



**HAL**  
open science

# Fronts écologiques et combats ouvriers : le laboratoire de la logistique

Baptiste Chocteau, David Gaborieau, Nicolas Raimbault

## ► To cite this version:

Baptiste Chocteau, David Gaborieau, Nicolas Raimbault. Fronts écologiques et combats ouvriers : le laboratoire de la logistique. Collectif Asphalte. Tenir la ville. Luttés et résistances contre le capitalisme urbain, Les Etaques, 2023, 978-2-490-20517-2. hal-04756602

**HAL Id: hal-04756602**

**<https://hal.science/hal-04756602v1>**

Submitted on 28 Oct 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.

# Fronts écologiques et combats ouvriers : le laboratoire de la logistique

*Baptiste Chocteau, David Gaborieau et Nicolas Raimbault*

**À mesure que les activités logistiques ne cessent d'affirmer leur centralité dans le capitalisme contemporain, les luttes se multiplient au sein et autour des entrepôts. Chaque nouveau projet fait face, presque à chaque fois, à des mobilisations écologiques. Les oppositions aux implantations logistiques et les luttes syndicales en entrepôts articulent des critiques à la fois des modes de production du flux, de l'urbanisation des métropoles et de la destruction des espaces naturels. La rencontre des luttes logistiques pourrait faire émerger une écologie populaire des modes d'approvisionnement.**

Depuis environ un demi-siècle, les mutations du capitalisme se traduisent par un développement marqué des activités logistiques. Celles-ci prennent en charge des flux de marchandises entre les différents maillons du système économique, des lieux de production aux lieux de consommation et de traitement des déchets. L'organisation de la production et de la distribution en juste-à-temps, exacerbée par l'explosion du e-commerce, renforce la centralité de la logistique dans le capitalisme contemporain.

Physiquement, ce secteur économique regroupe non seulement de nombreuses activités de transport, des flux internationaux aux livraisons à domicile, mais aussi des entrepôts, où sont réalisés la préparation des commandes et les (dé)chargements des véhicules. Le développement d'Amazon repose par exemple sur un vaste réseau d'entrepôts. Les colis commandés par les clients sont d'abord produits dans ces hangars géants, dépassant parfois les 100 000 m<sup>2</sup>. Les livraisons vers les clients et les points relais sont ensuite organisées dans des bâtiments plus petits, de quelques dizaines de milliers de mètres carrés.

Sur la période récente, ces bâtiments logistiques ont littéralement proliféré, atteignant une croissance moyenne de 1,5 million de m<sup>2</sup> par an entre 2010 et 2020 en France, pour atteindre aujourd'hui les 90 millions de mètres carrés<sup>1</sup>. Les entrepôts sont principalement implantés aux portes des grandes agglomérations urbaines, généralement le long des rocades et des autoroutes. Les zones logistiques relèvent désormais du paysage ordinaire des grandes périphéries urbaines.

En tant qu'infrastructure de la métropolisation, la logistique rend compte des inégalités sociales exacerbées au sein des plus grandes villes. En France, ce secteur rassemble 1,5 million d'emplois, dont 1,2 million sont occupés par des ouvriers : 700 000 travaillent dans les entrepôts, et 500 000 conduisent poids lourds et véhicules de livraison. Rassemblant près d'un quart des ouvriers français, la logistique constitue un secteur majeur d'emplois en France, et plus généralement dans les économies post-industrielles. Durant le mouvement des Gilets Jaunes, les ouvriers des entrepôts, nombreux parmi les hommes mobilisés<sup>2</sup>, sont apparus ainsi comme une des principales figures ouvrières contemporaines.

---

<sup>1</sup> Samson Claude, « L'entrepôt, un bâtiment à (au moins) deux étages », *Administration*, n° 275, p. 28-29.

<sup>2</sup> Collectif d'enquête Gilets jaunes, « Enquêter in situ par questionnaire sur une mobilisation. Une étude sur les gilets jaunes », *Revue française de science politique*, vol. 69, n° 5-6, 2019, p. 869-892.

La logistique génère donc des conflictualités contribuant à structurer différentes catégories de centralités populaires dans les espaces (péri) urbains, au sens d'espaces concentrant pour les classes populaires des ressources matérielles, relationnelles et symboliques<sup>3</sup>. Les zones d'entrepôts constituent des centralités ouvrières, avec la constitution d'un prolétariat logistique au sein duquel pourrait s'affirmer un renouveau du syndicalisme. Elles sont aussi des centralités productives, ce qui les positionne comme des espaces stratégiques pour le blocage de l'économie. Ces espaces sont enfin des centralités pour les mobilisations écologiques, puisque les entrepôts s'étendent bien souvent sur des terres agricoles, dont la défense est devenue un enjeu de lutte récurrent.

## L'urbanisation logistique, un nouveau front des luttes écologiques

Depuis quelques années, chaque projet d'aménagement de zone logistique ou d'implantation d'entrepôt fait face, presque systématiquement, à des mobilisations locales, de plus en plus souvent relayées par la presse. Le 5 septembre 2022, le journal *L'Humanité* dédie notamment un dossier à « cette France qui refuse les entrepôts géants »<sup>4</sup>. Les luttes contre les projets d'implantation logistique deviennent ainsi un classique des conflits d'aménagement et politisent l'urbanisation logistique.

La forte demande du système productif et distributif en surfaces d'entrepôt a conduit, tout particulièrement à partir des années 2000, à l'aménagement de nombreuses zones logistiques. L'émergence de grands développeurs et de fonds d'investissement internationaux spécialisés dans l'immobilier logistique y aiguille d'importants flux de capitaux. Ces nouvelles zones logistiques sont presque systématiquement construites sur des terrains agricoles. Ce faisant, elles contribuent de manière massive à l'artificialisation des sols, particulièrement autour des grandes agglomérations urbaines et le long des autoroutes.

Dès les années 2000, ces opérations d'aménagement sont politisées à l'échelle locale, principalement par des associations de riverains qui dénoncent leurs effets sur la qualité de vie<sup>5</sup>. En effet, les implantations logistiques engendrent d'intenses circulations de poids lourds, donc une pollution de l'air et un encombrement des routes, ainsi que des pollutions lumineuses, ces sites étant nombreux à fonctionner toute la nuit. Au-delà de la qualité de vie, des associations environnementales se sont aussi précocement saisies de ces questions d'aménagement. Dans un premier temps, elles se sont surtout attachées aux enjeux écologiques locaux, tels que la protection des zones humides menacées par l'aménagement de nouvelles zones logistiques. Dans le cadre de celle du Val Bréon (Châtres, Seine-et-Marne), France Nature Environnement 77 a obtenu, *via* des actions judiciaires, de laisser près de la moitié de la surface de la zone en espaces naturels et de mettre en place des servitudes de non-constructibilité. Les mobilisations portent également sur les risques : les entrepôts peuvent stocker des marchandises dangereuses. Les entreprises utilisatrices d'entrepôts (e-commerce, industrie, grande distribution ou prestataires logistiques) étant le plus souvent locataires de leur site, potentiellement dans le cadre de baux de courte durée, il est difficile de connaître l'activité réelle d'un entrepôt et donc sa dangerosité. Dans la ville nouvelle de Sénart en Seine-et-Marne, l'Association de défense des intérêts des riverains des ZA de Sénart (ADIR) est

---

<sup>3</sup> Collectif Rosa Bonheur, « Centralité populaire : un concept pour comprendre pratiques et territorialités des classes populaires d'une ville périphérique », *SociologieS*, juin 2016. En ligne : <https://journals.openedition.org/sociologies/5534>

<sup>4</sup> « Contre les projets "hub-uesques" de Chronopost ou Amazon : cette France qui refuse les entrepôts géants », *L'Humanité*, 5 septembre 2022.

<sup>5</sup> Barbier Clément, « Défendre une cause perdue ? La gestion des contradictions d'un grand projet de renouvellement urbain dans l'agglomération lilloise (2007-2015) », *Politix*, n° 127, 2019, p. 109-133.

parvenue, avec France Nature Environnement 77, à empêcher l'implantation d'un entrepôt classé Seveso en 2017.

Un double tournant s'observe depuis la fin des années 2010 : les mobilisations sont maintenant quasiment systématiques, et se mettent en réseau. Dans la région Centre-Val de Loire, le collectif Lutttes Locales Centre articule pas moins de dix mobilisations contre des projets logistiques, à Beaugency, Meung-sur-Loire (Loiret), Mer (où étaient programmés cinq projets), Salbris, Romorantin, Lamotte-Beuvron (Loir-et-Cher) et Vierzon (Cher). Ce réseau comprend aussi plusieurs mobilisations contre des projets agricoles (mégabassines, fermes industrielles) ou des aménagements routiers. Les membres de ce réseau sont des collectifs locaux, formés de riverains des différentes opérations dénoncées, et de sections départementales d'associations nationales, telles qu'Extinction Rébellion Orléans ou Attac Loiret.

Enfin, le réseau est soutenu par les principales associations écologiques nationales. Lutttes locales Centre s'inscrit en effet dans le réseau national coordonné par l'association Terres de Lutttes. Celui-ci est l'un des héritiers du mouvement contre les « grands projets inutiles », initialement centré contre les infrastructures de transport, en lien direct avec la ZAD de Notre-Dame-des-Landes. Durant l'été 2023, la constitution d'un réseau national rassemblant les luttes opposées aux implantations logistiques a vu le jour, sur le modèle du réseau de collectifs opposés aux infrastructures routières, intitulé la Déroute de Routes, dont les actions coordonnées avec les Soulèvements de la Terre ont connu un retentissement important.

Avec leur mise en réseau, les objectifs de ces mobilisations contre les projets logistiques changent également de dimension. L'articulation de la dénonciation des impacts écologiques locaux et globaux est systématique. Au-delà des nuisances locales, les pollutions engendrées par la multiplication des flux de marchandises aux échelles globale, nationale et locale, sont pointées. Ces flux sont notamment routiers et sont à l'origine de près de 50 % des émissions des transports routiers en France<sup>6</sup>. En Île-de-France, le taux de croissance du transport de marchandises est deux fois plus élevé que celui du transport de passagers<sup>7</sup>. Surtout, la question centrale pour les mobilisations devient celle d'empêcher l'artificialisation des sols. L'enjeu n'est donc pas de limiter les impacts locaux d'une implantation logistique, mais de stopper l'urbanisation logistique. Un militant du collectif Lutttes Locales Centre résume ce changement d'approche : « Nous n'en voulons juste plus de nouvelles [zones logistiques]. Que l'on commence par optimiser les espaces existants avant d'en créer de nouveaux. »<sup>8</sup> Enfin, la création d'emplois promise par ces implantations est de plus en plus souvent présentée comme un mirage : « emplois précaires, temps partiels, pénibilité, accidents du travail sont les caractéristiques de ce secteur »<sup>9</sup>.

## À Montbert, une coalition « contre Amazon et son monde »

Depuis la fin des années 2010, les luttes contre Amazon se sont multipliées. Elles ont notamment abouti à l'abandon officiel de projets à Montbert (Loire-Atlantique), Dambach-la-Ville et Ensisheim (Haut-Rhin), Belfort (Territoire de Belfort), Fournès (Gard) et Petit-Couronne (Seine Maritime). Ces différentes luttes rassemblent des collectifs locaux et des organisations nationales,

---

<sup>6</sup> Source : Ministère de la transition écologique, 2022.

<sup>7</sup> (Blanquart *et al.*, 2019)

<sup>8</sup> « Lutttes locales Centre, collectif antiplateformes », *L'Humanité*, 3 novembre 2022.

<sup>9</sup> France Nature Environnement, « Méga-entrepôts : maxi bobard et giga-risques. Dossier », 29 juin 2018. En ligne : <https://fne.asso.fr/dossiers/vente-en-ligne-e-commerce-c-est-quoi-le-probleme-avec-les-mega-entrepots>

mis en réseaux par « STOP Amazon et son monde », piloté par Attac, les Amis de la Terre, ANV-COP21 et l'union syndicale Solidaires.

La coalition luttant contre le projet d'entrepôt Amazon dans commune de Montbert, située à vingt kilomètres au sud de Nantes, réunit ainsi riverains, militants écologiques et syndicaux. En 2020, le groupe Amazon dépose un permis pour construire cet entrepôt de 185 000 m<sup>2</sup>. Le projet est officiellement soutenu par Grand Lieu Communauté, l'intercommunalité à laquelle appartient Montbert<sup>10</sup>. Dès que la nouvelle paraît dans la presse locale, en octobre 2020, une contestation s'organise autour des collectifs STOP Amazon 44 et ANINA, « Amazon Ni Ici Ni Ailleurs ».

Le collectif STOP Amazon 44 regroupe une myriade d'associations environnementales, de syndicats nantais, et de milieux militants de la ZAD de Notre-Dame-des-Landes, sensibles à la question de l'expansion d'Amazon sur le territoire national. Trois organisations sont à l'origine de ce collectif : Attac 44, le GIGNV (Groupement d'Intervention des Grenouilles Non Violentes, issu de l'Action Non-Violente ANV 21), et l'Union Solidaires 44. Elles s'étaient déjà regroupées durant l'été 2020 pour s'opposer à l'implantation, à Carquefou, d'un premier entrepôt Amazon de 7 000 m<sup>2</sup> dédié à l'organisation des livraisons. Le collectif ANINA regroupe un ensemble d'associations de Montbert et des communes voisines, investies dans les dispositifs de participation citoyenne et de contestation de projets d'aménagements préexistants. Les militantes et militants d'ANINA sont majoritairement des habitants de Grand Lieu Communauté, tandis que ceux de STOP Amazon 44 sont plus souvent des résidents et des militants de Nantes et son agglomération, ou encore de la ZAD de Notre-Dame-des-Landes.

Les deux collectifs soutiennent des registres de revendications en partie différenciés, mais complémentaires, articulant à différentes échelles la dénonciation des pratiques fiscales, anticoncurrentielles et managériales d'Amazon, et celle des impacts environnementaux et socio-économiques des méga-entrepôts. STOP Amazon 44 reprend les critiques écologiques et sociales du système logistique contemporain. S'y ajoutent des critiques propres au groupe Amazon. En l'espèce, sont visés non seulement le problème de l'évasion fiscale massive, mais aussi les effets de son monopole sur le commerce – facteur de destruction d'emplois –, sur les centres-villes et sur les services publics postaux. Enfin, le collectif insiste particulièrement sur la précarisation et la dégradation des conditions de travail. Les routiers, chauffeurs livreurs et postiers, mis sous pression par la sous-traitance généralisée, se voient imposer des cadences de livraison toujours plus élevées. Les ouvriers des entrepôts Amazon, souvent intérimaires et dont les tâches sont rythmées par des outils numériques, subissent de nombreux accidents de travail, dans une entreprise où les politiques antisyndicales sont particulièrement agressives. ANINA reprend largement à son compte ces arguments contre le modèle économique et logistique d'Amazon, mais développe en parallèle des préoccupations plus localisées. Il dénonce les nuisances, notamment celles du fret routier impliqué par l'entrepôt. Il refuse enfin de fonder le développement local sur un entrepôt géant.

La coalition se forme en quelques semaines au mois de novembre 2020 et trouve un équilibre entre les dimensions locale et globale du travail militant d'argumentation et d'organisation. En s'appuyant sur les différentes compétences, légitimités et échelles des organisations impliquées, elle développe un répertoire d'actions variées des mois de novembre 2020 à octobre 2021. Le savoir-faire, les ressources et l'audience des associations nationales et des syndicats, membres de STOP Amazon 44, permet une visibilité médiatique importante, via la publication de tribunes, brochures et communiqués de presse, et un apport matériel et organisationnel crucial pour la mobilisation. Le collectif riverain, lui, mobilise sa connaissance du territoire pour déposer plusieurs recours

---

<sup>10</sup> Chorhy Jonathan, *Dynamiques de politisations et controverses autour de l'aménagement des espaces économiques péri-métropolitains nantais. Récit comparatif de trois parcs d'activités économiques*, Mémoire de Master 2 Villes et Territoires, Nantes Université, 2021.

juridiques pour contester les autorisations d'urbanisme accordées. À l'échelle nationale, l'association Les Amis de la Terre assure une assistance au montage de recours juridiques.

Outre des courriers envoyés à l'établissement public Grand-Lieu Communauté, un débat public est organisé sous la pression d'ANINA le 30 mars 2021 dans les locaux de l'intercommunalité, ce qui permet de médiatiser la position officielle de la collectivité et les critiques des opposants. Surtout, trois manifestations sont organisées sur le site. Celles du 17 et du 28 novembre 2020 rassemblent respectivement 300 et 2 800 personnes. Des personnalités politiques nationales de gauche y sont présentes, mais aussi le président de la Fédération des Commerçants de France, profession pourtant peu présente sur les théâtres de mobilisations environnementales. Enfin, le 29 mai 2021, une « foire contre Amazon » est organisée.

*Figure 1. Manifestations contre Amazon à Montbert : trois évènements du 17 novembre 2020 au 29 mai 2021*

Le 25 octobre 2021, Grand-Lieu Communauté annonce la fin du projet, justifiant la décision par une « accumulation de contraintes techniques et juridiques décalant largement le calendrier initial ». S'il est complexe de déterminer le rôle de la mobilisation dans cet abandon du projet, il est certain qu'elle a contribué à l'accumulation de contraintes pour l'opération d'aménagement. Dans les faits, il est probable que l'ampleur et la diversité des ressorts de la mobilisation expliquent ce dénouement. L'efficacité des recours juridiques engagés a évidemment pesé, décourageant la collectivité face à un projet déjà retardé. De plus, la large médiatisation des manifestations, touchant un public très divers, sensible aux questions, entre autres, écologiques, syndicales ou encore commerciales a mis une forte pression sur la collectivité. En effet, ces actions à répétition ont fait émerger un débat public et militant sur les enjeux sociaux et écologiques de l'implantation de tels sites logistiques.

## **Sortir de l'entrepôt : quand les luttes ouvrières s'insèrent dans la ville**

Si les rencontres entre collectifs opposés aux implantations logistiques et ouvriers de la logistique mobilisés sur des enjeux salariaux sont encore rares, on peut cependant analyser des dynamiques de rapprochement. Dans les luttes en entrepôt, les revendications dépassent parfois le cadre strict de l'entreprise pour aborder des enjeux liés aux espaces (péri-)urbains. De même, comme nous l'avons déjà souligné, les collectifs locaux mobilisent contre la logistique des arguments qui relèvent de la sphère du travail. Analyser ces articulations est une façon de penser les relations capital-travail-espace et de mettre en évidence la dimension spatiale des rapports de production.

La difficulté à construire ces rencontres et à articuler les thématiques peut d'abord être imputée à la faiblesse des luttes ouvrières dans le secteur de la logistique. En France, seuls 4 % des ouvriers de la logistique sont syndiqués (contre 10 % en moyenne chez les ouvriers selon l'INSEE) et les conflits que l'on peut observer dans les entreprises logistiques sont souvent courts, fragmentés, majoritairement cantonnés à des positions défensives de préservation des emplois, et peu soutenus par les fédérations syndicales. Une des raisons principales de cette faiblesse est directement liée à la répartition spatiale des activités productives, puisque l'éclatement des sites logistiques en petites et moyennes unités, parfois indépendantes juridiquement bien qu'appartenant à des grands groupes, limite le potentiel de conflictualité. À cet éclatement spatial s'ajoute une grande précarité

de la main-d'œuvre qui limite les possibilités d'ancrage dans l'entreprise, même si les intérimaires restent attachés à un secteur géographique<sup>11</sup>.

Paradoxalement, cette faiblesse peut parfois susciter un syndicalisme plus ouvert à des thématiques qui dépassent le cadre salarial et productif au sens strict. Lorsque des sections syndicales rencontrent des difficultés à occuper des positions fortes au sein de leur entreprise, sortir de l'entrepôt pour investir d'autres espaces politiques et de luttes peut en effet constituer une stratégie dans la construction du rapport de force. C'est par exemple le mouvement opéré par l'équipe syndicale CGT de l'entrepôt Geodis à Gennevilliers. Engagés dans un cycle de lutte depuis 2015, les militants de cet entrepôt ont compensé la difficulté à mobiliser une main-d'œuvre majoritairement intérimaire et très précaire en construisant des passerelles avec divers pôles du militantisme. Ils sont notamment intervenus dans les grèves des postiers des Hauts-de-Seine, dans les rassemblements des salariés Monoprix du département, dans les occupations étudiantes contre la sélection à l'université et participent activement aux mobilisations organisées par l'Union Locale CGT de Gennevilliers ou, plus récemment à des événements de la France Insoumise locale. En retour, ils sont régulièrement amenés à activer ces réseaux pour mettre en œuvre des blocages logistiques de la plateforme où ils travaillent, cette méthode permettant de contourner les difficultés à faire grève dans le secteur. Lorsque ces blocages prennent une ampleur importante, comme ce fut le cas le 24 avril 2017, en soutien à une revendication de hausse des salaires et d'embauche des intérimaires, ils ont un fort impact sur l'autoroute A86 qui longe l'entrepôt et rendent la mobilisation visible depuis les tours du quartier du Luth, situé de l'autre côté de l'autoroute.

Dans les années 2010, les croisements entre des ouvriers de la logistique et d'autres franges du mouvement social se sont par ailleurs renforcés, nourris par la médiatisation croissante de l'idée selon laquelle la logistique est désormais un secteur stratégique des économies occidentales. Du collectif « Bloquons tout », constitué pendant le mouvement contre la Loi Travail, aux Gilets jaunes qui ont multiplié les blocages d'entrepôts sur tout le territoire, en passant par les campagnes anti-Amazon menées par des organisations écologistes, la logistique est devenue la cible de nombreuses attaques, répondant à la centralité de ce secteur d'activité. Au plus fort du mouvement des Gilets jaunes, les ouvriers Geodis ont ainsi participé à de multiples blocages en compagnie des groupes locaux qui étaient apparus en Île-de-France. Les syndicalistes ont en fait déclenché une grève dans l'entrepôt de Gennevilliers dès le lendemain du discours présidentiel de décembre annonçant le déploiement d'une « prime Macron » au bon vouloir des entreprises. Pour contourner la grève, le groupe Geodis détournait les colis de Gennevilliers vers d'autres plateformes, mais les contacts établis avec les Gilets jaunes permettaient aux syndicalistes de suivre les flux et de viser des sites logistiques dans de nombreuses localités. À la fin de cette séquence, un rassemblement appelé devant l'entrepôt, contre la répression antisyndicale déployée par le groupe, a réuni l'ensemble de ces composantes politiques ainsi qu'une délégation des Gilets noirs, un mouvement de coordination des luttes de réfugiés en Île-de-France.

*Figure 2. Rassemblement contre la répression antisyndicale devant l'entrepôt Geodis, 4 juillet 2019.*

La mobilisation des ouvriers Geodis à Gennevilliers illustre comment la centralité des activités logistiques peut favoriser les croisements militants dans les métropoles. L'éclatement des unités productives peut être dépassé, à condition que puissent s'opérer des déplacements dans les modes d'action syndicaux. On peut ainsi considérer que la zone logistique, cette forme urbanistique où les entrepôts se concentrent, constitue un espace politique prometteur. Si ces espaces sont peu adaptés

---

<sup>11</sup> Benvegnù Carlotta, Gaborieau David et Tranchant Lucas, « Fragmented But Widespread Microconflicts : Current Limits and Future Possibilities for Organizing Precarious Workers in the French Logistics Sector », *New Global Studies*, vol. 16, n° 1, 2022, p. 69-90.

à la forme institutionnelle et dominante du syndicalisme en entreprise, ils peuvent en revanche susciter une territorialisation des luttes qui croiserait les thématiques salariales, sociales, urbaines et écologiques.

## « Demain, des intérimaires et du CO<sub>2</sub> ? »

Comme c'est le cas pour d'autres secteurs d'activité, notamment dans l'industrie lourde, les alliances entre syndicalistes, écologiques et collectifs citoyens demeurent entravées par des contradictions fortes, notamment entre des principes de défense de l'emploi à tout prix et des logiques de préservation des espaces naturels et agricoles. Des convergences émergent peu à peu contre les projets d'entrepôts Amazon, ou plus généralement contre de nouvelles zones logistiques, balayant les promesses de nouveaux emplois. Les organisations écologiques participent cependant encore rarement aux luttes propres aux zones logistiques existantes. Les syndicalistes Geodis de Gennevilliers n'hésitent pas, sur un autre registre, à faire le lien entre la dégradation de leurs conditions de travail et les conséquences écologiques de la sous-traitance des activités ferroviaires. Lors d'un rassemblement organisé par l'intersyndicale SNCF opposée à la réforme du statut des cheminots et cheminotes en 2017, le délégué syndical Geodis Gennevilliers expliquait ainsi : « Ils [la SNCF] ont remplacé le fret ferroviaire par des camions Geodis et des entrepôts dégueulasses... est-ce que c'est ça qu'on veut pour demain, des intérimaires et du CO<sub>2</sub> ? »<sup>12</sup>

Sans que ces situations soient encore les plus fréquentes, on peut parfois croiser au sein des collectifs citoyens opposés aux implantations logistiques des ouvriers du secteur qui parviennent à articuler enjeux professionnels et questions écologiques. Dans le Collectif Stop Val Béton, qui fédère les oppositions à l'extension des zones logistiques du Val Bréon, Christophe, cariste en entrepôt et syndicaliste CGT, justifie son engagement par une critique des incohérences entre schémas d'implantation logistique et politiques d'urbanisme. Depuis l'entrepôt où il travaille, il voit arriver chaque matin, à l'aube, des intérimaires qui traversent l'Île-de-France dans des trains de banlieue, puis qui doivent circuler en trottinettes électriques sur les routes départementales, les accès en transport en commun étant trop éloignés du site. Des situations comme celles-ci, qui illustrent plus largement la déconnexion croissante entre espaces de vie et espaces de travail chez les ouvriers de la logistique, encouragent à penser ensemble l'organisation des espaces productifs, urbains et agricoles. Christophe le résume ainsi : « C'est absurde de construire des entrepôts sur des terres agricoles, dans un coin où de toute façon les gens ne veulent pas bosser là-dedans, tout ça pour récupérer de la taxe foncière. »<sup>13</sup>

La situation rencontrée à Val Bréon n'a rien d'exceptionnel si l'on observe la forme prise par le déploiement des activités logistiques tel qu'il se conjugue aux logiques immobilières qui le sous-tendent désormais. Dans les grandes métropoles, les créations d'entrepôts se font principalement sur le front de l'urbanisation, donc à la lisière des zones urbaines et périurbaines, dans des espaces à faible densité résidentielle. Du point de vue immobilier, ces espaces peu coûteux sont susceptibles de générer de fortes valorisations. Du point de vue logistique, ils permettent de concevoir *ex nibilo* des projets adaptés aux exigences productives du moment, plutôt que d'avoir à réhabiliter des espaces déjà artificialisés. Ce faisant, ils génèrent à la fois de l'artificialisation des sols, incluant une destruction d'écosystèmes et de terres fertiles, et des mobilités contraintes, coûteuses en temps et en énergie pour les salarié.es. Ironiquement, ces plateformes logistiques en perpétuel renouvellement sont les plus enclines à revendiquer des statuts « Haute Qualité Environnementale » du fait d'une facilité d'adaptation à l'évolution des normes environnementales. On peut donc considérer qu'elles

---

<sup>12</sup> Carnet de Terrain, David Gaborieau, juin 2017.

<sup>13</sup> Carnet de Terrain, David Gaborieau, mars 2021.

constituent également un enjeu symbolique de lutte pour la définition de ce que doit être un approvisionnement écologique des espaces métropolitains.

## Une écologie populaire des modes d'approvisionnement

L'approvisionnement des grandes métropoles peut difficilement se passer de logistique. En concentrant population et activités productives, les villes suscitent des besoins en acheminement de biens et de matières de toutes sortes. Mais à travers les oppositions aux implantations logistiques, comme à travers les résistances qui opèrent dans et autour des entrepôts, on peut voir émerger une tentative de délimitation critique du champ des activités logistiques, ou du moins une tentative de réponse à son déploiement.

Ces critiques se sont d'abord focalisées sur le cas Amazon, ce qui explique en partie la maturité de ces mobilisations : également ciblé par les Gilets jaunes puis par l'activisme écologiste, le géant du e-commerce américain coalise à la fois une critique de la surconsommation, de l'artificialisation des sols, de la destruction d'emplois, de la dégradation des conditions de travail et de la fraude fiscale. Lorsque cette critique s'étend à toutes les activités logistiques de grande ampleur, c'est non plus seulement un modèle de consommation qui est visé, mais toute l'architecture des modes d'approvisionnement qui se trouve mise en question. La multiplication des conflits locaux liés à des grands aménagements routiers, infrastructures de l'expansion logistique, prolonge cette dynamique.

L'implication des salariés de la logistique dans ces luttes n'a rien d'évident, mais elle constitue un enjeu décisif des mobilisations à venir. Les ouvriers des entrepôts sont de fins connaisseurs des mécanismes productifs et des observateurs attentifs de leurs mutations. Ils sont aussi victimes de ces processus, qui entrecroisent la transformation des modes de production du flux, celle des modes d'urbanisation des métropoles et la destruction des espaces naturels qui les entourent. Les intégrer aux luttes logistiques au sens large, c'est se garantir de ne pas limiter la critique à une simple défense du cadre de vie, majoritairement portée par les classes moyennes et supérieures. Cette critique s'intègre à une réflexion plus large sur les manières d'habiter les métropoles et leurs périphéries, qui positionne les classes populaires au centre de l'analyse. Surtout, cette approche souligne combien les centralités populaires sont susceptibles de jouer un rôle moteur dans la régulation, voire la refondation, de nos modes d'approvisionnement.

### Pour aller plus loin

Alimahomed-Wilson Jake, « La révolution de la e-logistique. E-commerce, travail et retransformation de la chaîne d'approvisionnement de la Californie du Sud », *Travail et Emploi*, n° 162, 2020, p. 103-126.

Attac, « Contre Amazon et son monde », *Dossier Lignes d'Attac*, n° 131, octobre 2022. En ligne : [https://france.attac.org/IMG/pdf/\\_131-la\\_8p-pms215-web.pdf](https://france.attac.org/IMG/pdf/_131-la_8p-pms215-web.pdf).

Barca Stefania, « Sur l'écologie de la classe ouvrière : un aperçu historique et transnational », *Écologie & politique*, n° 50, 2015, p. 23-40.

Benvegnù, Carlotta et Gaborieau David, « Les mondes logistiques. Introduction. De l'analyse globale des flux à l'analyse située des pratiques de travail et d'emploi », *Travail et emploi*, n° 162, 2020, p. 5-22.

Benvegnù Carlotta, Gaborieau David et Tranchant Lucas, « Fragmented But Widespread Microconflicts : Current Limits and Future Possibilities for Organizing Precarious Workers in the French Logistics Sector », *New Global Studies*, vol. 16, n° 1, 2022, p. 69-90

Chocteau Baptiste, *Les Espaces périurbains nantais comme lieux d'émergences de mobilisations. Approche géographique d'occupations, blocages et manifestations*, Mémoire en Géographie du Master 2 SAGT, Nantes Université, 2022.

Chorhy Jonathan, *Dynamiques de politisations et controverses autour de l'aménagement des espaces économiques péri-métropolitains nantais. Récit comparatif de trois parcs d'activités économiques*, Mémoire de Master 2 Villes et Territoires, Nantes Université, 2021.

Collectif Rosa Bonheur, « Centralité populaire : un concept pour comprendre pratiques et territorialités des classes populaires d'une ville périphérique », *SociologieS*, juin 2016.

Lefèvre Bruno et Wiart Louis, « Alibaba et Amazon sous le feu des critiques », *La Revue Nouvelle*, vol. 76, n° 4, 2021, p. 65-74.

Samson Claude, « L'entrepôt, un bâtiment à (au moins) deux étages », *Administration*, n° 275, 2022, p. 28-29.