



HAL
open science

Zones logistiques

Nicolas Raimbault

► **To cite this version:**

Nicolas Raimbault. Zones logistiques. Adam M., Comby E. Le Capital dans la cité, Editions Amsterdam, pp. 393-406, 2020. hal-03041626

HAL Id: hal-03041626

<https://hal.science/hal-03041626>

Submitted on 19 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Zones logistiques

Privatisation et invisibilisation des espaces ouvriers

S'étirant le long des autoroutes et des rocales, les zones logistiques font partie du paysage ordinaire des périphéries urbaines. Regroupant des entrepôts, dits aussi plates-formes logistiques, elles contribuent directement à l'étalement urbain (Dablanc et Frémont 2015). Certaines se mettent en scène depuis les axes routiers, d'autres sont cachées par des talus paysagés. Des centaines d'ouvrières et d'ouvriers s'y rendent chaque jour. En y entrant, elles et ils découvrent une juxtaposition de vastes parallélépipèdes recouverts de bardages métalliques et de tôle ondulée, bien espacés les uns des autres, entourés d'aires de manœuvre et de stationnement pour les poids lourds ainsi que de parkings pour le personnel. Ces alignements sont parfois ponctués par quelques espaces verts. La majorité entre dans les entrepôts pour y réceptionner les palettes arrivées dans la nuit et préparer les colis à envoyer. D'autres sont au volant de poids-lourds, pour venir approvisionner les entrepôts, ou de camionnettes, pour organiser et démarrer leur tournée de livraison (Cuny 2020).

Les mutations post-fordistes du capitalisme des dernières décennies (globalisation, fragmentation et flexibilisation des chaînes de production, organisation de la production et de la distribution en flux tendus, e-commerce) entraînent en effet un fort développement des activités logistiques. Celles-ci prennent en charge les flux de marchandises entre les différents maillons du système économique, des lieux de production aux lieux de consommation. La logistique rassemble à la fois des opérations concrètes et physiques (le transport, l'entreposage), et des opérations plus stratégiques et organisationnelles du pilotage des flux relevant du *supply chain management* (gestion de la chaîne logistique). Au sein des systèmes logistiques, les entrepôts constituent des lieux clés : les commandes y sont préparées et les envois organisés par les ouvrières et ouvriers qui y travaillent.

La logistique s'affirme ainsi comme l'un des principaux secteurs d'emplois ouvriers dans le capitalisme contemporain, notamment au sein des agglomérations urbaines. En Île-de-France, les ouvrières et les ouvriers sont même nettement plus nombreux dans la logistique que dans l'industrie. Les zones logistiques deviennent ainsi des espaces ouvriers de première importance, ce que des luttes récentes ont mis en évidence (mobilisation de 2016 contre la loi travail, « gilets jaunes » depuis l'automne 2018, actions contre la réforme des retraites fin 2019 et début 2020).

Explorer la géographie des zones logistiques franciliennes est une façon de comprendre les dynamiques des espaces contemporains de travail ouvrier. Ces derniers sont modélés par des logiques renvoyant à deux dimensions du capitalisme urbain actuel : les systèmes de production et de distribution des marchandises d'une part, dont les activités logistiques constituent des rouages cruciaux, et la financiarisation des marchés immobiliers d'autre part, pour qui les espaces logistiques représentent des actifs recherchés. La privatisation de la production et de la gestion des zones logistiques qui en découle, contribuent à l'invisibilisation des espaces ouvriers au sein des métropoles post-industrielles. Toutefois, à rebours de cette dynamique puissante, les grèves et les

lutton, qui depuis quelques années se sont multipliées autour des entrepôts, sortent progressivement de l'invisibilité les mondes ouvriers de la logistique (Benvegnù et Gaborieau 2017).

Périurbanisation logistique et transformation des géographies ouvrières

Dans la majorité des régions urbaines européennes et nord-américaines, la géographie des zones logistiques suit une évolution relativement comparable. Le cas de l'Île-de-France souligne les transformations des géographies ouvrières découlant de la dynamique de périurbanisation logistique.

Des années 1970 au début des années 1990, les entrepôts sont principalement construits dans les banlieues industrielles et populaires héritées de la période fordiste. Les entrepôts complètent les zones industrielles existantes quand ils ne remplacent pas directement les usines qui ferment. Longtemps qualifiés de « banlieue rouge » en raison du poids politique et historique du parti communiste français (Rustenholz 2015), ces territoires industriels connaissent donc une conversion silencieuse vers la logistique. Encore aujourd'hui, la couronne industrielle historique concentre de nombreux emplois ouvriers, industriels et logistiques, et reste le principal espace résidentiel des classes populaires. En ce sens, ces bastions ouvriers historiques n'ont pas disparu avec la désindustrialisation (Raimbault 2020). Les emplois ouvriers et les recettes fiscales apportés par les activités logistiques ont permis à ces communes de continuer tant bien que mal à mener des politiques de redistribution.

Les exemples de Saint-Denis (111 135 habitants en 2017) et d'Aubervilliers (86 375 habitants en 2017) rendent compte de ces transformations. Le redéveloppement en quartier d'affaires des friches industrielles de la Plaine-Saint-Denis, située sur les deux communes, entraîne l'implantation d'un grand nombre d'emplois qualifiés des services. Cependant, les nombreux quartiers d'habitat social et d'habitat privé dégradé maintiennent ces communes parmi les espaces les plus populaires de la région. Parallèlement, les emplois ouvriers n'y ont pas disparu : ces communes constituent toujours l'un des principaux pôles d'activités industrielles et logistiques (respectivement 2 600 et 3 300 emplois ouvriers) de la région.



Nicolas Raimbault, entrepôts de grossistes du textile à Aubervilliers, 2018.

Au cours des années 1990, la géographie logistique francilienne connaît une rupture majeure. Les nouveaux entrepôts s'installent dans des périphéries de plus en plus éloignées, souvent sans histoire industrielle, en grande banlieue voire dans les couronnes périurbaines, où le foncier est moins onéreux et l'accessibilité aux autoroutes excellente. Une « périurbanisation logistique » (Dablanc et Frémont 2015) est à l'œuvre. Elle contribue directement à l'étalement urbain francilien. L'aménagement de ces nouvelles zones logistiques se traduit par une importante consommation foncière de terrains agricoles. Elle entraîne également un allongement des distances de livraison depuis ces entrepôts jusqu'au cœur de la métropole où se trouve la majorité des destinataires des commandes.

Cette rupture est également socioéconomique. Ces zones logistiques sont aménagées au sein de communes moins peuplées que celles de la petite couronne, et dont l'économie est bien plus spécialisée. Leur développement se limite souvent aux seules activités logistiques. Leur population se caractérise par une surreprésentation des professions intermédiaires (techniciens, petit encadrement, enseignantes, personnels soignants, travailleuses sociales, etc.) et des revenus proches de ceux de la médiane régionale. Par ailleurs, les municipalités de droite prédominent. En Seine-et-Marne, la commune de Châtres (667 habitants), au sein de la communauté de communes du Val Briard (26 000 habitants), accueille une vaste zone logistique de 200 hectares aménagée au cours des années 2 000. Alors qu'aucun ouvrier ou ouvrière de la logistique n'y habite, cette commune, dont les habitants sont plus aisés que la moyenne régionale, concentre plus de 400 emplois dans sa zone logistique. À l'échelle de l'intercommunalité, on retrouve le même déséquilibre (900 emplois ouvriers de la logistique contre 500 résidents et résidentes ouvriers et ouvrières de la logistique).

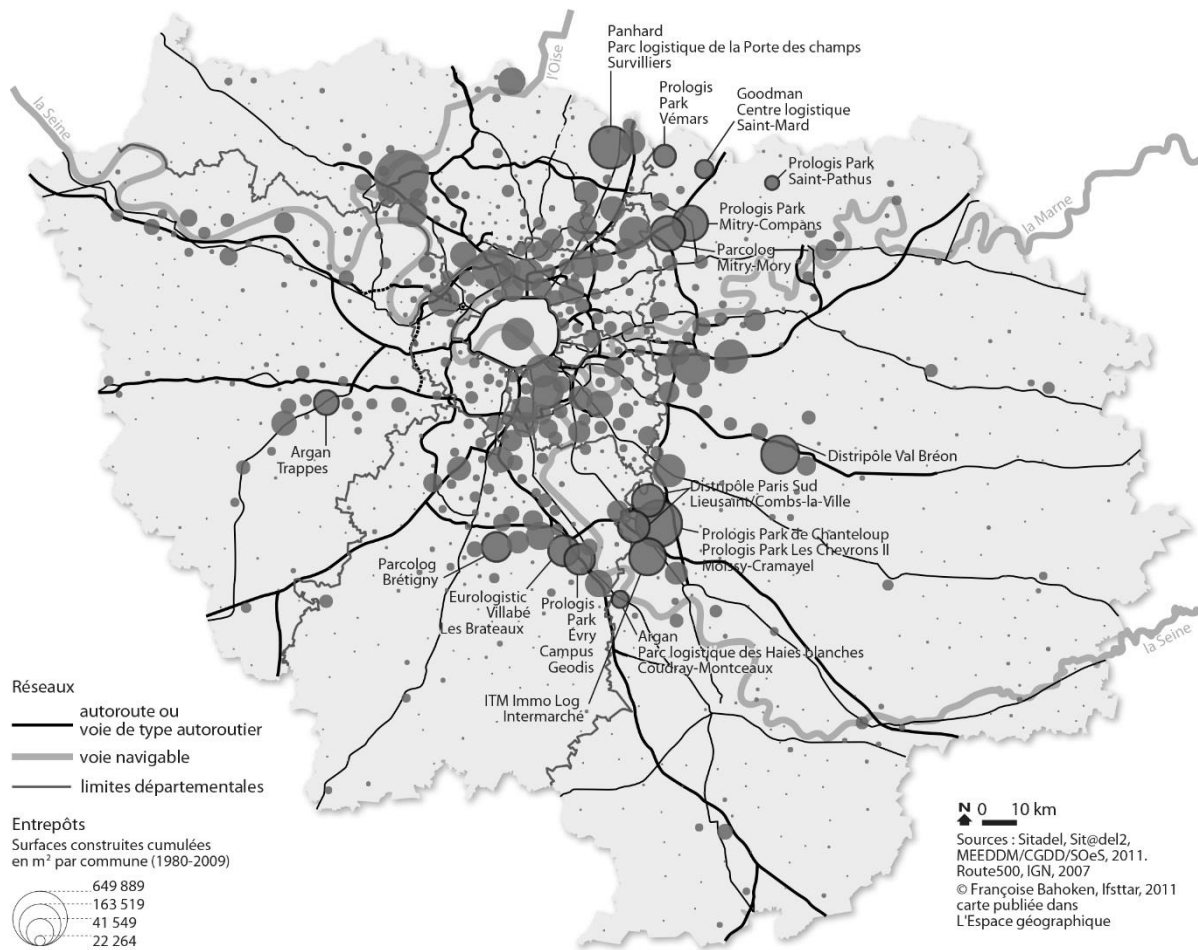
L'étude de la géographie logistique met ainsi en lumière d'importantes évolutions des espaces ouvriers durant la période post-fordiste. Parallèlement aux dynamiques de ségrégation résidentielle des classes populaires et de gentrification de certains espaces urbains, un redéploiement des emplois ouvriers vers des périphéries moins populaires et plus éloignées est à l'œuvre. Il entraîne des difficultés quotidiennes pour les ouvrières et les ouvriers de la logistique, notamment en termes de transport et de logement. Les conséquences politiques sont également fortes, principalement en ce qui concerne l'implication et l'influence du groupe ouvrier sur l'organisation de son lieu de travail.

La privatisation de la production des espaces logistiques

Ces évolutions découlent directement d'un changement majeur dans le mode de production des espaces logistiques. En effet, à partir des années 1990, émerge un marché global de l'immobilier logistique, en lien avec la dynamique de financiarisation de l'immobilier. Ce marché est dominé par de grandes firmes internationales spécialisées dans l'immobilier logistique (Hesse 2008). Ces dernières exercent à la fois les métiers de promoteur et de gestionnaire de fonds. Elles font construire les entrepôts qui deviennent ensuite les actifs possédés par les fonds d'investissement qu'elles mettent en place et contrôlent. Les parts de ces derniers sont proposées à divers investisseurs (investisseurs institutionnels tels que les banques, les assurances et les fonds de pension, fonds d'investissement spéculatifs et fonds souverains, ou encore les particuliers) et s'échangent au sein des marchés financiers. De plus, afin de contrôler la totalité de la chaîne de production des espaces logistiques et de réduire leur dépendance vis-à-vis des politiques locales, ces firmes tendent également à aménager elles-mêmes les zones logistiques où elles investissent. Autrement dit, plutôt que de construire et mettre en location des entrepôts répartis dans différentes zones d'activités, traditionnellement aménagées par des opérateurs publics, les leaders de ce marché préfèrent développer et gérer des complexes fermés de plusieurs entrepôts, dont ils sont les seuls responsables en termes de développement et de gestion : les parcs logistiques privés.

En Île-de-France, Prologis (États-Unis), Goodman (Australie), Segro (Royaume-Uni) ou encore Argon (France) développent plusieurs parcs logistiques au sein d'un vaste croissant qui se déploie à l'est le long de la grande rocade francilienne A 104 (Figure 2). Ils sont souvent implantés dans des communes peu peuplées, à l'image de Châtres présenté précédemment. Certains parcs ont aussi trouvé des terrains et un soutien au sein des villes nouvelles, par exemple à Sénart où le leader mondial, Prologis, a construit l'un de ses plus grands parcs logistiques français (Figure 3).

Les principaux parcs logistiques et entrepôts XXL en Île-de-France



Nicolas Raimbault, *Parcs logistiques et « entrepôts XXL » en Île-de-France 2014.*

Carte publiée dans : N. Raimbault, « Logistique : émergence d'un nouveau marché immobilier », Note rapide de l'IAU Île-de-France, n° 666, 2014, Paris. URL : www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1086/NR_666_web_derniere_version.pdf.





Parc logistique Prologis Chanteloup de Moissy-Cramayel (ville nouvelle de Sénart) : Prologis France, Prologis LONG ST ENG, 2014.

Même si ces parcs logistiques doivent être autorisés et soutenus par les communes et les intercommunalités concernées, leur principe même conduit à privatiser une partie des politiques locales d'aménagement – la conception, l'entretien de la zone logistique et même son accès relèvent exclusivement du développeur-investisseur immobilier – et de développement économique – le choix des entreprises locataires du parc dépend uniquement de l'opérateur immobilier.

Les conséquences sur les modalités de gestion de ces espaces sont doubles. À l'échelle locale, les communes et les intercommunalités n'ont plus de relations avec les utilisateurs d'entrepôts, les entreprises et le personnel qui produisent les services logistiques. Les locataires des entrepôts sont uniquement représentés par le gestionnaire du parc. De plus, les oppositions avec des riverains et riveraines ou des associations écologistes, assez fréquentes lors de l'aménagement de ces zones logistiques, se concentrent généralement sur les impacts environnementaux locaux et la question de la qualité de vie, sans identifier ces espaces comme des lieux d'emplois ouvriers. Les agendas politiques locaux sont donc largement aveugles aux enjeux de production des services logistiques, qu'il s'agisse de favoriser des modes de transport plus écologiques (ferroviaire et fluvial) ou de prendre en compte les enjeux liés aux emplois : conditions de travail, adéquation avec le marché du travail local, déplacements domicile-travail.

À l'échelle métropolitaine, ce mode de production s'oppose de manière frontale aux objectifs de la politique d'aménagement de la région Île-de-France. Afin de favoriser le report modal depuis la route et de limiter l'étalement urbain, celle-ci vise principalement à concentrer les implantations logistiques au sein de quelques zones bien desservies par les modes ferrés et fluviaux, notamment au sein des ports fluviaux (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne). Or, les parcs logistiques privés sont particulièrement attractifs pour les collectivités de la grande couronne francilienne, ces dernières n'ayant pas les ressources ou la volonté d'aménager elles-mêmes leurs zones d'activités économiques. La financiarisation de l'immobilier logistique et la privatisation de l'aménagement des zones logistiques contribuent donc fortement à la périurbanisation logistique, et entrent en contradiction avec la planification spatiale et les ambitions environnementales de la région.

Dans une logique d'étalement urbain, les entrepôts franciliens se sont ainsi éloignés des lieux de résidence des ouvriers de la logistique. Parce qu'ils sont souvent situés dans des communes mal

desservies en transports en commun, cela complique l'accès aux emplois pour ces populations peu qualifiées.

De la sous-traitance à l'uberisation des livraisons

La majorité des entrepôts franciliens préparent des envois vers les magasins et les consommateurs de la région. Ils sont le point de départ de la plupart des tournées de livraison.

L'économie des livraisons repose sur un recours massif à la sous-traitance à des petites entreprises (TPE), voire à des artisans ou à des autoentrepreneurs. Les livreurs ne sont jamais salariés des grands groupes de la messagerie (Chronopost, DHL, Fedex), eux-mêmes prestataires pour le compte des expéditeurs des envois.

Il s'agit en tout point d'une économie du *low cost*. Les sous-traitants prennent le risque commercial et doivent se contenter de marges presque nulles, ce qui tire mécaniquement les prix du marché vers le bas. Comme dans le BTP, le recours au travail au noir serait massif afin de réduire les coûts salariaux et d'augmenter la flexibilité. Dans le même temps, les barrières à l'entrée de ce marché sont particulièrement faibles : la location d'un véhicule, l'obtention d'une capacité professionnelle (les conditions sont la détention d'un baccalauréat professionnel « transport », deux ans d'expérience professionnelle ou la réussite de l'examen dédié dans un centre de formation agréé) et l'inscription au registre des transporteurs légers suffisent pour se lancer dans cette activité. En Île-de-France, de nombreux jeunes issus des classes populaires et de l'immigration y tentent leur chance. La pression des donneurs d'ordre se traduit par des conditions de travail très difficiles pour les chauffeurs-livreurs (Charrin 2014). Face à des cadences très élevées et des journées à rallonge, il leur est très difficile de respecter le Code de la route (stationnement et limitations de vitesse), ce qui engendre une prise de risque et un stress importants. En bas de l'échelle de la sous-traitance, les chauffeurs-livreurs doivent gérer la contradiction entre une demande de livraisons à domicile quasiment gratuites et instantanées, services offerts par les e-commerçants et aujourd'hui ancrés dans les pratiques de consommation, et le désir d'une ville sûre, propre et policée, exprimée par les populations et les politiques urbaines. Cette économie est aussi très polluante. Le transport de marchandises en Île-de-France représenterait moins de 10 % des distances parcourus par des véhicules routiers, 20% des émissions de gaz à effet de serre et plus de 30 % concernant les polluants locaux (Coulombel *et al.* 2018). Entre autres raisons, les entreprises sous-traitantes de la livraison n'ont pas les moyens d'investir dans des véhicules peu polluants, et recourent bien souvent à des véhicules diesel plutôt anciens.

L'économie de la livraison est déjà « uberisée » sans le recours aux plates-formes numériques. Cependant, ces dernières années, plusieurs applications (Stuart du Groupe La Poste, Colisweb, Deliver.ee) sont apparues : elles proposent d'organiser des livraisons urbaines en affectant un livreur indépendant à une course. Le phénomène a commencé dans le domaine de la livraison de repas (avec Deliveroo, Foodora et Uber Eats en France) et s'étend aujourd'hui à tout type de marchandise. Nombre d'entre elles s'effectuent à vélo, ce qui confère à ces services une aura écologique. Ce développement n'est pas le fait de motivations environnementales. Contrairement à l'usage d'un véhicule motorisé, qui demande une capacité professionnelle et une inscription au registre des transporteurs légers, une livraison à vélo peut être effectuée sans aucune qualification ni démarche administrative.

Définie comme la mobilisation à la demande de travailleurs indépendants par des plates-formes numériques, la dynamique d'uberisation ne remet, en ce sens, pas fondamentalement en cause la logique économique des livraisons. Il s'agit plutôt d'une mise à jour numérique d'un système

reposant déjà sur la sous-traitance. Dans les deux cas, les livreurs sont payés à la tâche et subissent le risque économique ainsi que des cadences intenable. L'uberisation n'est toutefois pas anodine pour le quotidien des livreurs. Leurs performances sont suivies en temps réel par les plates-formes et déterminent leurs revenus. Elle apparaît ainsi dans la suite logique d'une tendance lourde d'externalisation, qui a commencé avec la libéralisation du transport routier. Cette dynamique semble acter une externalisation ultime du travail ouvrier, sous la forme de l'autoentrepreneur uberisé.

De l'invisibilisation des mondes ouvriers aux luttes sur les zones logistiques

En comptant les emplois des entrepôts et du transport de marchandises, il y aurait en France 1,2 million d'emplois ouvriers dans la logistique, majoritairement manutentionnaires ou conducteurs. Cet effectif représente près de 25 % des ouvrières et ouvriers français, soit quasiment autant que dans l'industrie. Le secteur de la construction rassemble également un quart des emplois ouvriers, le dernier quart se répartissant entre l'artisanat, l'agriculture et divers services tels que le nettoyage et le transport de passagers. En Île-de-France, le phénomène est plus marqué : les effectifs ouvriers de la logistique sont nettement supérieurs à ceux de l'industrie (180 000 contre 110 000). Cette mutation des secteurs d'emplois modifie les géographies ouvrières franciliennes.

La périurbanisation logistique qui découle de l'évolution des modes de production des espaces logistiques entraîne une déconnexion spatiale entre lieux de résidence et lieux de travail des ouvrières et ouvriers de logistique. Ajoutée à la périurbanisation résidentielle, cette dynamique spatiale fragmente les géographies ouvrières franciliennes autour de trois types d'espaces bien différenciés : les banlieues industrielles historiques, les zones logistiques de grande couronne et quelques communes périurbaines populaires (Raimbault 2020). Cette fragmentation spatiale contribue de trois façons à l'invisibilisation du groupe ouvrier.

Elle participe tout d'abord de l'érosion des bastions ouvriers historiques de la petite couronne. Ces communes, qui concentrent résidences et emplois ouvriers de l'industrie, ont historiquement favorisé la mobilisation de la classe ouvrière avec l'accès des membres les plus stables et qualifiés du groupe au pouvoir municipal. Les politiques de ces communes se sont concentrées sur les enjeux de cette population en favorisant l'accès à des logements bon marché, à de nombreux services publics mais aussi aux emplois, en soutenant notamment les luttes syndicales (Rustenholz 2015). Quantitativement, ces bastions perdent progressivement leur rôle de pôles majeurs d'emplois ouvriers, tout en restant les principaux espaces de résidence des classes populaires, notamment pour les populations les moins qualifiées et les plus précaires, et donc historiquement les moins mobilisées (Mischi *et al.* 2014). Cette érosion est surtout politique : les recherches montrent un affaiblissement structurel du poids et du pouvoir politique local du groupe ouvrier dans ces territoires (Rousseau 2014). S'estompe ainsi l'identification entre classe ouvrière et banlieue rouge. L'émergence toutefois de conflits autour de l'uberisation ou du secteur du nettoyage, enjeux qui concernent notamment des populations issues de l'immigration, est particulièrement marquée au sein de cette banlieue. Ces mouvements sociaux pourraient réarticuler en partie les ressources politiques, syndicales et associatives héritées des forteresses ouvrières.

Ensuite, la déconnexion domicile-travail – qui découle de l'aménagement des zones logistiques en grande couronne – se traduit par un faible ancrage local des ouvrières et ouvriers qui y travaillent et qui se retrouvent invisibilisés. De plus, les principes d'aménagement des zones logistiques, généralement cachées derrière des talus paysagés, contribuent à rendre ces espaces ouvriers moins en vue que ne l'étaient les zones industrielles. Parce que ces espaces de la grande couronne sont très peu investis par les réseaux militants, syndicaux, associatifs et politiques, cette géographie

contribue à l'impression générale de disparition des emplois ouvriers au sein des grandes métropoles.

Enfin, les zones logistiques récentes sont gouvernées par des politiques locales au sein desquelles les ouvriers et ouvrières – comme leurs enjeux – sont absents. N'habitant généralement pas ces communes, ils et elles ne peuvent y voter. Surtout, en raison de la privatisation de la production et de la gestion des espaces logistiques, les agendas politiques de ces communes ne prennent en compte ni les ouvrières et ouvriers, ni même souvent l'emploi en général. De plus, les syndicats s'impliquent rarement dans les politiques locales d'aménagement et de développement économique. Enfin, les ouvrières et les ouvriers qui résident dans le périurbain semblent relativement impliqués dans la vie politique de leur commune mais les enjeux des emplois ouvriers retiendraient rarement leur attention (Girard 2014).

La fragmentation des géographies ouvrières entraîne ainsi une fragmentation des enjeux ouvriers pour les gouvernements locaux concernés. Les questions de logement, d'emploi, de transport et de formation ne sont pas gouvernées par les mêmes acteurs publics (collectivités de proche banlieue, bailleurs sociaux, collectivités de grande périphérie, région, transporteurs publics, instituts de formation, État aménageur) ni dans les mêmes territoires. Cette situation contribue à la relative invisibilité politique des ouvrières et des ouvriers, moins en tant que résidents qu'en tant que travailleurs et travailleuses au sein des zones d'activités. Toutefois, leur concentration spatiale, dans leurs lieux de résidence et dans leurs lieux de travail, est toujours forte. C'est dans ces espaces en mutation que se construisent le pouvoir et l'activité politique locale de ce groupe social.

Les luttes autour des espaces logistiques, notamment en région parisienne, sont en train de rendre ces enjeux de plus en plus visibles. D'une part, de nombreux militantes et militants ont identifié les zones logistiques comme des goulets d'étranglement vulnérables, que des luttes pourraient bloquer efficacement, dans un contexte économique reposant largement sur des organisations en flux tendus. D'autre part, les grèves et les luttes menées par les travailleuses et les travailleurs de la logistique sont de plus en plus nombreuses à émerger autour des entrepôts (Benvegnù et Gaboricau 2017). Ces derniers utilisent le levier que représente la capacité à bloquer les flux pour établir un rapport de force en leur faveur (Ness et Alimahomed-Wilson 2018).

Les luttes des ouvriers et ouvrières de l'entrepôt Geodis (filiale de la SNCF), situé sur le port fluvial de Gennevilliers (Hauts-de-Seine), sont particulièrement emblématiques. À partir de 2015, ils et elles initient plusieurs grèves qui dénoncent les cadences infernales et le très haut niveau d'accidentologie dans cet entrepôt vétuste mais très lucratif. Rapidement, le répertoire d'actions s'étoffe avec le blocage des poids lourds à des moments clés. « Les Geodis » se mobilisent aussi sur d'autres luttes extérieures à leur entrepôt, comme les mouvements cheminots, étudiants (occupation d'universités en 2018) et « gilets jaunes » (à partir de l'automne 2018). Réciproquement, des militantes et militants syndicalistes, étudiants, précaires, autonomes et antifascistes ont aidé au blocage du site, comme le 24 avril 2018 où 200 personnes s'y sont réunies durant quatre heures. Les entrepôts Geodis s'affirment ainsi comme des centralités ouvrières et militantes. Plusieurs d'entre eux ont été bloqués en Île-de-France par des coordinations de « gilets jaunes » et de syndicalistes non seulement à Gennevilliers, mais aussi dans le Val-de-Marne ou le Val-d'Oise (Plateforme d'enquêtes militantes).

Une géographie ouvrière contemporaine

L'épidémie de SARS-CoV-2 en 2020 a jeté une lumière crue sur les fortes inégalités face au travail. Au sein des classes populaires, elles et ils ont été nombreuses et nombreux à devoir continuer à

travailler au péril de leur santé. Les ouvrières et ouvriers de la livraison et des entrepôts ont alors été reconnus comme des « travailleurs essentiels ». Face au risque sanitaire, des luttes ont émergé dans certains entrepôts. Elles s'inscrivent dans une histoire militante qui sort progressivement de l'ombre ces mondes ouvriers.

Au-delà de l'intérêt tactique de bloquer les flux, les actions menées au sein des entrepôts soulignent l'importance de bloquer la production des flux logistiques. Contrairement à la plupart des autres secteurs économiques, les activités logistiques reposent avant tout sur le travail d'ouvrières et d'ouvriers, y compris au sein des agglomérations urbaines. Arrêter la production des flux logistiques permet non seulement d'exercer une pression économique, mais également de mobiliser ces ouvrières et ouvriers et de les rendre plus visibles en tant que groupe social. Ces mouvements sociaux peuvent aussi renforcer l'ancrage local des travailleurs de la logistique, des collectifs de travail voire des syndicats, qui pourraient constituer en certains cas des acteurs politiques locaux. Une plus grande visibilité sociale et politique des zones logistiques en tant que lieux de travail ouvrier s'avère une condition cruciale pour rendre les ouvrières et les ouvriers plus visibles dans les métropoles post-industrielles.

Nicolas Raimbault

Voir également : désindustrialisation ; données ; financiarisation ; logement social ; mobilité ; périurbanisation.