



HAL
open science

Les enjeux sanitaires d'une pandémie dans le secteur logistique

David Gaborieau, Carlotta Benvegnù, Haude Rivoal, Lucas Tranchant

► **To cite this version:**

David Gaborieau, Carlotta Benvegnù, Haude Rivoal, Lucas Tranchant. Les enjeux sanitaires d'une pandémie dans le secteur logistique. *La Revue des Conditions de Travail*, 2021, 10. hal-03978601

HAL Id: hal-03978601

<https://hal.science/hal-03978601v1>

Submitted on 3 May 2023

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.

LES ENJEUX SANITAIRES DE LA PANDÉMIE DANS LE SECTEUR LOGISTIQUE

**Carlotta Benvegnù, David Gaborieau, Haude Rivoal,
Lucas Tranchant**, post-doctorant.e.s en sociologie.
Groupe d'Enquête sur la Logistique (GEL).

Dans la pandémie sanitaire liée au COVID-19, la logistique s'affirme à la fois comme un domaine stratégique et un « talon d'Achille » des économies globalisées. Des ouvrier.es des entrepôts en « première ligne » aux chaînes globales d'approvisionnement diffusant le virus, des avions cargos livrant des masques depuis la Chine aux scandales sanitaires dans les entrepôts, le secteur logistique emprunte à tour de rôle l'image du sauveur et celle du coupable. Afin de dégager des lignes d'analyses, une enquête collective a été lancée depuis la mi-mars, à travers la création d'un Groupe d'Enquête sur la Logistique (GEL)¹. Ce texte propose d'analyser la crise du Covid-19 comme un révélateur des conditions de travail dans le secteur logistique. Si la pandémie prolonge et exacerbe la dynamique de dégradation des conditions de travail dans les entrepôts, elle met également en lumière de multiples formes de résistance sanitaire au sein des collectifs de travail.

— INTRODUCTION

Quelques jours seulement après le début de la crise, les secteurs du transport de marchandises et de l'entreposage sont apparus indispensables à la reproduction de la société confinée, notamment dans les domaines alimentaires et sanitaires. À ses débuts, la pandémie a pu apparaître comme une aubaine pour les acteurs de la logistique qui communiquaient sur des entrepôts et centres drive tournant « à plein régime² » pour approvisionner les supermarchés ou livrer directement les particuliers. La logistique pharmaceutique est également au premier rang des grands bénéficiaires de l'urgence sanitaire : ses immenses besoins actuels pour certains produits ont créé des marchés publics et privés pour lesquels des guerres commerciales sont en cours entre les grands groupes qui contrôlent ce marché. Face à la pénurie d'approvisionnement en masques notamment, le gouvernement a fait appel aux tentaculaires réseaux de sous-traitance de ces multinationales, espérant ainsi compenser la non-anticipation. Les géants du commerce en ligne et de la livraison – tels Amazon, UPS

¹ Compte tenu des mesures de confinement, l'enquête a été réalisée à distance, principalement en mobilisant des contacts préétablis, des sources documentaires ou bien en actualisant nos analyses respectives du secteur avec les caractéristiques de la crise sanitaire.

² Ouest France le 14 mars, puis l'Usine Nouvelle le 18 mars, se sont chacun enthousiasmés de voir tourner les entrepôts pour l'un et les drive pour l'autre « à plein régime ».

ou Fedex – ont également maintenu leurs activités voire les ont développées malgré la crise. Pour preuve, ces multinationales de la logistique lancent des opérations de recrutement à grande échelle en cherchant à attirer de la main-d'œuvre dans le monde entier. Dans ce qui ressemble aussi à une opération de communication d'ampleur, Amazon a annoncé le recrutement de 175 000 personnes aux États-Unis, en deux mois seulement.

Pour les centaines de milliers d'ouvrier.es qui travaillent dans les entrepôts, la crise sanitaire représente au contraire une épreuve. Ces travailleurs sont parmi les plus exposés au Covid-19. Continuant à travailler dans des conditions bien éloignées des recommandations sanitaires, ils font transiter des milliers de tonnes de marchandises au péril de leur santé, et parfois de leur vie. Le secrétaire d'État chargé du Numérique, Cédric O., a ainsi comparé le secteur logistique à « l'arrière » qui doit « tenir » et pousser ses salarié.es à poursuivre l'activité, dans une rhétorique guerrière qui tend à masquer les inquiétudes au sujet des conditions sanitaires dans les lieux de travail. Le ministère du Travail a quant à lui annoncé un déplafonnement du temps de travail quotidien jusqu'à 12 heures et hebdomadaire à 60 heures dans les secteurs jugés stratégiques dont la logistique. La mise en œuvre de ces cadences augmentées, physiquement insoutenables pour des activités de manutention, vient rendre encore plus pathogène un travail qui l'est déjà trop (Govaere, 2009). Le risque infectieux s'ajoute ici à l'usure du travail et aux pathologies de l'hypersollicitation auxquelles les ouvrier.es du secteur sont surexposé.es (Gaborieau, 2015)

Dans un secteur pourtant peu habitué aux mouvements de protestation, où l'ancrage syndical est souvent faible en raison notamment du recours massif à l'intérim, la crise sanitaire liée au Covid-19 agit comme un révélateur des conditions de travail dégradées, notamment par le déclenchement de grèves et de débrayages dans plusieurs lieux de travail. Comment cette période affecte-t-elle les conditions de travail dans le secteur? Que dit la crise des conditions de travail et d'emploi « ordinaires » dans les entrepôts? L'enquête collective que nous avons menée, met en lumière la façon dont la pandémie accroît la crise sanitaire que connaît de longue date le secteur logistique. Elle révèle aussi l'émergence de pratiques informelles et de dynamiques de protection sanitaire mises en place par les collectifs de travail pour faire face au risque de contamination.

— 1. LA SUREXPOSITION DES PRÉCAIRES DU FLUX

1.1. En première ligne des circuits d'approvisionnement

La pandémie rappelle la centralité de tout un monde du travail ouvrier. Elle rappelle aussi que derrière la façade de la consommation, se trouve le monde des prestataires logistiques, maillon central des chaînes d'approvisionnement. D'un côté de la chaîne logistique, on trouve bien sûr les caissières : chargées d'assurer la continuité des ventes ; elles sont, avec les livreurs, parmi les plus exposées à la contagion. Mais la « première ligne » est aussi composée par quelques 800 000 ouvrier.es de la logistique qui travaillent pour la plupart dans des entrepôts situés en périphérie des grandes agglomérations urbaines. À plus de 80 %, il s'agit d'hommes, majoritairement « racisés ». En comptant les 550 000 ouvriers de la route qui travaillent dans le transport de marchandises (en camion, utilitaire, scooter, vélo ou trottinette), ce sont 1,3 million de personnes qui œuvrent au quotidien à la circulation des marchandises, c'est-à-dire plus de 25 % des ouvrier.es aujourd'hui en France, contre seulement 16 % dans les années 1980.

De par sa centralité dans le tissu économique et de par sa croissance sous l'effet du e-commerce, le monde des entrepôts représente un espace emblématique des organisations contemporaines du travail, où la vitesse des flux d'informations rejoint la vitesse des flux de marchandises. Organisés en réseaux d'entrepôts, les ouvrier.es s'y activent pour que transitent au plus vite les produits qui seront demain dans nos assiettes ou dans nos boîtes aux lettres. Le travail dans les entrepôts consiste à

gérer un flux de marchandises, des industries qui les fabriquent jusqu'à leur lieu de consommation. Les ouvrier.es, eux, ne fabriquent pas ces marchandises mais les emballent, les stockent, les trient et les étiquettent. Ces opérations de manutention, répétitives et pénibles, soumises à des quotas de production, se déroulent dans un environnement bruyant, parfois réfrigéré, en horaires décalés. L'expression « en première ligne », ou bien le qualificatif de « chair à canon » mis en avant dans les mouvements de protestation en Italie, rejoignent finalement une caractéristique structurelle des économies occidentales.

1.2. Des risques sanitaires qui se cumulent aux pathologies habituelles

La crise sanitaire est une loupe grossissante des conditions de travail ordinaires dans tout le secteur. Dans beaucoup d'entrepôts, les règles sanitaires élémentaires ne sont pas respectées comme nous l'avons chacun constaté sur nos terrains d'enquêtes². Et en temps de pandémie plus que jamais puisqu'ils manquent de masques, de gants et de gel. Les colis viennent de partout, circulent de main en main, de même que les outils de travail. Certains ports de charges nécessitent de s'y mettre à plusieurs et, sur les chaînes de tri, le travail se fait à proximité immédiate. De nombreux salarié.es ont expliqué se rendre au travail avec la « boule au ventre », rentrer chez eux avec cette angoisse, craignant de contaminer celles et ceux avec qui ils vivent, parfois des personnes âgées. L'encadrement d'Amazon a lui-même été forcé de reconnaître son impréparation et ses nombreuses « lacunes » dans la mise en place des mesures de protection⁴. Les témoignages des salarié.es ont ensuite attesté d'une véritable mise en danger, notamment sur l'entrepôt de Brétigny-sur-Orge, où ont été recensés début avril, quatre cas avérés de Covid-19 dont une personne dans le coma. Sur un montage de vidéos amateurs, on peut voir des salarié.es massés à l'entrée de l'entrepôt après avoir pris des transports en commun bondés⁵.

La peur de la contagion s'ajoute aujourd'hui à un travail déjà pénible et pathogène. Les enquêtes de santé au travail montrent que les ouvrier.es de la logistique sont particulièrement exposés.es aux contraintes posturales et articulaires ainsi qu'au port de charges lourdes. Le travail en entrepôt est ainsi la cause de très nombreux accidents du travail (lombalgies, troubles musculo-squelettiques et autres pathologies du geste répété à l'infini), principalement du fait de la manutention manuelle, ce qui en fait un des secteurs les plus dangereux, au même niveau que le BTP. Les changements dans l'organisation du travail, tels que l'introduction d'outils numériques comme la commande vocale (Gaborieau, 2012), prolongent la logique tayloriste d'un accroissement de la productivité par le recentrement du travail autour de tâches répétitives. Cette dynamique d'intensification s'est accrue dans les entrepôts de la grande distribution confrontés à un surplus d'activité en période de confinement. Dans l'ensemble du secteur, elle s'accroît également de par la volonté de rattraper les retards logistiques dans la période post-confinement. Par l'accroissement des rythmes de travail et l'ajout de contraintes supplémentaires, il est donc à craindre que le coronavirus amplifie la crise sanitaire que connaissent les entrepôts depuis le début des années 2000. Risques du travail et maladie virale se cumulent déjà en raison des facteurs de comorbidité - tels que les insuffisances cardiaques, pulmonaires ou le diabète - dont on sait qu'ils touchent plus fréquemment les classes populaires, précisément en raison de conditions de travail et de vie dégradés (Volkoff et Thébaud-Mony, 2000).

³ Dans les entrepôts de la messagerie en France et en Italie pour Carlotta Benvegnù, ceux de la grande distribution en France et en Allemagne pour David Gaborieau, ceux de la logistique du frais pour Haude Rivoal et sur le territoire logistique de Sénart pour Lucas Tranchant.

⁴ Comme la révélé l'enregistrement clandestin d'une réunion à distance avec les représentants du personnel, diffusé par Mediapart le 21/03/2020. L'extrait permet aussi de constater la façon dont le management a utilisé, dans un premier temps, le discours gouvernemental pour justifier le maintien de l'activité.

⁵ Le montage des extraits vidéos tournés par les salariés Amazon est disponible sur le site du journal Bastamag : <https://www.bastamag.net/deconfines-en-premiere-ligne-temoignages-video-professionnels-sante-coronavirus-covid19#ancré6>

1.3. Des risques sanitaires renforcés par la précarité et la sous-traitance

La logistique est de longue date un secteur marqué par la précarité de l'emploi et un front d'expérimentation de toutes les formes atypiques d'emploi et de contournement du code du travail (Tranchant, 2018). Alors que dans les entrepôts, la main-d'œuvre est parfois majoritairement intérimaire, dans le transport, une part croissante des ouvriers de la route travaille sous un statut d'indépendant (artisan, routier, livreur auto-entrepreneur) ou sous le statut de travailleur détaché. À cela s'ajoute le recours croissant depuis 10 ans à différentes formes de CDI dégradés, comme les CDI-intérimaires ou les groupements d'employeurs, et depuis le début de l'épidémie le lancement d'une plateforme de partage de salariés par prêt de main-d'œuvre⁶.

La crise sanitaire met en lumière et exacerbe les conditions d'emploi et de travail de ces ouvriers des services. Pour assurer la continuité de l'activité, et surtout pour remplacer des salariés malades ou en congés par mesure de précaution, les multinationales de la logistique essaient d'attirer la main-d'œuvre rendue disponible par la baisse d'activité des autres secteurs. Les agences d'intérim des grands centres urbains voient exploser la demande pour les centres logistiques Amazon ou pour des multinationales de la messagerie. Pour ces intérimaires, qui travaillent bien souvent sans protection, le droit de retrait est seulement théorique. Au contraire, ces derniers sont poussés à dissimuler toutes faiblesses corporelles pour ne pas être évincés des circuits de recrutement (Rivoal, 2019). À un travail déjà pénible et pathogène s'ajoute alors la peur de la contagion, en circulant d'un lieu de travail à un autre ou par la manutention d'objets sur lesquels transite potentiellement le virus.

Dans le secteur logistique, la gestion concurrentielle de la main-d'œuvre par le recours massif à l'intérim fonctionne aussi comme un frein à l'action collective : elle participe à la fragilisation des collectifs de travail et à limiter la présence syndicale dans les entrepôts. Mis à part quelques rares exceptions, dans beaucoup de cas elle se limite à quelques militants isolés ou davantage engagés dans des pratiques de concertation avec les directions (Benvegnù, Tranchant, à paraître). Avant la crise sanitaire déjà, les mobilisations collectives dans le secteur logistique français sont restées la plupart du temps restreintes à des cas isolés. En temps de pandémie, l'absence d'implantation syndicale renforce les marges de manœuvre pour des directions réticentes à la mise en place des mesures sanitaires.

— 2. UNE CRISE QUI INTERROGE LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET LES MODES D'APPROVISIONNEMENT

2.1. Résistances sanitaires en entrepôt

Dans les lieux de travail où des syndicats combattifs sont implantés, les entretiens que nous avons conduits montrent que dans de nombreux cas, ce sont les salariés eux-mêmes qui mettent en œuvre les moyens individuels et collectifs de se protéger, avec la conscience de protéger la société dans son ensemble. Les représentants du personnel sont souvent les premiers à avoir pris la mesure du danger, alertés par les caractéristiques de leurs métiers. Ceux qui ont l'habitude de manipuler des colis en provenance de Chine et du monde entier ont en effet compris très tôt que le virus était beaucoup plus proche qu'on ne le croyait et qu'eux-mêmes étaient déjà exposés. Avant la mise en œuvre des mesures de confinement, et alors que les médias présentaient encore le virus comme lointain, ils avaient déjà tiré la sonnette d'alarme en exigeant auprès des directions des réunions en urgence. Majoritairement issus des quartiers populaires, ces précurseurs sont pourtant les mêmes qui sont systématiquement accusés de « comportements inciviques » dans les grands médias et par une partie de la classe politique.

⁶ Baptisée "Transport Solidaire", cette "bourse d'échange de main-d'œuvre" a été lancée le 26 Mars par l'AFT (Association pour le développement de la Formation professionnelle Transport Logistique) pour « favoriser l'emploi et l'activité des entreprises » pendant la crise sanitaire : <https://transportsolidaire.aft-dev.com/>

Dans plusieurs entrepôts, ce sont les équipes syndicales qui ont distribué le matériel sanitaire, en parvenant à se fournir par elles-mêmes ou bien en puisant dans des stocks de masques constitués en vue de se protéger des gaz lacrymogènes lors des manifestations. Ce fut le cas dans un entrepôt du Groupe Geodis à Gennevilliers, un comble pour l'entreprise qui a décroché un des principaux contrats de transports de masques FFP2 financé par l'État français. Il a fallu attendre le 17 mars, qu'un salarié fasse un malaise respiratoire sur un quai de chargement, soit testé positif au Covid-19 et hospitalisé une semaine dans un état grave, pour que la direction prenne des mesures significatives. Sous la pression syndicale, cette plateforme qui ne délivre aucun produit de première nécessité a finalement été mise au ralenti, les salarié.es pouvant faire valoir leur droit au chômage partiel. Dans les entrepôts du Groupe Eurotranspharma, les représentants du personnel ont dû exiger des quantités supplémentaires de matériel, alors même que les masques et le gel hydroalcoolique font partie des produits qui circulent habituellement chez ce leader européen de la logistique pharmaceutique. Une fois ces quantités obtenues, les représentants du personnel ont réparti eux-mêmes le matériel pour que les intérimaires exerçant sur la chaîne de tri puissent eux aussi en profiter.

Ces réactions démontrent une activation précoce au sein du monde ouvrier des « savoir-faire de prudence » (Cru, Dejours, 1983), c'est à dire des pratiques informelles de protection émergeant du collectif de travail. Elles peuvent intervenir pour supplanter les manquements des directions ou bien pour se substituer à des mesures sanitaires incompatibles avec les objectifs de production, comme on l'observe classiquement dans le BTP (Jounin, 2006). À ces savoir-faire s'ajoutent des formes d'« expertises brutes » (Décosse, 2013) qui conduisent les ouvriers à examiner le danger au regard de leur expérience pratique et d'une sensibilité propre, ce qui s'avère déterminant dans des phases de pandémie où les savoirs médicaux demeurent instables. En l'absence de structure syndicale pour contrôler le niveau de protection - comme c'est le cas dans la grande majorité du secteur - ces formes de résistance sanitaire se déploient de façon plus individualisée, notamment au travers de pratiques d'évitement voire de refus du travail. Les taux d'absentéisme importants observés dans plusieurs plateformes, dépassant les 50 % sur certains sites, montrent que ces conduites se sont également multipliées au plus fort de la crise.

2.2. Repenser l'approvisionnement au prisme de la santé

Atteindre un niveau de protection satisfaisant en temps de pandémie impliquerait une transformation profonde de l'organisation du travail, ce qui reste un impensé managérial dans de nombreux domaines industriels, y compris en période de crise sanitaire. La généralisation du port du masque au travail peut elle-même sembler problématique, si l'on rapporte cette mesure aux ambivalences bien documentées du port des EPI dans les domaines à risque (Jounin, 2006). Ces derniers tendent en effet à déplacer la responsabilité de l'organisation vers l'individu, parfois sans tenir compte des contraintes de l'environnement de travail. Dans la plupart des sites logistiques, compte tenu des caractéristiques de l'activité, seule la fermeture ou une réduction drastique des volumes traités peut réellement protéger les salarié.es.

C'est donc vers les modes de production et d'approvisionnement - et non vers les modes de consommation - que la réflexion sur ce qui est essentiel ou sur ce qui ne l'est pas, doit être orientée. Les accusations suite à des commandes de sextoys ou de vernis à ongles sur des sites de e-commerce, mises en avant dans les grands médias, constituent un bon exemple de l'ambiguïté d'une approche par la consommation. Elles portent une charge morale évidente, orientée vers le féminin et la sexualité, sous prétexte de protection des personnes. Si la problématique des activités essentielles souligne bien la prise de risque différenciée à laquelle sont exposées les différentes catégories de travailleurs, les exemples de réactions collectives observés en entrepôt montrent bien que ce sont avant tout

les rapports de force exercés depuis l'entreprise, ou depuis l'extérieur mais vis-à-vis de l'entreprise, qui peuvent engendrer des limitations de la production et de la circulation. Le cas de la Lombardie souligne à quel point ces enjeux sont fondamentaux, puisqu'on sait aujourd'hui que cette région a été durement touchée en raison de la densité de son tissu industriel et urbain.

De nombreux gouvernements ont expérimenté une limitation de la production aux seules activités « essentielles », mais ils se sont confrontés à l'aspect éminemment conflictuel de cette délimitation. En France, les supermarchés sont restés ouverts et ont continué de vendre de l'électroménager ou du matériel high-tech, par exemple, entraînant en amont toute la chaîne logistique pour l'approvisionnement de ces produits. Les grands distributeurs disposent pourtant de procédures techniques d'urgence pour limiter la circulation aux produits « essentiels », via les progiciels de gestion, comme ils le font lors des mouvements de grève importants. Le 14 avril, c'est une décision de justice qui a pu laisser croire à un véritable encadrement du drame sanitaire en cours. Le tribunal de Nanterre a en effet exigé qu'Amazon mette en œuvre des mesures de protection pour ses salarié.es et limite son activité aux seuls produits essentiels. Deux jours plus tard, la multinationale annonçait la fermeture provisoire de ses principaux entrepôts français. Mais le groupe a ensuite annoncé qu'il maintiendrait ses livraisons en s'appuyant sur ses entrepôts à l'étranger – comme il le fait déjà en cas de grève – ainsi que sur le réseau de sous-traitance tentaculaire dont il fait déjà usage en temps normal. Ces pratiques de dumping sanitaire soulignent bien la difficulté d'une régulation et rappellent les enjeux d'une réflexion globale sur le lien entre conditions de travail et modes d'approvisionnement lors des crises pandémiques.

— CONCLUSION

Alors que les chaînes globales d'approvisionnement peuvent être pointées du doigt pour le rôle qu'elles jouent dans la diffusion pandémique, elles sont paradoxalement mises en avant comme des solutions d'urgence permettant de survivre en temps de confinement. Des solutions parfois inopérantes, si l'on considère la difficulté qu'ont les économies occidentales à faire parvenir suffisamment de masques depuis l'Asie. Si un débat émerge sur une possible relocalisation de certaines activités stratégiques, on peut craindre, au vu des résultats de l'enquête que nous avons menée, une aggravation des logiques antérieures sous l'effet du ralentissement économique. Après la crise financière de 2008, le secteur logistique a déjà connu une phase de concentration-restructuration, enclenchée par les faillites en cascade de nombreux petits sous-traitants du transport. Leur rachat par des grands groupes a conduit à des réorganisations de grande ampleur, induisant des plans de licenciements, le recours massif à l'intérim et des formes variées d'intensification du travail. Ce processus a joué un rôle important dans la dégradation des conditions de travail à tous les échelons de la chaîne logistique, de l'ouvrier en entrepôt au livreur à vélo, et pourrait se répéter dans la période à venir.

Mais le contexte pandémique a aussi ravivé des subjectivités et des pratiques de protection sanitaire, individuelles et collectives, qui laissent envisager une sensibilité accrue aux atteintes du travail sur les corps. À l'inverse des sous-entendus du discours médiatique et politique sur « les premières lignes » - qui assimile les travailleurs des services à des soldats, victimes malgré eux d'une guerre subie - de nombreux collectifs de travail ont occupé et occupent encore une place centrale dans la résistance au virus. Ils se sont pour cela appuyés sur des formes de solidarité et d'entraide préexistantes à la crise mais renforcées par celle-ci. Dans la continuité du mouvement contre la réforme des retraites, qui soulevait des questionnements proches, ces processus encouragent à repenser la santé au travail comme un enjeu sociétal fondamental qui dépasse le cadre de l'entreprise.

^Z La logistique d'Amazon s'appuie sur un réseau de sous-traitance qui concerne une multiplicité d'acteurs : des entreprises publiques comme La Poste et sa filiale Chronopost, des filiales privatisées de la SCNF comme Geodis, des grands groupes de logistique comme TNT, Fedex ou XPO, ainsi que de très nombreuses PME du transport et de la livraison.

— BIBLIOGRAPHIE

- Benvegnù C., Tranchant L. (à paraître), « Warehousing Consent. Regards croisés sur la conflictualité en contexte de précarité dans les entrepôts français et italiens », in *Travail et emploi*.
- Décosse F. (2013), « Entre « usage contrôlé », invisibilisation et externalisation. Le précarier étranger face au risque chimique en agriculture intensive », in *Sociologie du travail*, n° 55, p. 322-340.
- Dejours C., Cru D. (1983), « Les savoir-faire de prudence dans les métiers du bâtiment. Nouvelle contribution de la psychopathologie du travail à l'analyse des accidents et de la prévention dans le bâtiment », in *Les cahiers médico-sociaux*, Genève.
- Gaborieau D. (2012), « "Le nez dans le micro". Répercussions du travail sous commande vocale dans les entrepôts de la grande distribution alimentaire », in *La nouvelle revue du travail*, <https://journals.openedition.org/nrt/240?lang=en>
- Gaborieau D. (2015), « Santé au travail et guidage vocale dans les entrepôts de la grande distribution », in Thébaud-Mony A., Davezies P., Vogel L., Volkoff S., *Les Risques du travail. Pistes critiques et pratiques*, Paris, La Découverte, p. 219-222.
- Govaere V. (2009), « La préparation de commandes en logistique, Mutations technologiques et évolutions des risques professionnels », in *Hygiène et sécurité du travail*, INRS, n° 214, p. 3-14.
- Jounin N. (2006), « La sécurité au travail accaparée par les directions: Quand les ouvriers du bâtiment affrontent clandestinement le danger », in *Actes de la recherche en sciences sociales*, Vol.165, n°5, p. 72-91.
- Rivoal H. (2019), « Entre contraintes du flux et logiques sanitaires. Recompositions et maintien de l'hégémonie masculine dans une grande entreprise de distribution », in *Sociétés contemporaines*, Vol.1, n° 113, p. 85-111.
- Tranchant L. (2018), « L'intérim de masse comme vecteur de disqualification professionnelle. Le cas des emplois ouvriers de la logistique », in *Travail et emploi*, Vol. 3, n° 155-156, p. 115-140.
- Volkoff, S., Thébaud-Mony, A. (2000), « Santé au travail: l'inégalité des parcours », in Didier Fassin (éd.), *Les inégalités sociales de santé*, Paris, La Découverte, p. 349-361.