». Je pense qu'il y a toujours de la résistance. Le problème c'est que nous nous retrouvons piégés par ces technologies. Je ne pense pas que nous devenions stupides. D'un côté, les industriels essayent de remplacer les relations sociales par des relations mécaniques. Mais d'un autre côté, ce n'est vraiment pas facile pour eux. Il y a par exemple cette idée que l'automatisation fait disparaître les emplois. Et c'est vrai que l'automatisation dans les ports, par exemple, a drastiquement réduit le nombre de dockers dans

chaque port pris individuellement. Mais ces emplois ont été transférés ailleurs, dans les dépôts et les *hubs* logistiques notamment. Ça n'a certainement pas fait disparaître le travail.

C'est la même chose avec les algorithmes. Il y a un merveilleux livre qui vient de sortir aux États-Unis qui s'appelle *Ghost Work*, qui vaut vraiment la peine d'être lu. C'est à propos des *travailleur.euse.s* qu'on retrouve derrière les algorithmes. Quand vous réservez un Uber, par exemple, il y a une photo du conducteur ou de la conductrice et cette photo est vérifiée par un algorithme. Mais souvent, l'algorithme est incapable de le faire parce que le chauffeur a rasé sa barbe, par exemple. Même chose sur Google, quand les algorithmes sont incapables de dire si vous avez affaire à une photo d'Elvis ou simplement à un imitateur. Dans ces

cas-là, la vérification est effectuée par des « *travailleur.euse.s* fantômes » (*Ghost Workers*). Ils sont 25 millions rien qu'aux États-Unis. Tou.te.s payé.e.s des salaires extrêmement bas pour, en gros, vérifier ce que les algorithmes ne peuvent pas vérifier. Un des enjeux par rapport à ces technologies c'est donc d'exposer cette réalité. Et d'y résister. Il faut reconnaître qu'il y a de bons aspects dans ces technologies, mais aussi d'autres qui font qu'elles sont utilisées pour de très mauvaises raisons. Quoi que nous fassions, il ne faut en tout cas jamais présumer qu'il s'agit de quelque chose de facile pour les industriels. Ils essayent d'automatiser la confiance, mais ils éprouvent de grosses difficultés à le faire. Et notre boulot c'est de leur rendre la tâche encore plus difficile.

- 1 <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/8830865/1-26042018-AP-EN.pdf/bb8ac3b7-3606-47ef-b7ed-aadc4d1e2aae>.
- 2 <https://www.slideshare.net/rajshravanthi/global-supply-chain-management-64201204>.
- 3 https://www.researchgate.net/figure/Development-corridors-and-mineral-facilities-in-Sub-Saharan-Africa-Source-Regional-SDI_fig5_259171682.
- 4 <http://www.paragkhanna.com/home/2016/4/18/these-maps-show-how-vast-new-infrastructure-is-bringing-the-world-together>.
- 5 <https://pbs.twimg.com/media/ChN4QToWwAIXvPE.jpg>.
- 6 Global Logistics Industry Report 2018, Research and Markets, June 2019, <https://www.researchandmarkets.com/reports/4775722/logistics-market-global-industry-trends-share>.
- 7 Aru, I., « Blockchain in Logistics Industry Will Improve Transparency, Enhance Process Accountability », 13 January 2018, *Cointelegraph*, <https://cointelegraph.com/news/blockchain-in-logistics-industry-will-improve-transparency-enhance-process-accountability>.

AMAZON: TRAVAIL ET CAPITAL MONO- POLISTIQUE AU XXI^E SIÈCLE

FRANCESCO
S. MASSIMO

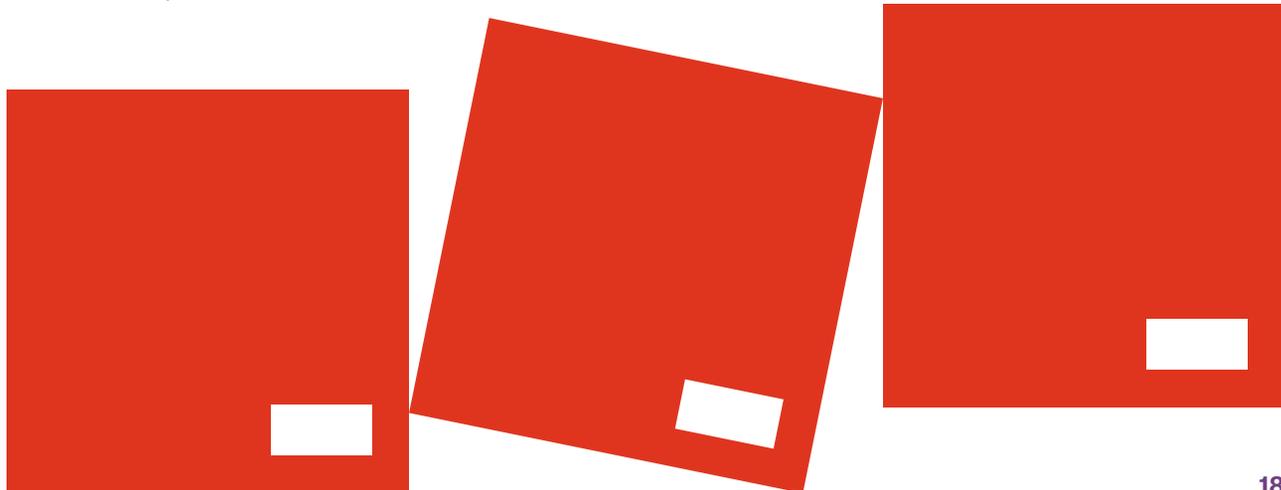
—
SCIENCES
PO PARIS,
CENTRE DE
SOCIOLOGIE
DES ORGANI-
SATIONS,
CNRS

Francesco Massimo est sociologue du travail, actuellement doctorant à Sciences Po Paris où il enseigne la sociologie et la science politique. Il a vécu et étudié en Italie, en Espagne, en France et aux États-Unis. Depuis 2018, il fait partie de la rédaction de Jacobin Italia, pour laquelle il écrit sur l'histoire et le présent du mouvement ouvrier international et sur les transformations technologiques et politiques du travail. Récemment, il a collaboré à la rédaction d'un rapport sur les luttes des travailleurs d'Amazon dans le monde publié par la Rosa Luxemburg Stiftung (2019) et il a contribué à un livre collectif sur Amazon, qui paraîtra en septembre chez Pluto Press (*The Cost of Free Shipping. Amazon in the Global Economy*, 2020). Il écrit aussi pour Il Manifesto, il Mulino et Jacobin Magazine.

Ces trois dernières années, le terme de « monopole »¹ est réapparu dans le débat public en lien avec la croissance accélérée des grandes firmes du capitalisme digitalisé : Amazon, Facebook, Google, Apple, Uber, AirB&B, Deliveroo, Glovo, etc. Les « plateformes numériques » sont ainsi devenues les protagonistes de ce retour du monopole². Leur modèle d'affaires se caractérise par au moins trois aspects clés.

NI ENTREPRISE, NI MARCHÉ, MAIS LES DEUX À LA FOIS

D'abord, le fait que les plateformes se situent au centre d'un marché – que par ailleurs elles contribuent à restructurer et à reconfigurer. De ce point central, elles exercent une fonction d'intermédiation entre demande



et offre de biens et de services. Cette position stratégique fait de ces plateformes à la fois des organisations et des marchés. Elles se présentent donc à la fois comme des *monopoles/oligopoles* (les client.e.s ont peu ou aucune possibilité de choisir leur fournisseur.euse) et des *monopsones* (les fournisseur.euse.s ont peu ou aucune possibilité de choisir leur client.e). En d'autres termes, la stratégie des plateformes n'est pas d'opérer dans un marché, ni même de le reconfigurer, mais bien de *devenir* le marché, de capturer les interactions entre offre et demande au sein d'une organisation que l'on peut dès lors qualifier d'entreprise-marché.

Derrière cette pression monopolistique et monopsonistique, il y a des facteurs structureaux et institutionnels qui encouragent une stratégie agressive de la part des plateformes. Parmi ceux-ci, on peut pointer en particulier la faible régulation antitrust aux USA, la pression exercée par les investisseurs institutionnels en matière de retour sur investissement ou encore la logique du « winner takes all » (le gagnant prend tout) qui règne dans le domaine du numérique³, notamment en raison de l'importance des effets de réseau⁴.

UNE MAIN-D'ŒUVRE LARGEMENT INVISIBLE

La deuxième caractéristique des plateformes est leur tendance à avoir des structures organisationnelles en apparence fine, avec un nombre réduit de salarié.e.s – principalement des cols blancs – mais qui en réalité sont simplement ségrégués. D'un côté, on retrouve des employé.e.s permanent.e.s; de l'autre, un groupe beaucoup plus nombreux de travailleur.euse.s occasionnel.le.s dont on peut disposer librement, avec un statut de collaborateur.rice.s externes ou autonomes. Les cas les plus typiques sont évidemment ceux d'Uber⁵ ou Deliveroo, mais on retrouve aussi cette logique chez Amazon, en particulier à travers sa plateforme de microtravail « Amazon Mechanical Turk ». Dans tous ces contextes, le travail ne disparaît pas. Il est simplement déplacé, invisibilisé ou camouflé⁶.

DES MONOPOLES VERTICAUX... ET HORIZONTAUX

Enfin, une troisième caractéristique des plateformes numériques est leur capacité à opérer à cheval sur plusieurs secteurs d'activité. Cela leur permet non seulement d'internaliser les marchés, mais aussi de les hybrider: Uber, par exemple, opère à la fois dans la mobilité des personnes et dans la livraison de nourriture. Amazon est toutefois allée encore plus loin dans la construction d'un vrai « écosystème » entrepreneurial. L'entreprise est ainsi active dans le commerce électronique, la logistique, les services cloud, les médias, le microtravail ou encore l'intelligence artificielle.

UNE PLATEFORME ATYPIQUE

Amazon partage ainsi la structure des plateformes et leurs ambitions monopolistiques et monopsonistiques.

Cependant, elle a développé une structure massive et en croissance qui n'est pas comparable aux plateformes classiques et qui la rapproche plutôt des firmes classiques⁷. Les principales raisons stratégiques qui peuvent expliquer cette croissance sont les suivantes.

INTERNALISER DES SERVICES ESSENTIELS

D'abord, la nécessité de contrôler les processus de distribution des biens vendus en ligne et la volonté d'être moins dépendant des fournisseurs externes de services logistiques (dits « 3PL », comme UPS, Fedex, et le US Postal Service).

INVESTIR DE NOUVEAUX MARCHÉS

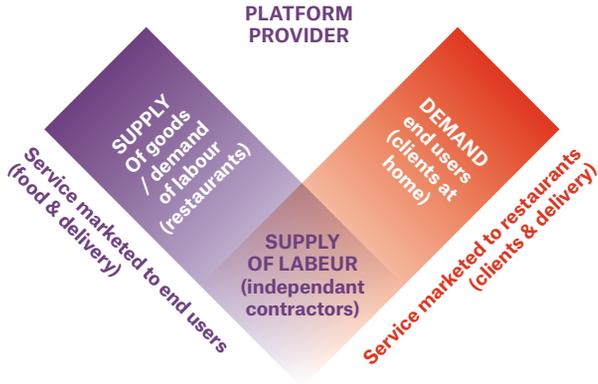
Ensuite, la volonté de coloniser de nouveaux marchés, notamment celui des services logistiques. Dans un premier temps, Amazon confiait en effet la majorité de ses livraisons à de grandes sociétés logistiques comme celles mentionnées ci-dessus. Elle a toutefois ensuite commencé à dresser son propre réseau de distribution pour soutenir son expansion commerciale (surtout à partir de 2014 et du « fiasco »). Cela lui a permis d'augmenter son autonomie infrastructurelle et de cumuler des compétences dans le domaine logistique qui lui ont permis de devenir à la fois client et concurrent de ces opérateurs purement logistiques. En ce sens, il est possible que cette stratégie atypique préfigure en réalité un développement probable d'autres plateformes, comme celles actives dans la livraison de nourriture⁸.

ASSURER UNE GESTION FLEXIBLE DE LA MAIN-D'ŒUVRE

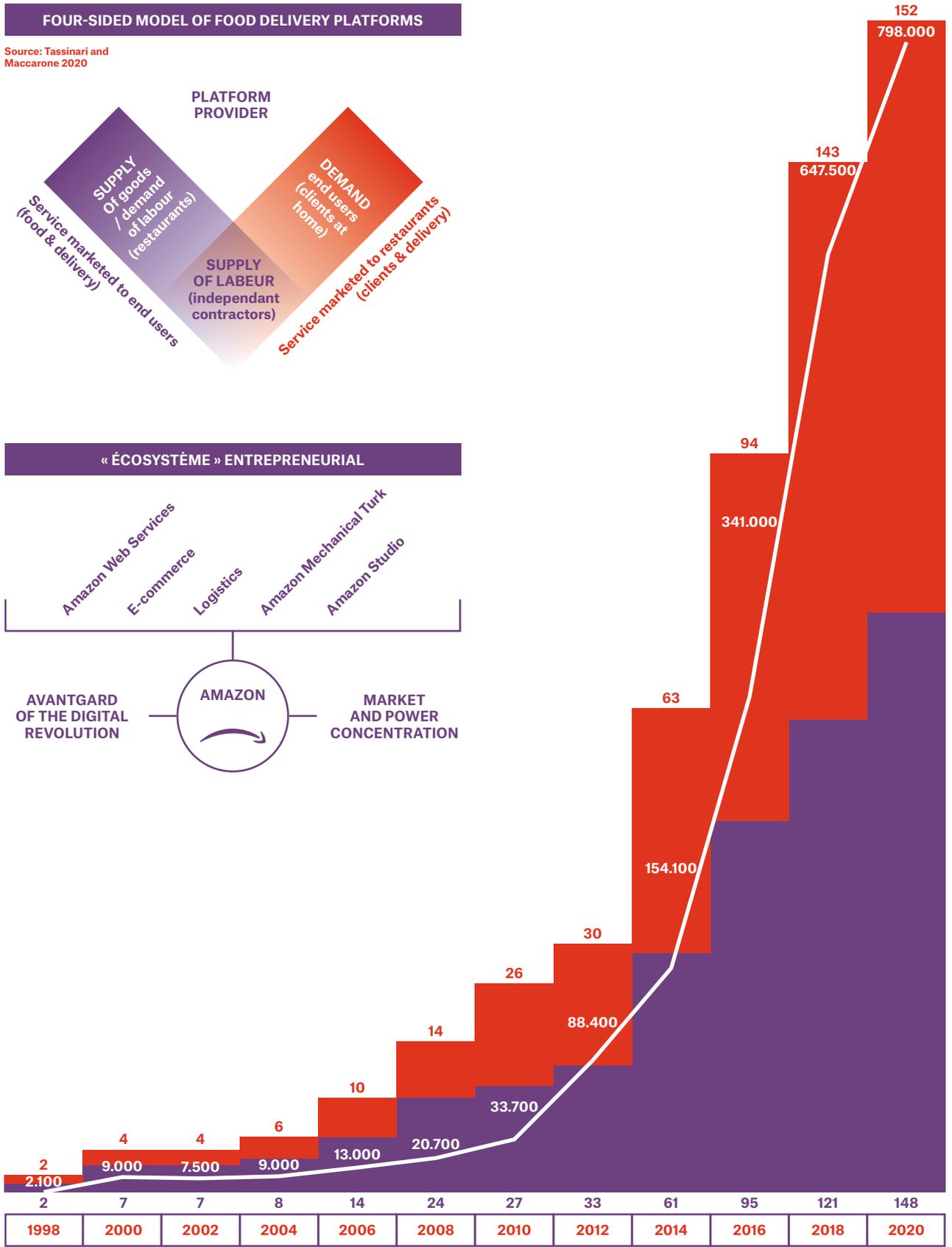
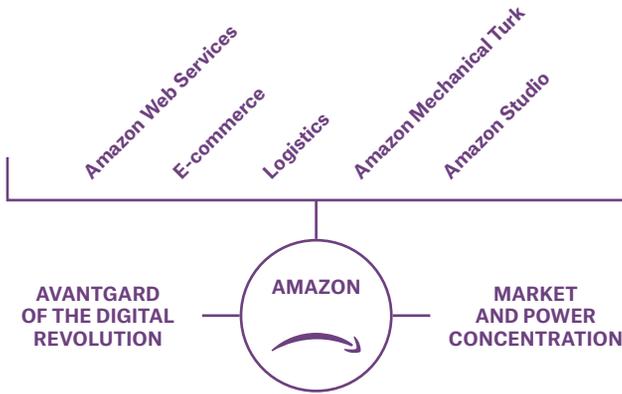
Enfin, la centralisation de la chaîne productive et la concentration de la force de travail impliquent que l'entreprise trouve des formes plus traditionnelles de flexibilité: non plus des travailleur.euse.s autonomes qui gardent des marges de flexibilité dans leurs horaires et qui ne sont donc pas suffisamment prévisibles et contrôlables, mais au contraire la constitution de deux armées. D'un côté, les salarié.e.s permanent.e.s, qui ont des contrats de durée indéterminée et un « Blue badge ». De l'autre, les salarié.e.s intérimaires, avec leur « green badge », recruté.e.s en grand nombre par le biais des agences d'intérim pendant les pics d'activité saisonniers, et qui sont ensuite soit embauché.e.s soit renvoyé.e.s en agence selon les besoins et les prévisions d'Amazon. C'est à travers cette masse de salarié.e.s temporaires, qui pendant les pics atteint ou dépasse le nombre de salarié.e.s permanent.e.s, qu'Amazon arrive à distribuer les biens vendus sur son site de ventes en ligne. Une masse salariale de 800 milles salarié.e.s et de plusieurs centaines de milliers d'intérimaires, en large partie des travailleur.euse.s d'entrepôt sur des postes non qualifiés, qui opèrent dans des centres de distribution où le travail est toujours bien loin de la pleine automatisation, et où, au contraire, le taylorisme est plus vif que jamais⁹.

FOUR-SIDED MODEL OF FOOD DELIVERY PLATFORMS

Source: Tassinari and Maccarone 2020



« ÉCOSYSTÈME » ENTREPRENEURIAL



ÉVOLUTION DU RÉSEAU LOGISTIQUE ET DE LA MAIN D'ŒUVRE



Source: Massimo 2019

? **Au-delà de ce qu'il se passe dans l'entreprise et dans ses entrepôts, est-ce qu'Amazon fait aussi du lobbying auprès des États, de l'Union européenne, etc., pour faire modifier la réglementation du travail, par exemple?**

FM Je suppose que oui, même si je ne connais pas les détails. Cela dit, concernant la dérégulation du travail, les gouvernements font en fait déjà les réformes sans qu'Amazon ait vraiment besoin de les demander en personne. Dès les années '80-'90, c'est la classe capitaliste en tant que telle qui a influencé les politiques de dérégulation du travail, notamment à travers différents think tank. Bien sûr, il y a aussi des démarches plus individuelles sur des enjeux qui intéressent plus précisément telle ou telle entreprise, mais je pense qu'au niveau que vous évoquez, c'est vraiment une action plus coordonnée de la classe capitaliste elle-même.

? **Est-ce qu'il existe des statistiques sur les liens entre les avancées de la robotisation dans les entrepôts d'Amazon et les conséquences sur l'emploi? Chez Alibaba, par exemple, on promet des milliers d'emplois, mais on sait que l'entreprise développe par ailleurs la robotisation...**

FM Malheureusement, il y a une grande difficulté à accéder aux données en ce qui concerne Amazon. Et c'est vrai aussi pour

d'autres entreprises du même genre. Pour la France, je suis un peu mieux loti, grâce notamment à une législation qui protège le droit d'information des syndicats. Je suis donc en mesure de voir certaines dynamiques. Mais pour l'Italie, à mon grand regret, la situation est beaucoup plus compliquée et j'ai vraiment très peu de données. Il y a pourtant des collègues en Italie qui voudraient justement répondre à cette question en comparant un entrepôt automatisé à côté de Rome et l'entrepôt que j'ai étudié. Pour ça, il leur suffirait d'avoir les données sur les volumes traités par les entrepôts et de les rapporter aux taux de productivité, à la masse salariale et aux heures travaillées, c'est tout. Mais encore faut-il avoir ces données. Or, on ne les a pas ou très peu. Notamment parce que ces sociétés logistiques ne sont généralement pas cotées en bourse. Amazon, en gros, elle fonctionne selon un système de holding. On a la société américaine qui possède la société incorporée au Luxembourg qui facture le commerce en ligne et qui ensuite achète les services logistiques de la filiale logistique d'Amazon. Or, cette filiale logistique, c'est une SARL et donc elle n'est pas obligée de publier ses bilans. C'est uniquement la société mère qui a cette obligation. Et la société mère publie ses données de manière très agglomérée. Par exemple, si on regarde les rapports annuels aux actionnaires,

c'est partagé en deux: Amérique du Nord et international, c'est tout. On ne connaît pas le chiffre d'affaires aux niveaux nationaux. On

peut simplement l'estimer. Mais ça nécessite un travail collectif. Il faudrait peut-être faire un «Watching Amazon»...

- 1 Lina M. Khan, «Amazon's Antitrust Paradox», *Yale Law Journal* 126 (2017-2016): 710-805; Thomas Philippon, *The Great Reversal: How America Gave Up On Free Markets* (Cambridge (Ma.): Harvard University Press, 2019); Colin Crouch, *The Strange Non-death of Neo-liberalism*, 1^{re} éd. (Cambridge: Polity Press, 2011).
- 2 Nick Srnicek, *Platform capitalism* (Cambridge: Polity Press, 2017); Jonathan T. Taplin, *Move Fast and Break Things: How Facebook, Google, and Amazon Cornered Culture and Undermined Democracy* (New York (NY): Little, Brown and Company, 2017).
- 3 K. Sabeel Rahman et Kathleen Thelen, «The Rise of the Platform Business Model and the Transformation of Twenty-First-Century Capitalism», *Politics & Society* 47, n° 2 (1 juin 2019): 177-204.
- 4 «L'effet de réseau» désigne le fait que l'utilité de certains biens ou services croît à mesure du nombre de personnes qui l'utilisent.
- 5 Selon Gerald F. Davis, à la fin de 2014, Uber contractait 160 000 «chauffeurs-partenaires» aux USA, tout en employant à peine 2000 salariés: Gerald F. Davis, *The Vanishing American Corporation: Navigating the Hazards of a New Economy* (Oakland (Ca.): Berrett-Koehler, 2016), XI.
- 6 David Weil, *The Fissured Workplace: Why Work Became so Bad for so Many and What Can Be Done to Improve It* (Cambridge (Ma.): Harvard University Press, 2014); Gerald F. Davis, *The Vanishing American Corporation*, op. cit.; Antonio A. Casilli, *En attendant les robots: enquête sur le travail du clic* (Paris: Éditions du Seuil, 2019).
- 7 En ce sens, le récit de Gerald Davis sur l'«évanouissement» de la «corporation» étasunienne classique – concentrée verticalement et avec une durée de vie moyenne pluridécennale – se révèle moins définitif et peut être relativisé. D'autant plus qu'Amazon est aussi formellement une firme «incorporée».
- 8 «L'insatiable appétit de l'ogre Deliveroo», *Le Monde.fr*, 29 juin 2018, https://www.lemonde.fr/entreprises/article/2018/06/29/l-insatiable-appetit-de-l-ogre-deliveroo_5322926_1656994.html; Sarah Butler, «How Deliveroo's "dark Kitchens" Are Catering from Car Parks», *The Guardian*, 28 octobre 2017, sect. Business, <https://www.theguardian.com/business/2017/oct/28/deliveroo-dark-kitchens-pop-up-feeding-the-city-london>; Gianni Rusconi, «Dark Kitchen, ecco perché saranno un boom», *Il Sole 24 ORE*, 13 mai 2019, <https://www.ilsole24ore.com/art/dark-kitchen-ecco-perche-saranno-boom-ACXFs8B>; Mark Faithfull, «The dark side of the boom. Dark kitchens, delivery and maximising restaurant profits.», *MAPIC* (blog), 2019, <https://www.mapic-food.com/content/dam/sitebuilder/rm/mapic-food/pdf/Dark-Kitchens-WP-FINAL.pdf>.
- 9 Francesco S. Massimo, «Institutionnaliser la plateforme. Relations professionnelles dans une multinationale du e-commerce» (Congrès de l'Association française de sociologie – RT 18 Relations professionnelles, Aix-en-Provence, 2019); Id., «Spettri del Taylorismo. Lavoro e organizzazione nei centri logistici di Amazon»; Id., «Burocrazie algoritmiche. Limiti e astuzie della razionalizzazione digitale in due stabilimenti Amazon», *Etnografia e ricerca qualitativa*, n° 1/2020 (2020): 53-78, <https://doi.org/10.3240/96824>; Id., «A struggle for bodies and souls: Amazon management and union strategies in France and Italy», in *The Cost of Free Shipping: Amazon in the Global Economy* (London: Pluto Press, forthcoming 2021).

ALIBABA

et les

40 VOLS/HEURE



**GRETA
VEUT PAS
ALIBABA**

DECLARE
CLIMATE
EMERGENCY
NOW



QUELLE QUALITÉ DE L'EMPLOI DANS LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES ?

LUCAS
TRANCHANT
—
CREST (INSTITUT
INRAE)

Lucas Tranchant est sociologue au CREST (Centre de recherche en économie et statistique, en France). Sa thèse de doctorat a porté sur les recompositions du monde ouvrier dans la France contemporaine, à travers le cas des ouvrier.ère.s des entrepôts logistiques. Récemment, il a notamment publié «L'intérim de masse comme vecteur de disqualification professionnelle. Le cas des emplois ouvriers de la logistique», dans la revue *Travail et Emploi*.

L'arrivée d'Alibaba à Liège s'inscrit dans le renforcement des activités logistiques dans la région. Cela montre un mouvement plus général de spécialisation de certains territoires dans ces activités logistiques, notamment ceux qui sont jugés stratégiques, comme certains aéroports pour le fret aérien. Je vais mettre en perspective le cas de Liège avec un territoire qui connaît depuis longtemps cette spécialisation logistique: l'agglomération de Melun-Sénart, dans le département de la Seine-et-Marne, dans le sud de l'agglomération parisienne. Ce territoire connaît depuis les années '80 un développement économique centré sur les activités logistiques. Nous nous intéressons ici aux effets de ce type de spécialisation logistique sur l'emploi à partir de cet exemple.

La logistique est un secteur qui a profondément renouvelé les emplois peu qualifiés dans les économies développées. En France, depuis les années '80, la logistique est responsable de plus de 200 000

nouveaux emplois ouvriers, compensant en partie l'érosion de l'industrie. Aujourd'hui les activités logistiques représentent 1 million d'emplois, dont 4 sur 5 sont des emplois ouvriers. Contrairement à l'image parfois diffusée d'entrepôts entièrement automatisés, la logistique est avant tout une activité de «petites mains».

Pour cette raison, la logistique est souvent présentée comme une solution pour le développement économique de territoires marqués par le déclin des activités industrielles. Mais quelle est la qualité réelle des emplois créés dans la logistique? Peuvent-ils être le socle d'un développement économique soutenable? On verra d'abord que l'emploi dans le secteur logistique est massivement précaire, et j'expliquerai quelles en sont les conséquences pour les travailleur.euse.s. Je présenterai ensuite les effets pour le territoire de Melun-Sénart de la spécialisation dans un secteur qui est dévoreur de main-d'œuvre.

UN EMPLOI MASSIVEMENT PRÉCAIRE DANS LE SECTEUR LOGISTIQUE

On peut commencer par quelques chiffres: en France, les emplois précaires (CDD et intérim) représentent 1/3 des emplois ouvriers dans le secteur logistique. C'est l'intérim qui domine, avec 1/4 des emplois. Ce sont pourtant des postes pérennes pour la plupart, mais occupés par des précaires. Au niveau local, à Sénart, sur les 5000 ouvrières et ouvriers de la logistique, on compte environ 1000 intérimaires, qui travaillent dans une centaine d'entreprises.

Pourquoi l'intérim?

C'est un statut d'emploi encadré par le droit du travail, mais dont il est très difficile de contrôler le bon usage. Alors que l'intérim doit être temporaire, les entreprises de logistique ont recours à un intérim structurel et permanent en jouant sur les motifs de recours: elles l'utilisent comme une zone grise du droit du travail.

Cela va avec une logique de sous-traitance et de report des aléas. La logistique est un secteur instable, très sensible à la conjoncture économique. Avec le développement de la sous-traitance (prestation logistique), les entrepôts sont généralement exploités par des prestataires pour le compte de client.e.s – c'est le modèle dominant dans la grande distribution: ils peuvent perdre leur client.e à tout moment. De plus, les entreprises veulent pouvoir déplacer l'entrepôt à tout moment pour bénéficier d'un emplacement plus stratégique, de terrains moins chers ou d'une main d'œuvre moins coûteuse. Pour cela, l'intérim est un outil de flexibilité quantitative de la main-d'œuvre: il permet aux entreprises de limiter au maximum leurs engagements et de coller au plus près aux variations d'activité.

Cette précarité de l'emploi est une réalité mondiale, avec les mêmes principes de recours en masse à des intérimaires aux États-Unis, au Royaume-Uni. On observe de plus une diversification des formes d'emploi atypiques utilisées par le secteur logistique. En France, se sont par exemple développés les groupements d'employeurs, des structures qui permettent à des entreprises de se partager un.e salarié.e en CDI, et le CDI intérimaire.

Quelles conséquences pour les intérimaires?

1) L'incertitude sur la durée de l'emploi: trous dans les revenus, renouvellement constant de la recherche d'emploi, difficultés d'accès au logement, etc.

2) La délégation des tâches les plus difficiles: les intérimaires ont plus souvent les postes les moins qualifiés, mais aussi les plus difficiles et les plus dangereux.

3) Des carrières plates: difficile de monter en qualification, ancienneté non prise en compte dans les revenus, des salaires proches du salaire minimum.

4) Des obstacles à se mobiliser sur le lieu de travail.

Et pour les salarié.e.s stables?

Il ne faudrait pas croire que cette précarité organisée ne touche que les intérimaires et autres travailleurs et travailleuses en contrat temporaire. L'intérim s'accompagne d'une fragilisation de l'ensemble des collectifs ouvriers, y compris les salarié.e.s stables:

1) Intensification du travail: les entreprises maintiennent des normes de productivité très élevées, à l'aide de primes individuelles de productivité.

2) Développement de la polyvalence forcée: de plus en plus d'entrepôts créent des postes uniques d'ouvrier et d'ouvrière logistique polyvalent.e, ce qui revient à nier les qualifications associées aux postes qui étaient les plus hauts dans les grilles de classification.

3) L'intérim comme mode de recrutement, qui permet d'habituer les ouvriers et ouvrières aux normes de polyvalence et de productivité, et de mettre à l'écart les fortes têtes.

Par ailleurs, l'intérim met en concurrence les travailleurs et travailleuses sur un espace toujours plus grand. Les agences recrutent certes localement, mais elles n'hésitent pas à aller chercher les travailleurs et travailleuses plus loin dès que le besoin s'en fait sentir. Si à Melun-Sénart il y avait des intérimaires venus de l'autre côté de la région parisienne, il n'est pas impossible de voir à Liège des intérimaires issus des quartiers populaires de Maastricht, Aix-la-Chapelle, voire Bruxelles.

En résumé, l'intérim implique une mise en concurrence de ces travailleurs et travailleuses et une dynamique de déqualification générale.

UN SECTEUR CONSOMMATEUR ET DESTRUCTEUR DE MAIN-D'ŒUVRE

Ce type d'emplois crée beaucoup d'instabilité professionnelle. D'abord car les emplois ouvriers de la logistique impliquent une forte pénibilité physique et sont très pathogènes: travail de nuit, dans des températures extrêmes, port manuel de charges lourdes, vibrations liées à la conduite des engins de manutention, pression de la productivité. En conséquence, les maladies professionnelles y sont très fréquentes et surviennent très précocement – parfois avant l'âge de 30 ans.

De plus, les perspectives d'évolution professionnelle sont de plus en plus faibles, à la fois à cause de l'intérim, de l'aplatissement des hiérarchies, et parce que les postes d'encadrement sont de plus en plus souvent réservés à des diplômé.e.s du supérieur. Sans compter le risque de licenciement assez élevé dans le secteur.

En conséquence, beaucoup d'ouvriers et ouvrières ne veulent pas ou ne peuvent pas rester.

Quels sont les effets de ce turnover?

Pour les travailleurs et travailleuses, ce sont des années de précarité et d'usure des corps, dont la prise en charge n'est pas du tout assurée par les entreprises. Ce sont aussi des personnes pour qui la reconversion vers d'autres secteurs est parfois limitée par les soucis de santé. Les entreprises ont alors un discours de la «pénurie»: elles ne veulent pas stabiliser la main-d'œuvre, et se plaignent de n'avoir pas assez de monde. Conséquence: elles font appel à d'autant plus d'intérimaires, ce qui renforce ce cercle vicieux. En parallèle, elles développent des formes d'emploi alternatives comme le groupement d'employeurs [structure juridique constituée par plusieurs personnes physiques ou morales évoluant dans un même bassin d'emploi et qui permet d'embaucher un.e salarié.e qui n'aurait pu l'être par un membre du groupement seul, (cf. Wikipedia) N.D.L.R.] et le CDI intérimaire qui permettent de stabiliser les travailleur.euse.s en leur proposant un CDI au rabais.

Quels effets sur les politiques de l'emploi?

Cela conduit les acteur.rice.s locaux de la politique de l'emploi à se mettre au service des entreprises. En effet, face à ce turnover, le service public de l'emploi est très sollicité. À Melun-Sénart, tous les acteur.rice.s travaillent main dans la main pour fournir de la main-d'œuvre aux entreprises de logistique: 1) parce que c'est vu comme un moyen de lutter contre le chômage: le placement de travailleurs et travailleuses sur des postes de faible qualité et peu durable peut se faire facilement à l'issue d'une formation très rapide; 2) parce que c'est présenté par les acteur.rice.s du développement économique local comme un facteur d'attractivité du territoire; 3) parce que dans le cadre néolibéral, les politiques de l'emploi visent à mettre au travail les travailleur.euse.s (quel que soit l'emploi) et à répondre aux besoins des entreprises.

Le point de départ d'une «montée en gamme»?

Le discours des autorités à Melun-Sénart était que la logistique permettait d'amorcer le développement économique local. Cela devait être un premier temps, qui devait conduire à une montée en gamme de la logistique: la communication insistait sur l'automatisation des entrepôts et la plus grande qualification des emplois.

Ce n'est pas le cas pour plusieurs raisons: 1) l'automatisation des entrepôts est beaucoup plus un discours qu'une réalité; 2) La pression à la baisse du coût du travail par les politiques nationales et locales rend de toute façon peu rentable la mécanisation; 3) la pression sur les salaires et la déqualification du travail attirent des entreprises de logistique qui ont un modèle de développement fondé sur la consommation extensive de travail peu qualifié.

La montée en gamme est donc un mythe. La spécialisation dans la logistique vampirise à la fois les services publics (de l'emploi, de santé) et l'espace. Elle est à la source d'un développement économique insoutenable sur le plan social aussi bien que sur le plan écologique.

? **Avez-vous pu faire la distinction, dans vos recherches, entre travailleurs et travailleuses? Est-ce qu'il y a, par exemple, un rapport différent de la part des entreprises ou, inversement, d'autres types de comportements quand ce sont une majorité de femmes par exemple?**

LT L'emploi ouvrier dans la logistique est un emploi très majoritairement masculin, à 80 %. Mais ce chiffre cache une réalité très différenciée. D'un côté, des entrepôts avec une main-d'œuvre très majoritairement masculine – c'est le cas notamment des entrepôts de type industriel. De l'autre, des entrepôts plus minoritaires dans lesquels on retrouve une main-d'œuvre majoritairement féminine. C'est notamment le cas des entrepôts où priment les activités de conditionnement pour lesquelles les entreprises pensent que les femmes sont mieux disposées parce qu'elles seraient plus minutieuses. En fait, c'est surtout une manière d'utiliser une main-d'œuvre sous-payée en ne reconnaissant pas les qualifications de ces personnes.

Et puis il y a les cas intermédiaires, comme les entrepôts d'e-commerce où la main-d'œuvre est beaucoup plus mixte en matière de genre. Il y a donc

beaucoup de situations différentes, qu'il faudrait analyser au cas par cas. Ce que je peux dire, c'est que les entrepôts d'e-commerce emploient en moyenne plus de femmes – sans qu'elles soient forcément majoritaires dans ces entrepôts – sur des postes en moyenne moins qualifiés. Or, la spécialisation actuelle dans les activités logistiques a tendance à attirer plutôt des entreprises de ce type-là, qui ont besoin de grandes surfaces et d'une main-d'œuvre assez nombreuse. On peut donc s'attendre à ce qu'il y ait de plus en plus d'entrepôts avec une part croissante de femmes.

? **Dans le cas d'Alibaba, on voit qu'il y a un vrai manque de transparence sur les moyens et les investissements concédés par les différents niveaux de pouvoirs pour attirer l'entreprise ici, ce qui empêche d'avoir une vue claire sur les coûts-bénéfices de l'opération. Est-ce que vous avez les mêmes problèmes en France?**

LT Sur le territoire que j'ai étudié, les décideurs et décideuses politiques ainsi que les agences de développement locales parlent effectivement peu – et je pense même qu'ils les pensent peu – des conséquences néfastes à long terme de la spécialisation dans ce type d'activités, **26**

notamment en matière de faible qualification des emplois et de précarité. Ils sont si sensibles aux discours sur la création d'emplois qu'ils posent peu la question – et ils/elles se posent peu la question – du type d'emplois créés. Ils réfléchissent d'abord en matière d'attractivité du territoire pour les entreprises.

Il y a aussi un manque de vision à long terme sur les conséquences de l'instabilité économique de ce secteur d'activité. Quand un entrepôt s'installe, on ne sait pas s'il sera encore là deux ans après. Or, s'il s'en va, ce sont des plans sociaux, des personnes qui se retrouvent sur le carreau. Ce sont aussi des entrepôts qui peuvent rester en friche pendant longtemps et devenir des zones industrielles abandonnées. Tout ça est très peu pris en compte. C'est généralement a posteriori que les acteurs publics ou privés locaux se rendent compte du problème, quand il est trop tard. Et souvent, pour essayer de le résoudre, ils retournent dans la même logique, en essayant de faire revenir d'autres entreprises pour occuper le terrain en friche et employer la population qui a été licenciée. Ils n'essaient pas de proposer un modèle de développement alternatif.

? Est-ce que dans les cas que tu as observés, tu as rencontré des entreprises qui essayaient de faire les choses de façon plus protectrice pour les travailleurs et

travailleuses ou est-ce que la situation est globalement toujours la même?

LT Il y a beaucoup de diversité dans les politiques des différentes entreprises présentes sur les territoires. C'est notamment lié aux différents sous-secteurs d'activité qui composent la logistique. On peut avoir, par exemple, des entreprises qui sont des acteurs historiques, avec des politiques sociales et des salaires plus favorables. Ça existe évidemment, ce n'est pas un secteur uniforme. Par contre, ces « bonnes » entreprises restent plutôt minoritaires. Il suffit d'ailleurs d'interroger les ouvriers et ouvrières pour le savoir. Ils nous disent « celle-ci, c'est une bonne boîte, mais c'est super dur d'y rentrer ». Il y a très peu de postes ouverts dans ces entreprises. La majorité des emplois disponibles sont dans les entrepôts *low cost*, souvent en sous-traitance. Ce sont ces entrepôts qui vont le plus facilement venir s'installer et bouger d'un endroit à l'autre pour répondre aux demandes d'installation des acteurs locaux. Il y a donc actuellement plutôt une tendance à tirer vers le bas la qualité des entreprises, des politiques sociales et de l'emploi dans le secteur logistique.

? Est-ce qu'il existe d'autres acteurs publics qui peuvent pousser pour des politiques alternatives, notamment en matière de (re)mise à l'emploi?

LT Sur les territoires que j'ai étudiés, sûrement, mais ils n'ont pas d'influence sur la politique qui est mise en œuvre. Est-ce qu'il en existe sur d'autres territoires?

Probablement, mais ça dépasse mes connaissances.

Ce qui est intéressant, par contre, c'est que dans les zones de la grande périphérie parisienne (au nord comme au sud), on retrouve des modèles de développement économique assez similaires, centrés sur la logistique. Notamment parce que c'est une activité qui a besoin de s'implanter à proximité de grands bassins de consommation, mais suffisamment loin du centre pour bénéficier de terrains peu chers. C'est donc un modèle de développement qu'on retrouve quasiment à l'identique dans beaucoup d'agglomérations de cette grande périphérie parisienne, mais aussi d'autres grandes villes, en France et en Europe.

? Est-ce que vous voyez des solutions pour rendre les services publics de l'emploi plus en phase avec leur temps et plus conscients des enjeux à long terme que soulève le développement de la logistique?

LT Il y a deux éléments. D'une part, dans le service public lui-même, je constate qu'énormément de salarié.e.s qui mettent en œuvre la politique de l'emploi sont des personnes qui sont passées par le milieu de

l'intérim, en tant que chargé.e de recrutement, par exemple. Ils ont donc intégré cette logique marchande de la façon de résoudre le problème du chômage et de gérer l'emploi.

Par ailleurs, l'autre problème, c'est la qualité des emplois proposés dans la logistique. En améliorant les niveaux de rémunération, la stabilité de l'emploi et les conditions de travail dans ces entreprises, on pourrait déjà faire en sorte que le traitement du chômage et le placement des travailleurs et travailleuses dans les entreprises ne se fassent pas uniquement sur des emplois précaires, pénibles, etc. En agissant sur le travail et l'emploi dans les entreprises, on pourrait déjà améliorer la politique de l'emploi au niveau local.

COMME DES ROBOTS ?

DAVID
GABORIEAU
—
CNAM /
CEET

LE TRAVAIL OUVRIER EN ENTREPÔT

David Gaborieau est sociologue du travail au CNAM (Conservatoire national des arts et métiers, en France). Il mène des recherches sur les ouvrier.ère.s du tertiaire et plus particulièrement sur ceux ou celles qui ne produisent plus des objets, mais du flux, dans des usines à colis, ou bien des usines de tri des déchets. Ceci afin d'analyser les transformations des mondes ouvriers contemporains. Pour sa thèse de doctorat (*Des usines à colis, Trajectoire ouvrière des entrepôts de la grande distribution*), il a travaillé comme intérimaire dans plusieurs entrepôts de la logistique. Il travaille également à promouvoir l'enquête militante à travers différentes initiatives comme la «plateforme d'enquête militante» ou encore le média en ligne «ACTA».

Cette présentation s'appuie sur un travail réalisé pour une thèse en sociologie, à l'Université Paris 1, ainsi que sur un programme de recherche ANR dont je suis membre, le WORKLOG, pour essayer de montrer ce qu'est le travail en entrepôt et la façon dont il s'est transformé ces dernières années. L'enjeu n'est pas juste de décrire l'entrepôt, mais aussi de questionner l'impact du secteur logistique sur le monde du travail, sur

le monde ouvrier, mais aussi sur les territoires ouvriers et plus globalement sur l'évolution récente des systèmes productifs¹.

Dans cette démarche, il me semble important de ne pas trop isoler le phénomène Alibaba, de ne pas en faire une sorte de «péril jaune», de la même façon qu'Amazon était ciblé comme le monstre américain détruisant la

culture européenne, via le marché du livre au départ. Le monstre dans l'histoire, c'est la logistique. Cette présentation concerne aussi bien les entrepôts d'Alibaba que ceux de FedEx, fortement implanté à Liège, ou ceux de Carrefour, Darty, Zara, etc.

Je vais aussi essayer de pointer un aspect particulier, celui des nouvelles technologies et de leur impact sur les métiers. Cette réflexion semble importante, puisque ce secteur cherche beaucoup à moderniser son image en mettant en avant de nouveaux modes de production, dont on nous promet qu'ils seront plus propres, moins pénibles, plus durables. Amazon en est un très bon exemple, puisqu'au départ le groupe était présenté comme relevant du «high-tech», de l'«économie numérique», voire d'une «économie de la connaissance». C'est seulement suite

à des enquêtes journalistiques et des mouvements de grève qu'est apparue la face cachée de cette modernité: le fait qu'une très large partie de la plus-value dégagée par Amazon repose sur l'exploitation massive d'une main d'œuvre ouvrière.

Ce que permet de souligner le cas Amazon, c'est que la société dans laquelle on vit, qu'elle soit numérique ou pas, robotique ou pas, continue de produire des emplois de type industriel, des emplois répétitifs, physiques, pathogènes. Et la logistique illustre très bien cet aspect. Un autre moyen de faire ce constat, c'est de regarder les statistiques de l'emploi: ce que je vais décrire concerne plus de 700 000 ouvrier.ère.s en France (hors transport, seulement dans la logistique). Parmi les ouvrier.ère.s en général, il y a de plus en plus d'ouvrier.ère.s de la logistique, de 8 % dans les années '80 à près de 15 % aujourd'hui. On peut considérer que ces ouvrier.ère.s sont les « nouveaux OS » travaillant dans ces « usines à colis » que sont les entrepôts.

Je n'ai pas observé en détail le modèle Amazon, mais plutôt les entrepôts de la grande distribution alimentaire, dans des groupes comme Carrefour, Leclerc ou Super U en France. Pour cela, je me suis fait embaucher comme préparateur de commande, travaillant sous guidage vocal. La commande vocale est un outil de traçabilité qui est installé dans les entrepôts de la grande distribution alimentaire depuis le milieu des années 2000. La façon dont cet outil encadre le travail donne une idée du quotidien dans les entrepôts.

TRAVAILLER SOUS COMMANDE VOCALE

Tous les ouvrier.ère.s portent un casque sur les oreilles et un micro devant la bouche. C'est une voix numérique, une voix de synthèse, qui leur indique toutes les tâches à réaliser. Et les ouvrier.ère.s valident en prononçant des mots clefs, par reconnaissance vocale. Par l'intermédiaire de cet outil, il.elle.s sont directement relié.e.s à un progiciel de gestion (un ERP) qui organise le travail jusqu'à leur dicter les gestes à faire. Autrement dit, ce sont vraiment les flux d'informations qui vont contrôler les flux physiques, le déplacement des colis et celui des humains qui les manipulent.

L'instauration de ce type d'outil transforme profondément le travail². Cela provoque une perte de l'autonomie et des savoir-faire, une individualisation et un affaiblissement des collectifs de travail, une intensification du travail et un resserrement du contrôle. Ces métiers qui étaient déjà très répétitifs, très physiques, vont devenir pathogènes, comme on le verra ensuite.

Sous commande vocale, les ouvrier.ère.s ne peuvent ni anticiper, ni revenir en arrière. Il.elle.s sont contraint.e.s de suivre point par point un script, un scénario dicté par la voix numérique. Sous commande vocale, on peut aussi travailler de façon très isolée puisqu'il suffit de suivre les indications, il n'y a plus besoin d'avoir recours au collectif. En plus de ça, le port du casque renforce l'isolement en produisant un effet « bulle sonore »,

comme lorsqu'on écoute de la musique dans les transports en commun. Le micro devant la bouche pose aussi problème: par exemple, lorsqu'on croise un.e collègue et qu'on lui dit « bonjour », la machine répond « répétez, ce mot n'est pas compris ». On peut quand même retirer le casque pour parler à un.e collègue, mais cela nécessite de s'extraire de la tâche au préalable. Et justement, s'extraire de la tâche n'est pas une chose évidente dans l'entrepôt, puisque la plupart des préparateur.rice.s de commande sont aussi soumis.es à des primes de productivité. Elles peuvent atteindre jusqu'à 300 euros par mois, c'est-à-dire plus d'un quart du revenu pour des ouvrier.ère.s rémunéré.e.s au salaire minimum. Finalement, l'encadrement utilise assez peu les potentialités de contrôle par la machine, qui enregistre chacun des gestes, puisque le cadre organisationnel est suffisamment contraignant.

COMMENT CES TECHNOLOGIES SONT-ELLES PERÇUES ?

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, il n'y a pas eu de contestation majeure lors de la mise en place de cet outil. Ce qui s'est le plus exprimé côté syndical, c'est la crainte du « flicage ». Ce à quoi les directions ont assez vite répondu, notamment en utilisant le cadre réglementaire, assez souple, portant sur le respect de la vie privée et des données personnelles. Du côté du personnel, il y avait plutôt de l'enthousiasme au départ, poussé par un travail de communication qui était assez convaincant, avec l'idée que la commande vocale était une « modernisation de l'entrepôt », « une valorisation des métiers ».

Aujourd'hui tout le monde est conscient de la réalité du travail sous commande vocale et la formule qui revient toujours à propos de la préparation de commande c'est « on est des robots », ou « ce sont des robots » depuis l'extérieur. Cette formulation est intéressante mais il faut la manier avec précaution. Dans la bouche des ouvrier.ère.s, ce terme dénonce l'absence d'autonomie de façon très efficace. Mais énoncé par d'autres, notamment par des expert.e.s, le terme n'est pas satisfaisant et peut conduire à déshumaniser ce qu'il se passe en entrepôt. Ce sont bien des humains qui travaillent et la preuve c'est qu'il.elle.s ont des problèmes de santé.

Le « robot » est finalement un stigmaté qui pèse sur les ouvrier.ère.s. Pour éviter de l'endosser passivement, on préfère anticiper sa formulation, surtout lorsqu'on discute avec un.e chercheur.euse ou un.e journaliste. Dans le quotidien du travail, l'enjeu consiste plutôt à prendre de la distance à l'égard de cette figure du robot. Pour ce faire, les ouvrier.ère.s contournent ou détournent la commande vocale. Contourner, cela consiste à utiliser les failles du contrôle. Par exemple, il est possible de valider des prises de colis fictivement, avec la voix, alors qu'en réalité on se trouve en salle de pause. Ensuite on note les références de colis sur un bout de papier et on peut donc travailler sans le casque. Mais les directions ont fini par repérer ce mode de contournement et désormais il y a des codes

EFFECTIFS DES PARTS DES OUVRIERS DE LA LOGISTIQUE

	1982	1992	2002	2012
Ouvriers de la logistique	592.000	613.000	708.000	705.000
Part des ouvriers	8,6 %	9,9 %	11,4 %	12,9 %

Source: Enquête Emploi INSEE 1982-2012

RÉPARTITION DES EMPLOIS LOGISTIQUES

Codes et Professions - PCS2003		Effectifs	Part
Cadres		69.000	8 %
387a	Ingénieurs et cadres des achats et approvisionnements industriels	25.000	3 %
387b	Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnance	44.000	5 %
Professions intermédiaires		110.000	12 %
487a	Responsables d'entrepôt, de magasinage	55.000	6 %
487b	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de manutention	29.000	3 %
477a	Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	27.000	3 %
Ouvriers		707.000	80 %
652b	Dockers	4.000	< 1 %
652a	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	137.000	15 %
653a	Magasiniers qualifiés	222.000	25 %
676c	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	168.000	19 %
676a	Manutentionnaires non qualifiés	176.000	20 %
Ensemble		886.000	100 %

Source: Enquête Emploi INSEE 1982-2012

détrompeurs installés devant les emplacements, il faut les prononcer pour savoir combien de colis prendre. On voit donc qu'avec les technologies numériques les possibilités de contournement sont très restreintes. Le détournement, cela consiste plutôt à faire des blagues autour de la commande vocale. On lui donne des surnoms, par exemple, ou on l'insulte. Ou bien on dupe la machine en remplaçant la prononciation des numéros par des jeux de mots: plutôt que dire 4-1 on peut dire «catin», «neuneu» à la place de 2-2 et ainsi de suite.

Ces détournements ou ces contournements restent très limités au regard de l'encadrement numérique au quotidien. Mais ils dénotent quelque chose qu'il est important de souligner: la permanence d'une contre-culture ouvrière en entrepôt. Cette contre-culture maintient également une distinction très forte entre le « nous » – les ouvrier.ère.s – et le « eux » – l'encadrement. Même si l'implantation syndicale reste faible, c'est un puissant support de conscience collective qu'il faut avoir en tête, pour ne pas rigidifier cette image des « robots » et ne pas conclure immédiatement à l'impossibilité de se mobiliser³.

QUAND LE CORPS RÉSISTE

Il y a quand même quelque chose qui résiste dans tout ça : c'est le corps humain. Ces dernières années, le secteur de la logistique a connu une forte hausse des accidents du travail et des maladies professionnelles, avec des taux qui dépassent parfois ceux du BTP (le secteur habituellement en tête de ces classements). Ce n'est pas uniquement lié à la commande vocale, mais celle-ci y a contribué : avec une hausse de 15 % de la productivité dans les entrepôts où elle est mise en place, on atteint des tonnages journaliers qui vont de 3-4 tonnes par individu et par jour (pour les produits légers) à 10-12 tonnes pour des produits lourds comme les fruits et légumes.

Ce qui est intéressant avec la santé, c'est de voir que la technologie – qui pourrait être considérée comme une partie du problème – est plutôt perçue comme une solution au problème. Par exemple, on parle beaucoup de la cobotique en entrepôt, comme un moyen de résoudre la pénibilité. La cobotique, c'est l'idée d'une collaboration entre les humains et les robots, et le cobot qu'on retrouve le plus souvent dans le monde industriel c'est l'exosquelette. Plutôt que de modifier l'organisation du travail, on préfère équiper le corps humain d'un artefact, d'une machine. Si l'on revient sur la trajectoire industrielle qui aboutit à l'avènement de ces outils, on peut considérer que leur rôle principal est de maintenir le rythme industriel, un rythme que les corps ne supportent plus, mais sans toucher fondamentalement à l'organisation du travail.

Une autre forme de réponse, à travers la technologie, c'est la prophétie des entrepôts automatisés. Le sujet intervient presque systématiquement lorsque les cadres évoquent les problèmes de santé au travail. Il y a cette idée que les entrepôts sont dans une « impasse » et que l'automatisation serait la « porte de sortie ». Pour une part, les entrepôts dits automatisés sont ceux qui fonctionnent avec un convoyeur : c'est-à-dire un tapis sur lequel circulent les produits. Effectivement, il n'y a plus de préparateur.rice.s de commande dans ces entrepôts. Mais on voit apparaître de nouveaux postes de travail, qui semblent encore plus contraignants. Je pense par exemple au poste d'injecteur.rice, c'est-à-dire aux ouvrier.ère.s qui injectent les colis sur le tapis roulant. Non seulement ces tâches sont encore plus répétitives, mais en plus elles se font en étant posté, c'est-à-dire sans déplacement possible, comme les ouvrier.ère.s travaillant en chaîne.

Dans la grande distribution, il y a quand même quelques entrepôts qui fonctionnent avec très peu de maintenance, où les ouvrier.ère.s se contentent de contrôler le flux circulant. Mais on est encore très loin d'un mouvement d'ensemble, puisque ces entrepôts sont très coûteux, nécessitent des investissements de long terme, sont réservés à des produits standards et génèrent des infrastructures très peu mobiles contrairement à celles qui existent actuellement. Pour le moment, il y a surtout un décalage important entre la visibilité dont ils

font l'objet et les très faibles volumes qui sont traités de cette façon. Dans la logistique, comme dans d'autres secteurs, on parle beaucoup plus des robots à venir que des ouvrier.ère.s du présent et de la façon dont eux. elles subissent déjà une forme de taylorisme⁴ assisté par ordinateur. Donc cette prophétie impacte déjà le présent. Elle impacte le groupe ouvrier en faisant croire à son obsolescence, ce qui génère une forme de résignation par rapport à la dégradation des conditions de travail.

DU MIRAGE DE LA DISPARITION À L'ÉMERGENCE POLITIQUE

En remontant plus loin dans le temps et en observant des trajectoires longues, on constate que ces prophéties sont inhérentes au processus d'industrialisation. Depuis le 18^e siècle, des penseur.euse.s, des philosophes, des économistes puis des sociologues diffusent cette idée d'un miracle technologique qui ferait disparaître le monde ouvrier. Aujourd'hui, cette pensée se renouvelle avec l'émergence des robots, des cobots, de l'intelligence artificielle et des algorithmes. Elle est non seulement en contradiction avec ce qu'on peut observer historiquement, mais aussi avec les statistiques récentes de l'emploi et avec l'observation empirique de ce qu'est aujourd'hui le travail en entrepôt.

À l'inverse de ces discours de disparition, on voit actuellement s'affirmer la centralité du domaine de la logistique et des questions politiques qu'il soulève. Des questions ouvrières, mais aussi économiques, écologiques et territoriales, auxquelles sont parfois accolés des modes d'action qui investissent les terrains logistiques. Puisque les flux sont devenus un enjeu stratégique, les luttes sociales s'adaptent en ne cherchant plus systématiquement le blocage de la production, mais plutôt celui de la circulation, comme l'a illustré le mouvement des gilets jaunes en France. La résistance à l'implantation de nouvelles plateformes logistiques peut s'inscrire dans cette dynamique qui suggère de croiser entre eux des enjeux politiques trop souvent séparés.

 **J'ai entendu dire que l'entrepôt d'Alibaba prévu à Bierset (Liège) pourrait rapidement être un entrepôt entièrement robotisé avec un nombre très réduit d'employé.e.s uniquement chargés de la surveillance et de l'entretien des robots. Donc on nous a vendu des emplois, mais ces emplois seront peut-être occupés par des robots. Que pensez-vous de cette éventualité?**

 **Il faut se méfier du** **DG** **vocabulaire de l'automatisation. J'ai visité des entrepôts qu'on présentait comme automatisés. Les photos qui circulaient étaient prises du point de vue du bureau de l'encadrement. Elles donnaient l'impression qu'il n'y avait qu'un tapis qui circulait et que tout fonctionnait très vite, automatiquement. Mais quand on arrivait, on commençait par nous dire que c'était plutôt un**

entrepôt «semi-automatisé». Et, en effet, il suffisait de descendre dans l'espace de travail pour retomber sur ces boulots d'injecteurs – d'injectrices dans ce cas précis – extrêmement taylorisés. C'est ça qu'on appelle des entrepôts automatisés ou semi-automatisés.

En Allemagne, on parle d'industrie ou de logistique «4.0». Mais le «4.0», c'est ça: 500 colis par heure à injecter dans le tapis avec des produits qui sont très lourds. Il faut vraiment se méfier de tout ce vocabulaire-là, qui cache beaucoup de choses. Même chose quand on parle «d'intelligence artificielle». La commande vocale, c'est de l'intelligence artificielle. C'est un logiciel avec un algorithme qui dit aux gens ce qu'ils doivent faire, où ils doivent aller, etc. C'est ça qu'on appelle de l'intelligence artificielle. Une espèce de walkman qui ressemble aux walkmans des années '90, qui gratte les oreilles, avec une voix hyper artificielle. Les «robots» ce sont des machines qui filment des palettes avec du plastique. Derrière des mots comme «robots» ou «intelligence artificielle», il y a cette réalité-là. Ce ne sont pas du tout des trucs incroyables.

Bien sûr, il faut y faire attention. Je ne dis pas qu'il n'y a pas de grandes transformations qui sont en train de se produire actuellement. Il faut les observer, mais en mettant de côté toutes ces images délirantes qu'on nous présente

en nous disant que les métiers pénibles vont disparaître, par exemple. Ce sont des discours qui existent depuis le tout début de l'industrie. En 1830, déjà, le philosophe Andrew Ure faisait des tournées en Europe pour vendre l'industrialisation du textile, en expliquant partout que la plus parfaite des manufactures serait celle où on pourrait bientôt se passer du travail des mains. Il essayait de vendre l'industrie textile en disant «ne vous inquiétez pas, pour l'instant il y a des taux de mortalité catastrophiques dans l'industrie textile, mais bientôt on pourra se passer du travail des mains». Et il y a eu plein de vagues successives de discours du même ordre. Dans les années '80, on disait «le taylorisme, c'est fini», «les ouvriers, c'est fini». Aujourd'hui, on nous dit «robots» et «intelligence artificielle».

? Est-ce que vous pensez qu'il y a des entreprises qui poussent le vice encore plus loin, et qui n'automatisent pas des tâches pénibles qui pourraient l'être juste parce que ça leur coûte moins cher de continuer d'utiliser de la main-d'œuvre?

DG Je ne sais pas s'il faut parler de «vice». Ce sont des mécanismes structurels. S'il y a une main-d'œuvre à bas coût très fortement disponible, les entreprises ne vont même pas faire le calcul. Elles ont tellement de main-d'œuvre à disposition qu'elles n'ont pas besoin d'aller

chercher des solutions technologiques complexes.

Par contre, si on parle de «pousser le vice», on peut se demander comment ces technologies pourraient se développer dans d'autres secteurs. Par exemple, le secteur des hôpitaux était mis en avant au début sur les sites internet qui vendaient de la commande vocale. Or, qu'est-ce qui se passe aujourd'hui dans l'hôpital, en tout cas en France? C'est ce qu'on appelle la «tarification à l'acte». Pour chaque acte, il y a un prix correspondant. Ça a été mis en place avec de gros logiciels de gestion qui maintenant gèrent les hôpitaux. Or, quand on a déjà ce système gestionnaire en place, il n'y a qu'un petit pas à franchir pour connecter les infirmières avec le progiciel. Vous leur mettez un casque sur les oreilles, un micro devant la bouche et il y a une machine qui leur dit, par exemple, «chambre 1, pansement». Et l'infirmière fait le pansement en même temps qu'elle valide («chambre 1, ok», «pansement, ok»). Et l'acte serait immédiatement facturé en temps réel par la machine. Voilà le type de développements auxquels on peut s'attendre: voir ces outils atteindre des univers auxquels on n'aurait pas pensé.

Dernière chose, la puce RFID. Plus que les robots androïdes ou autres merveilles, c'est un développement à surveiller parce qu'il

va accroître toutes les logiques que je viens de présenter. Le principe est toujours le même, sauf que cette fois on enregistre l'information sans passer par une validation humaine. Donc on renforce encore le contrôle. Chez Décathlon, par exemple, tous les produits sont désormais pucés. Jusque-là, ça existait sur certains produits, mais aujourd'hui Décathlon puce même des chaussettes, un produit à 1 euro. C'est devenu rentable. En termes logistiques, ça produit des avantages énormes. Par exemple, les tâches d'inventaire chez Décathlon, ce sont désormais deux énormes barres qui font des allers-retours au-dessus des marchandises dans les entrepôts tous les deux-trois jours, et qui enregistrent toutes les puces qui sont dans l'entrepôt. Il n'y a plus besoin de compter tous les colis.

? Je reviens sur l'automatisation et les inquiétudes soulevées notamment ici à Liège par les images d'entrepôts chinois presque entièrement automatisés, avec des réductions drastiques de personnel, entre 70 % et 90 %. Est-ce que, selon vous, c'est juste de la communication? Ou est-ce que ces entrepôts existent, ne serait-ce qu'à l'état d'entrepôts pilotes?

DG C'est très difficile de savoir à quel point les grands groupes font juste de la

communication ou s'il s'agit vraiment de leur stratégie. Ce qui est certain, c'est qu'ils ont tous leurs usines modèles et qu'ils les mettent tous fortement en avant. Aujourd'hui, c'est frappant. Quand on tape «logistique» sur Google, on tombe toujours sur ces images. Mais en vérité, ces grands groupes emploient toujours énormément de main-d'œuvre ouvrière dans des conditions très difficiles.

Je suis donc sûr qu'Alibaba a aussi son entrepôt merveilleux. Je n'ai d'ailleurs jamais nié que ces entrepôts existaient. Des entrepôts largement automatisés qui permettent de travailler avec très peu d'ouvrier.e.s. Mais même là, il faut encore des ouvrier.e.s pour faire du contrôle, par exemple, ce qui est assez horrible en fait. Ceux ou celles qui ont travaillé longtemps dans la logistique sont peut-être content.e.s parce qu'il.elle.s n'ont plus mal au dos. Mais il.elle.s passent leurs journées à suivre des colis sur des tapis et à les remettre droit quand il y en a un de travers pour que les machines puissent bien les prendre en compte. En matière de monotonie et d'ennui, ce n'est pas si simple.

Il y a aussi parfois des tâches très bizarres qui restent. Par exemple, dans un entrepôt automatisé que j'ai visité, il y avait un endroit où plein d'ouvrier.e.s faisaient uniquement de l'ouverture de films plastiques au cutter. Les palettes arrivaient

entourées de films plastiques et ils n'avaient pas trouvé de machine assez précise pour donner un coup de cutter sans percer le pack de lait qui était derrière le film. Donc les gars faisaient du cutter.

Par ailleurs, ces entrepôts merveilleux (du point de vue des cadres en tout cas) demandent des infrastructures énormes, avec de très gros investissements. Or, on parle de groupes, comme Carrefour par exemple, qui sont des groupes financiarisés. Des investissements qui ne sont pas rentables au bout de 2-3 ans, on n'en parle même pas. Ils ne sont pas dans cette logique-là. S'ils le font malgré tout, comme Leclerc par exemple, ils le font seulement sur certains types de produits. Des produits qui ont des flux réguliers, qui ont des formats assez standards, où les cartons ont un certain volume, qui permet à la machine de les prendre en charge.

Et même comme ça, ça leur coûte très cher. En plus, ils perdent la possibilité de pouvoir bouger facilement leurs entrepôts. Or, c'est important pour la logistique aujourd'hui de pouvoir déplacer sans arrêt ses entrepôts. Il y a tout un enjeu de gains immobiliers là-dessus. Il y a des gains en coûts de main-d'œuvre parce qu'on peut mobiliser différents bassins d'emploi. Il y a des gains d'essence. Carrefour, par exemple, quand les prix de l'essence augmentent, ils font tourner leur gros logiciel pour choisir les emplacements

qui permettraient de réduire au maximum les temps de transport, etc. Il y a un taux de mobilité des entrepôts dans la logistique qui est très élevé. Et avec l'automatisation, on perd ça. Donc il y a toute une série d'éléments qui font que l'automatisation peut aussi être un pari perdant.

? Vous avez mis en lumière des tentatives souvent drôles de «réhumanisation» du travail dans votre exposé. À l'inverse, est-ce que vous avez pu constater aussi des cas de dégradation des comportements humains?

DG Tou.te.s les ancien.ne.s disent que l'ambiance s'est dégradée dans les entrepôts. Ce n'est plus la même ambiance, notamment parce qu'on ne peut plus se parler pendant le travail, qu'on n'a plus besoin de consulter ses collègues, etc. Mais j'insiste quand même sur la richesse de cette contre-culture ouvrière dans les entrepôts. J'ai toujours beaucoup rigolé quand je travaillais dans les entrepôts. Et je le fais depuis mes 18 ans. Même quand je l'ai fait pour ma thèse de doctorat, j'avais un rapport ambigu à ce travail. Ça avait beau être très dur, il y avait cette ambiance de contre-culture, «nous» les ouvriers et «eux» les chefs, une confrontation permanente. Quand je revenais ensuite dans mon laboratoire de recherche à l'université, j'étais parfois un peu gêné par l'absence de conflictualité, par

l'ambiance en salle de pause qui était assez moribonde. De ce point de vue là, il y a quand même quelque chose dans les entrepôts. Il y a des subjectivités qui existent. Même s'il n'y a pas forcément des luttes syndicales très fortes, il y a quand même des choses à faire de ce point de vue là.

? Je travaille dans une société qui fournit des stations d'épuration en béton dans la région de Liège. On réfléchit de plus en plus à installer ces puces RFID dont vous parlez sur nos moules, par exemple, pour assurer une traçabilité et un suivi des fissures notamment. C'est difficile de s'y opposer parce que les avantages sont assez évidents. Quelles seraient selon vous les questions à mettre sur la table en rentrant lundi matin au boulot, pour ne pas justement accepter cette évidence?

DG On peut critiquer d'une manière générale la technologie des puces RFID, mais ce n'est quand même pas la même chose de l'appliquer à d'énormes moules en béton pour les contrôler sur un gros circuit industriel que de les mettre sur des chaussettes Décathlon, par exemple. La logistique, ce n'est pas le même métier quand on travaille sur d'énormes pièces ou quand on déplace des chaussettes. Plus on déplace de gros objets, encombrants, qui nécessitent des engins, moins on va trouver du travail répétitif avec une

hyper sollicitation du corps. Donc forcément, dans ces domaines-là, il y a moins de problématiques.

En matière de contrôle maintenant, ce qui peut faire une différence pour le.la travailleur.euse c'est la possibilité d'interagir ou non avec l'interface qui va enregistrer les informations. Quand on travaille devant un ordinateur, a minima on peut cliquer sur certaines choses. Avec la commande vocale, on n'a aucune interaction possible avec l'interface. On peut envoyer des informations, mais on ne peut pas envoyer des demandes, par exemple, ou faire bouger des choses comme quand on clique sur notre ordinateur. Donc plus l'interface permet ça, moins c'est problématique pour le.la travailleur.euse. Ceci dit, je suis toujours gêné de donner des conseils pour améliorer la logistique. Je considère en effet qu'il y a un problème global avec la logistique. Donc c'est toujours dur de dire qu'on pourrait l'améliorer. Même si, évidemment, à des niveaux locaux, on peut trouver des choses un peu mieux que le pire du pire dans la grande distribution, par exemple.

? Vous parlez de la nécessité de se rassembler entre écologistes, syndicalistes, etc., pour lutter contre le modèle actuel, dont beaucoup considèrent qu'il va s'effondrer. Dans cette optique, est-ce que vous avez des contacts avec des financiers qui ont l'esprit ouvert?

DG D'abord, je pense qu'il faut se méfier des discours sur l'effondrement. Ça permet de mobiliser du monde, mais la logistique montre bien à quel point le capitalisme peut éviter l'effondrement pendant très longtemps. La logistique a permis de faire des choses qu'on ne devrait pas pouvoir faire: du hors-sol total, produire très loin et vendre juste à côté de chez nous, etc. C'est la logistique qui permet de gérer ces absurdités complètes. Et si le capitalisme arrive à trouver des outils pour gérer ce type d'absurdités, il peut perdurer encore longtemps.

Donc oui, pour s'y opposer, il faut rassembler un maximum de gens. Personnellement, je ne sais pas ce qu'il est possible de faire avec des financiers. Par contre, au niveau local notamment, il est possible de créer des connexions pour améliorer la combativité dans la logistique et bloquer les flux. Ces possibilités passent en partie par les syndicats. J'espère que des secteurs comme la logistique vont pousser les syndicats à se remobiliser et à se dire qu'il y a encore un monde ouvrier, qu'il y a encore un enjeu stratégique à bloquer l'économie, mais qu'il faut le faire autrement.

Cela dit, l'option syndicale restera à mon avis limitée. Ça ne suffira pas. Quand on voit le découpage en plein de petites unités, les entrepôts très labiles, qui bougent beaucoup, il y a un enjeu

à trouver des structures un peu différentes, en accompagnement ou à côté des syndicats. Des collectifs par exemple. Il existe un projet en Île-de-France de créer des collectifs ouvriers de la logistique qui se rassembleraient à l'échelle d'un secteur géographique et qui pourraient être en discussion avec des groupes écologistes pour mener des actions communes. Des actions qui ne se feraient donc pas à l'échelle de l'entreprise ni à l'échelle nationale, mais peut-être à l'échelle d'une zone logistique,

d'un département ou d'une région. Dans des endroits où il y a de très forts regroupements d'entrepôts, où il y a beaucoup de main-d'œuvre concentrée. Avec des formats comme le collectif, on pourrait investir ces lieux-là. On pourrait aussi investir les quartiers où habitent ces ouvrier.ère.s. Il s'agit de trouver d'autres formes de militantisme qui ne sont pas uniquement liées au travail, mais qui connectent les questions du travail avec les questions du territoire, avec les questions de l'écologie, etc.

- 1 Pour approfondir ce point: BENVENU C., GABORIEAU D. (2017), «Produire le flux. L'entrepôt comme prolongement d'un monde industriel sous une forme logistique», *Savoir/Agir*, n° 39, p. 65-72.
- 2 Pour approfondir ce point: GABORIEAU David (2012), «Le nez dans le micro. Répercussions du travail sous commande vocale dans les entrepôts de la grande distribution», *Nouvelle Revue du Travail*, n° 1, <https://nrt.revues.org/240>.
- 3 Pour approfondir ce point: GABORIEAU David (2018), «Quand l'ouvrier devient "robot". Représentations et pratiques ouvrières face aux stigmates de la déqualification», *L'Homme et la Société*, n° 205, p. 245-268.
- 4 Du nom de Frederick Winslow Taylor, l'inventeur du «management scientifique» du travail, lequel repose notamment sur une décomposition poussée des tâches ou encore sur une distinction stricte entre conception et réalisation (N.D.L.R.).



l'occasion de cette table ronde, nous avons pu recevoir différents acteur.rice.s du monde associatif, syndical et de la

recherche, afin d'évoquer les pistes de luttes dans toute la multidimensionnalité de la logistique. Quelles sont les priorités, les stratégies? Quelles sont les actions et les résistances menées en France et ailleurs contre Amazon? Quel.le.s sont les acteur.rice.s de celles-ci et comment s'organisent-elle.s?

Note: les organisateurs de cette journée d'étude tiennent à préciser que les responsables ou représentant.e.s syndicaux belges et/ou liégeois.es contacté.e.s n'avaient pas donné de réponse à l'heure de l'organisation de cette journée ou ne pouvaient simplement pas y participer en raison d'incompatibilité d'agendas. Nous notons néanmoins que leur participation aux débats futurs nous semble absolument précieuse et souhaitée, comme le démontrent les propos ressortant de la table ronde retranscrite ci-après.



TABLE RONDE: COMMENT ET AVEC QUI LUTTER CONTRE ALIBABA ?

**CHRISTINE
PAGNOULLE**
—
**ATTAC
LIÈGE**

Mon intervention portera sur les enjeux et conclusions d'une étude menée par ATTAC France sur le modèle Amazon, et ayant servi de base à la campagne stopAmazon dont Étienne Coubard parlera. On peut dresser certains parallèles avec d'autres entreprises logistiques, même s'il existe bien sûr des différences importantes entre les modèles Amazon et Alibaba, comme cela a déjà été mentionné.

Ce rapport met en évidence trois grands axes d'impact, dénoncés par ATTAC, sur trois normes: des normes fiscales, sociales et environnementales.

L'évasion fiscale d'abord, soutenue par le chantage à l'emploi et l'obtention de subventions à l'emploi. Amazon dissimule 57 % de son chiffre d'affaires réalisé en France, selon les estimations du rapport, permettant au géant de l'e-commerce de pratiquer une évasion fiscale massive en déplaçant une grande partie de ses bénéficiaires vers l'étranger. Cette évasion fiscale a bien entendu des impacts négatifs sur les recettes fiscales des États où est présent Amazon, mais ce recours massif aux paradis fiscaux renforce également la position prédominante d'Amazon vis-à-vis de ses concurrents, plus petits, qui paient en proportion de leur activité davantage d'impôts.

Il existe ensuite un impact très important sur nos normes sociales, d'abord par des désappropriations de savoir-faire, des contrôles de savoir-faire et des pertes de sens dans une série de travaux répétitifs. De plus, en France, Amazon emploie majoritairement des personnes ayant des contrats précaires, notamment en intérim, qui s'épuisent dans des entrepôts gigantesques. En mesurant l'impact net d'Amazon sur l'emploi aux États-Unis où la multinationale est implantée depuis plus longtemps, on constate que pour 1 emploi créé par Amazon, 2 emplois sont détruits.

Enfin, les conséquences sur l'environnement. D'abord, le principe même de la vente en ligne pousse plus loin le principe de la surconsommation. Par ailleurs, l'impact des gaz à effets de serre (camions et avions) est bien documenté. Amazon Web Services a émis 55,8 millions de tonnes de gaz à effet de serre en 2018, soit l'équivalent des émissions du Portugal; les pratiques de la firme occasionnent un énorme gaspillage: 3 millions de produits neufs ont été détruits par Amazon en France en 2018. Mais il s'agit également de ne pas oublier le rôle des data-centers. On nous vend souvent l'image d'une vente en ligne dématérialisée alors que, dans son infrastructure même, ces systèmes commerciaux demandent énormément d'énergie pour fonctionner.

Il faut aussi souligner l'importance du besoin d'argent public pour que ces entreprises fonctionnent, à la fois par les subsides d'aide à l'emploi, mais aussi par les infrastructures que l'État met à disposition. Dans ce

dernier cas, la vente de VOO par la structure Enodia pose question en ce qui concerne l'argent public qui risque d'être injecté dans des infrastructures comme celles de l'aéroport de Liège et de ses extensions.

Les formes d'action sont multiples: dans le cas d'Amazon, nous pouvons relever l'action des libraires contre Amazon, diverses actions de blocage (gilets jaunes et autres), l'action syndicale dans toute sa diversité, les combats de riverain.e.s et, sur des thématiques plus transversales, des manifestations, pétitions et actions de désobéissance civile.

**ÉTIENNE
COUBARD**
—
**AMIS DE LA
TERRE FRANCE ET
ANV-COP21**

Je fais partie d'un groupe de travail «surproduction» qui, depuis 2018, cible en particulier les entrepôts Amazon. C'est un GT national en connexion avec des groupes locaux et d'autres collectifs en lutte contre la construction d'un entrepôt Amazon.

Comment conçoit-on nos campagnes? On cherche à identifier nos adversaires et connaître les piliers sur lesquels ils s'appuient afin d'orienter notre stratégie: doit-on plutôt mettre la pression sur l'entreprise elle-même (Amazon/Alibaba)? Ou plutôt sur les gouvernements, les parlementaires, les élu.e.s locaux.ales (en France, les maires, les intercommunalités, les préfets)? Il peut aussi s'agir d'investisseurs, par exemple Blackrock, dans le cas d'Amazon.

À chaque acteur.rice correspond une mesure et un argumentaire. La mesure phare, dans notre cas, est un moratoire visant à arrêter le développement de nouvelles zones commerciales et entrepôts d'e-commerce en France. De façon plus secondaire, il s'agit aussi de limiter le fret aérien, de dynamiser les commerces locaux. Pour donner un ordre d'idée, Amazon cherche à doubler sa capacité de stockage en France, à peu près 1 million de m² d'ici 2021, avec 8 à 11 nouveaux entrepôts.

Notre mesure prioritaire vise plus particulièrement les député.e.s et les élu.e.s locaux.ales, en développant les argumentaires suivants: précarisation des emplois, conséquences des émissions liées au transport et au commerce des produits. À titre d'exemple, l'entrepôt de 150.000 m² qui devrait être réalisé sur 18 hectares à Dambach-la-Ville, dans le Bas-Rhin, représente, par jour, un trafic de 1000 camions et 1500 camionnettes supplémentaires. Les huit autres entrepôts sont à peu près dans les mêmes dimensions (38.000 m² dans le Gard, 190.000 m² en Alsace, etc.).

En ce qui concerne les actions entreprises, en 2019 il s'agissait d'actions de plaidoyer (lobbying citoyen), d'actions de communication (articles, interventions dans les médias) et de désobéissance civile. Durant une grande partie de l'année 2019, une cinquantaine de personnes ont été formées en France pour qu'elles puissent dialoguer avec leurs député.e.s de leurs circonscriptions, afin de leur soumettre la mesure

moratoire. En parallèle, des rencontres ont eu lieu avec les cabinets ministériels. Cela a pu servir à connaître les positionnements d'une part, et aussi à les pousser à signer un amendement passant dans un projet de loi fin décembre (2019).

Côté communication, il y a eu un rapport co-rédigé avec ATTAC et Solidaire afin de sensibiliser le grand public et permettre de continuer à parler du sujet. Pendant cette période, le message a été martelé médiatiquement, grâce à ce rapport, mais aussi par l'intervention d'un ancien ministre du numérique ayant donné l'information – énormément reprise désormais – selon laquelle 2,2 emplois étaient détruits dans la vente traditionnelle pour un emploi créé dans la vente en ligne. Entre le 28 et le 30 novembre 2019, quatre entrepôts ont été bloqués, ce qui représentait à peu près 500 personnes mobilisées. Les actions ont été menées dans le but de mettre une certaine pression sur le gouvernement qui devait justement signer l'amendement au projet de loi. Résultat : 60 député.e.s ont déposé l'amendement, qui a certes été rejeté, mais ce travail va continuer en 2020, afin de faire croître ce noyau de députés. Il s'agissait aussi, stratégiquement, de cibler la majorité au sein du Parlement français, dans la mesure où ces dernière.s peuvent faire passer l'amendement plus facilement que l'opposition étant donné la composition parlementaire actuelle. Ces 60 député.e.s sont ainsi prêt.e.s à voter en ce sens sur une autre proposition de loi, qui va être rédigée en 2020. Les retombées médiatiques de toutes ces actions, et en particulier des blocages, ont été conséquentes, ce qui a permis d'augmenter la capacité de la base militante. La presse, quant à elle, a aussi parlé de « Amazon bashing » en France.

Comme déjà exprimé, l'enjeu en 2020 consiste à perpétuer les contacts avec les député.e.s afin d'aboutir à une proposition de loi concrète, plus uniquement un amendement. En parallèle, un travail sera mené en 2020 avec la Confédération des Commerçants de France (de proximité) qui nous rejoignent pour porter cette mesure. Ces derniers ont un grand poids, dans la mesure où il s'agit d'une confédération de groupements locaux. Au niveau local, ils peuvent mobiliser leurs membres. Il y aura aussi un travail avec d'autres associations locales et nationales, notamment autour des 8 à 11 projets qui vont être construits : on compte sur ATTAC, avec certains syndicats selon les territoires, avec l'objectif d'un écho national au niveau syndical. Dernière chose : puisque 2020 vise un renforcement des axes locaux (là où 2019 était centré sur des actions nationales), nous avons fourni une boîte à outils à disposition des agrégats d'associations locales qui s'opposent au projet de construction. À partir du moment où un projet Amazon a été découvert sur un territoire, cette boîte à outils permet de construire des actions en allant du recours juridique jusqu'aux occupations de terrain. L'objectif est que le projet soit arrêté ou ralenti en attendant que la mesure nationale puisse passer. Dans cette boîte à outils, on peut retrouver : un soutien sur les recours juridiques, un « kit » de plaidoyers pour contacter les préfets et leur demander la mise en place d'un équivalent local

de la mesure nationale (le moratoire a été décliné en mesures locales), un kit pour mener des conférences, un kit pour des événements publics (marches, *happenings*, etc.), des formations à la désobéissance civile, allant jusqu'à l'occupation temporaire et/ou à longue durée.



SYLVAIN ALIAS
—
UNION SYNDICALE
SOLIDAIRE
PARIS

Au niveau de l'organisation syndicale représentée, l'Union Syndicale Solidaire, des implantations existent dans des compagnies comme Fedex, TNT, par le biais de l'Union Syndicale Solidaire Transport, mais

aussi, par la branche « commerce »,

au sein du groupe Amazon France. Dans le secteur de la logistique, une réflexion a bien entendu été menée depuis plusieurs années sur la façon de créer des connexions pour la défense des droits des travailleur.euse.s. Il ne s'agit pas seulement de considérer l'intérieur d'Amazon, mais aussi de mettre en connexion les travailleurs et travailleuses dans les filiales connexes dans le secteur de la distribution de colis. En France, la présence d'Amazon a bouleversé énormément de services, dont ces services de livraison, à la fois dans les entrepôts, mais aussi concernant les travailleurs et travailleuses du « dernier kilomètre ». Il s'agit de la Poste et de toutes les filiales qui travaillent le dimanche, par exemple, depuis l'arrivée d'Amazon. L'influence de cette entreprise sur le secteur est donc très importante : leur logique s'est étendue à l'ensemble de celui-ci, à tout le management du service des colis.

Ces travailleur.euse.s (logistique et transport des colis) font face à des métiers difficiles où il est compliqué de s'organiser collectivement, quand bien même le secteur s'organise de plus en plus, à mesure qu'il se structure. L'une des difficultés est de faire face à des systèmes de sous-traitance « en cascade », qui emploient de façon précaire des jeunes et des travailleur.euse.s migrant.e.s. Lors d'une récente mobilisation de Chronopost dans le Val-de-Marne en région parisienne, on a remarqué que des sous-traitants travaillaient de façon non déclarée. De façon indirecte, le secteur public postal en France exploite donc des travailleur.euse.s migrant.e.s, non déclaré.e.s, sans payer leurs heures supplémentaires. Dans les entrepôts aussi, le travail est de plus en plus sous-traité, et « dissimulé » : il y a des injonctions à ne pas déclarer toutes ses heures. En plus, comme certaines unités sont assez atomisées et que le secteur est éclaté selon les divisions du travail traditionnelles des syndicats, cela ne facilite pas l'organisation collective. Les présences syndicales peuvent cependant exister. Pour reprendre l'exemple du Val-de-Marne, cela montre qu'il est possible de s'organiser et d'obtenir des résultats. On le doit dans ce cas aux représentants syndicaux de la Fédération SUD PTT, à la pugnacité des grévistes africain.e.s, des collectifs de soutien aux travailleur.euse.s sans papiers qui étaient là du début jusqu'à la fin. Cette lutte, rude, a permis de mettre la pression sur une partie de l'administration de l'État qui a répondu, au final, aux revendications

principales, notamment le fait qu'ils travaillaient bien pour Chronopost, afin d'ouvrir ensuite leur droit à une régularisation administrative en France.

Pour en revenir à Amazon, nous avons aussi des contacts avec d'autres syndicalistes d'Allemagne, de Pologne, des États-Unis, d'Espagne qui travaillent au sein d'Amazon et avec qui nous organisons des réunions, des rencontres, afin de réussir à dégager des thématiques communes. Il s'agit surtout d'exposer ce que sont les violences du travail dans ce genre d'entrepôt, qu'il s'agisse d'un petit ou d'un grand. Amazon entend aussi briser la concurrence avec des délais de commande et de livraison très courts, ce qui n'est pas sans laisser des marques, corporelles, psychiques, sur les travailleur.euse.s devant répondre à de tels rythmes de travail, des cadences infernales. La partie salariale en souffre aussi: en France ou en Allemagne, les conventions collectives et le salaire minimum sont respectés, mais Amazon joue sur les salaires. On le sent notamment dans les entrepôts placés en Pologne, en Roumanie, dans le but de desservir le marché allemand, son premier marché européen, à moindres coûts.

FRANÇOIS
PICHÂUT

—
DIRECTEUR DU
CENTRE LENTIC
(HEC-ULIÈGE)

Venant d'une école de commerce, je vais plutôt me placer dans une perspective historique. Le laboratoire que je dirige, le LENTIC, étudie les évolutions du travail et les processus de digitalisation. Le thème de cette

intervention sera donc orienté selon une recherche-intervention effectuée il y a à peu près 15 ans, non pas avec Alibaba qui n'existait alors pas, ni Amazon, mais avec TNT, toujours présent de nos jours sur le site de Liege Airport.

Nous sommes alors à la fin des années '90, la crise de la sidérurgie est déjà bien entamée en région liégeoise et arrive la possibilité d'une implantation de TNT à Liège, qui était trop à l'étroit en Allemagne. Il s'agissait d'une conjonction de toutes les forces politiques, y compris de gauche (Parti socialiste), pour essayer d'attirer les 1500 emplois promis sur le site. Les organisations syndicales ont toujours eu une attitude profondément ambivalente à l'égard de ce projet. D'un côté, des emplois allaient être créés alors que beaucoup disparaissaient dans la sidérurgie. Mais de l'autre, on faisait face à des conditions de travail difficiles liées à la pressurisation, à la course à la productivité, etc. Ce sont les pouvoirs publics wallons, à travers le Forem, qui ont servi de recruteurs pour TNT. Le recrutement des 1400 premier.ère.s travailleur.euse.s a ainsi été fait avec de l'argent public. Au début des années 2000, la firme est installée. À cette époque, les ronds-points non loin de l'entrée de l'aéroport ont commencé à faire l'objet de blocages réguliers. C'est devenu un lieu très symbolique sur lequel différentes luttes sociales se sont concentrées. Par exemple, les gardien.ne.s d'écluses sont venu.e.s bloquer le rond-point de TNT à l'occasion d'une grève. Certes le lieu était symbolique, mais c'était un endroit à partir duquel

on bloquait également les flux de marchandises. Si bien qu'en 2004-2005, la direction néerlandaise du groupe a annoncé vouloir délocaliser ses activités pour en finir avec ces blocages. C'est à ce moment-là que nous sommes intervenus. Le directeur des ressources humaines était un de mes anciens étudiants: il nous a alors contactés pour essayer d'éviter la délocalisation en construisant notamment un argumentaire visant à garder les emplois sur le territoire liégeois.

Après un grand débat dans mon équipe de recherche (fallait-il légitimer la présence de TNT, aider à garder des emplois face à un chantage à l'emploi?), nous avons finalement pris le risque de le faire. Lors de cette recherche, nous avons d'abord découvert un *no man's land* social et managérial total. Aucune gestion des ressources humaines, une brutalité certaine dans les rapports sociaux, un management uniquement dédié à la productivité, 64 nationalités différentes, peu de communication. Ajoutons que c'est un modèle économique particulier, qui est toujours le même à l'heure actuelle: du travail de nuit, à mi-temps, ce qui implique que les travailleur.euse.s doivent trouver un autre emploi. Nous avons aussi été missionnés pour rencontrer les différentes parties prenantes: hommes et femmes politiques, journalistes, riverain.e.s, monde syndical, travailleur.euse.s, managers. Dans ce contexte, nous avons procédé à de la recherche-intervention: nous avons suggéré de construire des échelons managériaux et des chemins de carrière pour les gens, de travailler à une diversification des tâches, de reconnaître l'activité syndicale au sein de l'entreprise, etc. L'enquête auprès des travailleur.euse.s a notamment révélé qu'environ deux tiers d'entre eux.elles avaient un autre emploi à temps partiel dans une autre entreprise sur le site même de Bierset, ce qui n'était jamais pris en compte.

En définitive, qu'on s'en désole ou non, TNT est resté. Le management hollandais a fini par accepter une forme de relation managériale et une « pacification » des rapports. Entretemps, l'entreprise a toutefois été rachetée par FedEx. Aujourd'hui, le choc se joue donc plutôt dans la pérennité de ce qui a été construit à l'époque, le modèle de FedEx étant très différent.

Deux points me semblent importants. D'une part, la question de l'emploi: dans le cas d'Alibaba, nous sommes face à une très grande imprécision. Les chiffres tournent autour de 1000 emplois, mais les engagements politiques se situent plutôt autour de 200-300 emplois, donc c'est très difficile de savoir ce qu'il en est. Alibaba fonctionne aussi sur un autre modèle que celui d'Amazon, un modèle de clusters interreliés et spécialisés dans des segments. Cela pose évidemment d'autres problèmes: dans des entrepôts où il y a peu d'employé.e.s, qui fonctionnent de façon interconnectée et segmentée, l'organisation syndicale paraît de prime abord plus difficile. C'était déjà le cas dans l'exemple de TNT dont les employé.e.s étaient répartis dans d'autres entreprises; d'où l'importance de fonctionner avec un syndicalisme de site, voire de réseau, alors que le modèle dominant reste

le syndicalisme d'entreprise. C'est bien sûr un enjeu important pour le site de Bierset.

D'autre part, les questions de l'organisation du travail: est-ce qu'il existe un management local, par exemple? Dans l'exemple de TNT, il y avait une différence de position entre le management local et le siège de la société. Avec Alibaba, là aussi il s'agit d'une grande inconnue, a fortiori s'il n'y a pas d'interlocuteur.rice.s locaux.ales avec un système très segmenté piloté depuis le haut. Avoir un dialogue social local me semble d'autant plus vital ici, si Alibaba venait bel et bien à s'implanter.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Note: Malheureusement, un souci technique nous a privé de l'essentiel de ces échanges. Nous ne reproduisons donc ici que les interventions que nous avons pu enregistrer et retranscrire.

INTERVENTION DE FRANCESCO MASSIMO

Il me semble qu'on voyage sur des lignes parallèles qui continuent à ne pas se toucher. D'un côté, on a l'hypothèse d'un arrêt des développements de ces infrastructures logistiques.

Cette hypothèse se justifie notamment par les travaux de

Lucas et de David, qui ont montré à quel point la dégradation du travail constituait une menace pour les populations qui sont à la fois résidentes à proximité et employées dans ces entrepôts logistiques. De l'autre côté, on a l'hypothèse qu'il n'est pas possible de pouvoir arrêter d'un coup ces développements. Et donc il faut intervenir pour améliorer les conditions de travail. Mais pour les améliorer, il faut négocier. Et pour négocier, il faut légitimer son interlocuteur... Peut-être qu'on est destiné à ne pas pouvoir sortir de cette impasse. Le fait qu'il n'y ait pas de syndicalistes locaux, semble-t-il, dans cette salle aujourd'hui confirme d'ailleurs à sa façon cette impasse.

L'autre question, c'est quel type d'emploi on va fournir à ces populations qui font face à la désindustrialisation de leur région. C'est une question qui engage des discussions de politique économique plus élargie. Pour donner un exemple, dans la plaine du Pô, en Italie, qui était une zone fortement industrialisée (métallurgie, construction des oléoducs) jusque dans les années 1990, la région d'Émilie-Romagne – avec à sa tête les héritiers du parti communiste – a accueilli à bras ouverts l'installation d'entreprises logistiques à partir de la fin du 20e siècle. Et l'espoir des syndicats traditionnels, c'était de négocier l'arrivée de ces opérateurs pour garantir en échange leur présence dans les lieux de travail. Alors oui il fallait trouver de nouveaux emplois, mais on pourrait rétorquer que cette population ouvrière aujourd'hui précarisée n'était pas si précarisée que ça avant l'arrivée de ces

entreprises logistiques. Quelque part, on a présupposé l'existence d'une réalité qui n'existait pas pour justifier des politiques qui l'ont finalement fait advenir!

En parallèle, il y aussi la question de la politique anti-trust et concurrentielle. Peut-être qu'il faudrait démanteler ces entreprises monopolistiques ou oligopolistiques comme Amazon ou Alibaba et favoriser une législation qui soit à la fois anti-trust mais aussi anti-concurrentielle, pour éviter qu'après il y ait une concurrence exacerbée entre les différents opérateurs logistiques?

Enfin, pour conclure, je pense aussi qu'il faudrait intervenir à la fois sur les rythmes de travail et sur le trafic dans la logistique. Les camions devraient, par exemple, partir seulement quand ils sont remplis. Pour l'instant, il arrive trop souvent qu'ils partent en étant seulement à moitié remplis. Parce qu'on a l'obsession du temps pour livrer le client. Contre cette logique de fonctionnement impliquerait donc de réduire le rythme de travail tout en réduisant aussi l'impact environnemental des activités logistiques.

? Je voudrais poser une question à M. Pichaut au sujet de son «étude-action» visant à l'amélioration de la gestion des ressources humaines pour une entreprise privée. Est-ce que c'est l'entreprise qui a financé cette étude? Pourtant, en principe, elle n'était même pas demandeuse puisqu'elle faisait le chantage suivant: soit vous apaisez la lutte sociale et on reste; soit vous ne l'apaisez pas et on part....

FP Que les choses soient claires, oui c'est l'entreprise qui a payé. Mais le management local. C'est pour ça que j'insiste sur le rôle du management local. Ce n'est pas TNT Hollande qui a payé, évidemment. C'est le management local. Or, on voit ça souvent. Quand il y a des menaces de délocalisation, c'est souvent le management local qui se demande quoi faire pour sauver à la fois l'emploi local mais aussi son propre job. Il y avait bien sûr un peu d'égoïsme là-dedans! Mais il y a aussi eu un vrai investissement. C'était une grosse recherche, qui a duré une bonne année. Et trois ans plus tard, ils nous ont même demandé de revenir pour évaluer l'impact des actions qu'ils avaient tentées de mettre en œuvre.

Je ne suis pas en train de dire qu'ils étaient plus catholiques que les autres. Je veux juste insister sur l'importance d'avoir un dialogue avec le management local et de ne pas être simplement à un niveau trop macro. La dernière intervention [de F. Massimo, N.D.L.R.] montre bien l'importance, effectivement, de se demander d'abord si on veut les avoir ou pas. C'est tout le débat que lancent ATTAC, Les amis de la terre, etc. Mais une fois qu'ils sont là – et on voit bien qu'il y a une conjonction des forces politiques aujourd'hui pour dire «ça va créer de l'emploi, on ne va quand même pas cracher dessus», exactement comme TNT à l'époque –, alors à ce moment-là, le débat se déplace sur comment est-ce qu'on peut faire pour que ça se fasse dans les moins mauvaises conditions.

CONCLUSION

Nous l'avons dit en introduction, la journée d'étude « Le Big Bang Alibaba » portait sur un des enjeux – et un des enjeux seulement – liés à l'arrivée prévue du géant de l'e-commerce à Liège. Il s'agissait d'en anticiper les conséquences socio-économiques pour le territoire liégeois, son tissu économique local mais aussi, et surtout, pour ses travailleur.euse.s. Il s'agissait aussi de réfléchir aux façons pour ces dernier.ère.s et pour les liégeois.es en général de résister à ce que nous sommes nombreux.euses à considérer comme une fuite en avant dans et par la logistique. Or, le moins que l'on puisse dire, c'est que les enseignements que l'on peut tirer de cette journée d'étude nous confortent dans l'idée qu'une critique de l'implantation d'Alibaba à Liège, et plus largement du « monde » de la logistique, est plus que jamais nécessaire.

LOGISTIQUE ET MONDIALISATION: LES DEUX FACES D'UNE MÊME PIÈCE

Premier enseignement: la logistique est indissociable de la mondialisation. Produire et vendre des biens à moindre coût à l'échelle de la planète n'est possible que s'il existe une vaste infrastructure logistique qui fait aujourd'hui partie du processus de production à part entière. S'opposer à celle-là (la mondialisation) c'est donc nécessairement s'opposer à celle-ci (la logistique), qui en conditionne l'existence. Or, si le dumping social, fiscal et environnemental n'étaient pas déjà des raisons suffisantes pour s'opposer à la mondialisation, on peut désormais leur ajouter les risques sanitaires et les vulnérabilités stratégiques mises en lumière par la pandémie du coronavirus.

DES CONDITIONS DE TRAVAIL STRUCTURELLEMENT TIRÉES VERS LE BAS

Deuxième enseignement: la logistique est au cœur des stratégies capitalistes d'intensification et d'accélération des flux à l'échelle mondiale. Elle tend donc inévitablement à tirer les conditions de travail vers le bas. Et ce, doublement. Au sein même du secteur d'abord, à travers la concurrence que se livrent les opérateurs logistiques pour fournir les services les plus rapides au moindre coût, ce qui se traduit par des emplois précaires, dangereux et mal payés. Mais dans le reste de l'économie aussi, où la logistique favorise la mise en concurrence des territoires et des secteurs d'activité à des échelles toujours plus larges. En ce sens, la logistique est donc l'ennemi structurel de l'emploi de qualité.

E-COMMERCE ET « MONDIALISATION 2.0 »

Tout ceci est vrai de la logistique en général, mais peut-être encore plus de l'e-commerce en particulier. Celui-ci pousse en effet les logiques de fragmentation et de mise en concurrence internationale à des degrés inégalés. Pouvoir acheter en quelques clics ce que l'on veut, où on veut, au prix le plus bas et dans les meilleurs délais, c'est peut-être un rêve pour les consommateurs et les entreprises, mais c'est un véritable cauchemar pour l'environnement et les travailleurs... Les conditions de travail dans les entrepôts de l'e-commerce sont ainsi d'autant plus pénibles qu'on y retrouve en général un condensé des pires pratiques du secteur: répétitivité et pénibilité des tâches, statuts précaires et faibles rémunérations, contrôle et surveillance algorithmique du travail. Cette situation s'explique en partie par les caractéristiques mêmes de l'e-commerce (gestion de petits colis de faible valeur, concurrence accrue sur les délais de livraison, etc.), mais aussi par la domination qu'exercent sur le secteur quelques plateformes géantes en quête d'une position de monopole, à commencer par les deux rivaux Amazon et Alibaba.

LE JEU N'EN VAUT PAS LA CHANDELLE

D'où le dernier enseignement: le jeu de la spécialisation dans la logistique n'en vaut tout simplement pas la chandelle pour les territoires qui s'y livrent, y compris d'un point de vue strictement socio-économique. Les emplois créés tendent à être de faible qualité et incertains dans le temps, ils accentuent la dépendance et la vulnérabilité externes de ces territoires, le tout en accaparant des ressources foncières, administratives, fiscales ou encore économiques publiques pour des retombées souvent négatives à long terme.

QUELLES RÉSISTANCES ?

À partir de là, quels types de résistances sont possibles? Sur la base de quelles alliances? Avec quelles stratégies? Ici aussi, la journée s'est révélée riche d'enseignements.

RENOUVELER ET DÉPASSER LE SYNDICALISME « CLASSIQUE »

En premier lieu, elle a permis de souligner la nécessité qu'impose la logistique de dépasser les cadres de revendication et de mobilisation syndicaux « classiques ». Le constat n'est pas neuf, et il n'est d'ailleurs pas propre à la logistique, mais l'éclatement des lieux et des collectifs de travail, par exemple, pose un défi organisationnel et stratégique considérable pour des syndicats qui se sont construits sur la base de vastes unités de production relativement homogènes. Ce défi est toutefois aussi une opportunité. L'opportunité, notamment, d'articuler des luttes syndicales « classiques » avec des luttes qui dépassent le cadre de l'entreprise, 41

que ça soit des luttes environnementales, des luttes pour le droit au logement ou encore des luttes pour le droit à la ville. Ce sera en tout cas l'une des conditions du succès de ces luttes, lequel devra dès lors passer par des nouveaux répertoires d'action et de mobilisation dont des exemples ont été donnés et discutés durant cette journée.

REFUSER LA FATALITÉ DU NUMÉRIQUE

Une autre nécessité soulignée durant la journée est celle de refuser le déterminisme technologique qui accompagne bon nombre des développements actuels de la logistique. L'automatisation, par exemple, est brandie à la fois comme une menace et comme une promesse. Menace de pertes d'emploi massives d'un côté, mais promesse de voir disparaître les tâches les plus pénibles, de l'autre. Or, pour l'heure, c'est plutôt le contraire qui se produit. Les emplois affluent, tirés notamment par la croissance du secteur, tandis que l'automatisation conduit surtout à la dégradation et au déplacement du travail. Le véritable enjeu n'est donc pas tant la disparition des emplois que leur dégradation, y compris à travers des technologies de contrôle comme les *blockchains* ou les puces RFID.

CONTRE LE DISCOURS DE L'EMPLOI À TOUT PRIX

Troisième élément: l'importance de s'opposer efficacement au discours de l'emploi à tout prix. Cela passe évidemment par une critique des conditions et de la qualité des emplois dans la logistique, ainsi que par la mise en lumière de l'ensemble de leurs coûts cachés. Mais cela doit nécessairement passer aussi par la formulation d'alternatives concrètes et viables, sans lesquelles la critique des emplois logistiques passera trop facilement pour un privilège réservé à ceux et celles qui peuvent s'en passer.

REFUSER LA LOGISTIQUE ET « SON MONDE »

Enfin, dernier enseignement majeur: les problèmes que posent les développements de la logistique ne sont pas propres à une entreprise ou à un projet en particulier. Les exposés et les témoignages réunis durant cette journée ont montré à quel point ils étaient plutôt liés au rôle structurel que joue le secteur lui-même dans le fonctionnement actuel de la mondialisation. Pour les résoudre, il ne suffira donc pas de dénoncer tel projet d'implantation ou d'en appeler à des pratiques plus vertueuses, même si ces stratégies peuvent déjà donner des résultats. Ces résultats seront en effet toujours nécessairement fragiles et limités dans un contexte où tout pousse non seulement les entreprises mais aussi les pouvoirs publics à en limiter la portée. La conclusion qui s'impose pour Liège est donc on ne peut plus claire, et elle vaut également pour ailleurs: c'est bien à Alibaba et son monde qu'il faut s'opposer, en sachant que celle-là n'est qu'une des manifestations de celui-ci.

Compte rendu de la journée d'étude *Le «Big Bang Alibaba»*. Quels enjeux socio-économiques pour la logistique aéroportuaire à Liège? organisé par Watching Alibaba à Liège le 7 mars 2020.

Coordination: Cédric Leterme (GRESEA) et Luca Piddu
Édition: GRESEA — urbAgora
Graphisme: NNstudio
ISBN: 978-2-930878-14-0
Dépôt légal: octobre 2020

Avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles



URBAGORA
DES IDÉES
POUR LA VILLE



ALIBABA CORRIDORS AMAZON EMPLOI ENTREPÔT TABLE RONDE

Cette brochure est tirée de la journée d'étude *Le «Big Bang Alibaba». Quels enjeux socio-économiques pour la logistique aéroportuaire à Liège?*, un événement qui a réuni à Liège, le 7 mars 2020, différent.e.s intervenant.e.s et participant.e.s intéressé.e.s par les conséquences sur le travail, l'emploi, et les économies locales du développement des activités logistiques en Cité ardente et au-delà. Organisé à l'initiative de la plateforme militante liégeoise «Watching Alibaba», cette rencontre s'inscrit dans le cadre des débats suscités par le choix du géant chinois du commerce électronique, Alibaba, de faire de l'aéroport de Liège son principal «hub» logistique européen. Les interventions et les échanges repris dans cette brochure ont ainsi vocation à alimenter ce débat, ainsi que les stratégies de lutte de tous ceux et toutes celles qui pourraient vouloir s'opposer à la «logistisation du monde».