

Les ouvriers de la logistique, un enjeu stratégique pour le

<https://www.contretemps.eu>

syndicalisme

redaction

Terminaux pétroliers et zones logistiques bloqués lors du mouvement contre la loi Travail, blocage du port d'Oakland en soutien d'« Occupy » ou encore mouvements de grève dans des entrepôts Amazon en Allemagne : l'actualité du secteur de la logistique a été marquée par des luttes. Le système économique contemporain, en flux tendus, est vulnérable dès lors qu'il dépend de quelques nœuds logistiques stratégiques tels que les ports maritimes, véritables goulets d'étranglement que des luttes peuvent bloquer efficacement.

Entre 2013 et 2018, le site Terrains de luttes a proposé un espace d'échange afin de prendre le temps de l'examen concret et du recul historique, pour donner à voir à la fois la situation des classes populaires et comprendre les stratégies des classes dominantes. Il avait vocation à fournir des armes intellectuelles critiques dans une perspective anticapitaliste, rationnelle et empirique. Ce site visait aussi à construire des ponts et des échanges entre chercheurs engagés, militants et travailleurs afin d'alimenter et de solidariser les différents fronts des luttes.

Pour ce faire, le site publiait régulièrement (d'abord sur une base quotidienne puis hebdomadaire) des entretiens réalisés par des chercheurs, des militants ou des journalistes ; des récits et des analyses d'évènements (grèves, manifestations, etc.) et d'activités (action des lobbyistes, répression patronale, etc.), des reportages vidéos ou des chroniques. Dans un paysage militant où beaucoup de sites animés par des intellectuels engagés privilégient les discussions théoriques, l'objectif de ce site était d'incarner, pour mieux les dénoncer et les combattre, les transformations et les effets du capitalisme à travers des visages et des figures, des adresses et des lieux, des institutions et des organisations, des pratiques et des évènements.

Terrains de luttes a disparu mais a confié ses archives à Contretemps et nous permet ainsi de [les publier aujourd'hui](#).

Depuis environ 40 ans, les mutations du capitalisme entraînent un développement marqué des activités logistiques qui prennent en charge les flux de marchandises des lieux de production aux lieux de consommation. La logistique rassemble des opérations concrètes et physiques comme le transport ou l'entreposage (la préparation des commandes dans les entrepôts), et des opérations stratégiques et organisationnelles comme le pilotage des flux dit « *supply chain management* ».

Le nombre d'emplois logistiques est en forte croissance depuis les années 1970. En France, il y en aurait aujourd'hui entre 1,5 et 2 millions. Les trois quarts sont des emplois d'ouvriers, manutentionnaires ou conducteurs, soit plus de 20% des ouvriers français. Il s'agit de la seule catégorie d'ouvriers en croissance franche durant cette période (+10%), alors que l'industrie manufacturière a perdu 30% de ses emplois ouvriers (2,8 millions). La logistique s'affirme donc comme l'un des principaux secteurs d'emplois ouvriers dans le capitalisme contemporain.

Les ouvriers n'ont pas disparu mais ils sont de plus en plus nombreux à travailler en dehors des secteurs industriels.

La logistique dans le capitalisme contemporain

Le développement logistique est avant tout une conséquence du passage du fordisme au post-fordisme. L'efficacité des systèmes de production flexibles, car éclatés en de nombreux fournisseurs par les donneurs d'ordre industriels, pilotés depuis l'aval par ces derniers (déclenchement de la production à la commande), repose sur le recours aux flux tendus. Or, cette organisation entraîne une multiplication des envois de marchandises à traiter, de taille toujours plus petite. Elle décuple les services logistiques nécessaires, tant opérationnels (transports et surtout préparation de commande, tri des envois) que stratégiques (pilotage des flux). De plus, ces systèmes productifs se globalisent massivement, entraînant une augmentation des distances et de la complexité des chaînes de transport. Une technologie logistique a été décisive en la matière : le conteneur maritime.

Parallèlement, en aval, la grande distribution étend son empire dans le domaine commercial avec un modèle d'affaire reposant également sur les flux tendus. La montée en puissance du e-commerce, principal moteur actuel du développement logistique, exacerbe ces logiques. Les marchandises allant directement des entrepôts aux domiciles des consommateurs, ce service entraîne encore une croissance et une fragmentation des envois.

Enfin, le développement logistique est lié à des choix politiques néolibéraux : libre-échange et libéralisation des services postaux et des marchés du transport, notamment du transport routier.

Cependant, le développement logistique ne résulte pas exclusivement de la croissance de nouveaux services nécessaires au capitalisme contemporain. La logistique contemporaine comporte également des activités qui existaient déjà mais ne relevaient pas d'une industrie autonome appelée logistique.

L'entrepôt au cœur de la logistique

L'émergence et l'autonomisation de la logistique en tant qu'industrie est relativement récente. Elle débute dans les années 1970-1980 et se poursuit actuellement. Elle résulte de trois phénomènes.

C'est d'abord le résultat d'un processus interne aux entreprises. Les directions d'entreprise voient la logistique comme un nouveau gisement de compétitivité, ce qui conduit à définir des fonctions logistiques dans l'entreprise et à les optimiser.

Rapidement, la distinction de fonctions logistiques au sein de l'entreprise conduit à les trier selon leur dimension stratégique. Les tâches opérationnelles concrètes sont généralement définies comme subalternes. Afin d'en réduire le coût et d'en augmenter la flexibilité, les entreprises industrielles et commerciales externalisent progressivement leurs opérations de transport et d'entreposage à des filiales ou à des prestataires spécialisés. Apparaît ainsi un marché de prestataires logistiques, en cours de globalisation, dont la croissance est mécaniquement nourrie par ce mouvement d'externalisation. Ces prestataires prennent généralement en charge l'exploitation d'un réseau d'entrepôts de leur client, pour une région et/ou un produit donné, et se chargent d'organiser les flux de transport générés par

Enfin, derrière ces deux premiers phénomènes, un lieu dédié aux activités logistiques prend une importance particulière : l'entrepôt qui se distingue alors à la fois de l'usine et du magasin puisqu'il regroupe les activités logistiques qui avaient lieu dans l'usine (stockage-expédition) et dans le magasin (réception-stockage). L'entrepôt est finalement une façon d'optimiser le stock et la préparation de commandes. Il s'y déroule souvent également des tâches productives de finalisation des produits.

Ces activités logistiques renvoient à un capitalisme d'entreprises grandes et moyennes, souvent d'échelle nationale voire internationale, qui sous-traitent en chaîne les activités opérationnelles : des grands prestataires logistiques internationaux aux sous-traitants artisanaux du transport. L'activité logistique de ces entreprises repose sur plusieurs entrepôts dédiés organisés en réseau, ayant généralement un faible ancrage local, l'implantation d'un entrepôt étant régulièrement remise en cause dans le cadre de l'optimisation incessante des organisations logistiques. Ces établissements-entrepôts sont mis en compétition par les contrats de prestations et sont donc sous la pression de donneurs d'ordre. Ainsi, les ouvriers des entrepôts et du transport sont pris dans les relations de domination entre donneurs d'ordre, prestataires et sous-traitants.

La logistique regroupe donc deux mondes ouvriers : d'un côté, les entrepôts concentrent dans certaines périphéries urbaines un travail ouvrier majoritairement non qualifié, de l'autre, les livraisons urbaines sont marquées par la sous-traitance voire l'uberisation.

Forte pénibilité, emplois précaires, faible syndicalisation

Environ 700 000 ouvriers travaillent dans des entrepôts en France. Quelle modification du groupe ouvrier entraîne l'essor de ces emplois ?

La taille des entrepôts est très variable, de moins de 1000 m² à 150 000 m², de même que les activités ayant lieu à l'intérieur. Le nombre d'emplois d'un entrepôt dépend ainsi non seulement de sa taille mais plus encore de la complexité des opérations à réaliser sur les marchandises. Certains ne représentent qu'une dizaine d'emplois tandis que les grands entrepôts du e-commerce peuvent embaucher jusqu'à plusieurs milliers d'ouvriers. De plus, les entrepôts étant souvent regroupés en zones logistiques de 5 ou 10 établissements, le nombre d'emplois générés par les activités logistiques dans les communes concernées est généralement de l'ordre de celui d'une usine moyenne, soit quelques centaines d'emplois. L'exploitation d'un entrepôt repose sur deux principaux types d'emplois. Le travail de préparateur de commande, dit aussi manutentionnaire, magasinier ou encore « *picker* », ne nécessite aucune qualification. Celui de cariste suppose l'obtention du certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES).

Le travail des préparateurs de commande et des agents de tri, les plus nombreux, consiste à produire les palettes ou les colis et trier les envois qui seront ensuite expédiés vers leurs destinataires. La production et le tri des colis sont généralement organisés le long de tapis roulants. Pour les palettes, le préparateur travaille sous « commande vocale ». Un logiciel (directement relié au pilotage des flux à l'échelle de l'entreprise) lui dicte, à travers son

casque, les marchandises à prendre et à installer sur la palette et donc son parcours au sein de l'entrepôt. L'introduction de ce procédé a entraîné une intensification marquée du travail, doublée d'un processus de déqualification. Cette intensité est encore renforcée par le versement de primes dépendantes de la productivité individuelle particulièrement attractives pour des employés payés au SMIC.

La conséquence de cette organisation du travail est l'explosion de la productivité de ces ouvriers, mais aussi celle des accidents du travail (plus nombreux que dans le BTP). Ces conditions de travail sont le corollaire des caractéristiques de la logistique : une position subalterne dans la chaîne de valeur au service de l'aval (souvent résumé par la figure omniprésente du « client »). Ces activités ne sont pas définies comme une valeur ajoutée, mais seulement comme un coût à réduire. Ces conditions de travail entraînent aussi une importante instabilité des effectifs, avec un fort absentéisme et « *turn over* », en lien avec un recours important à l'intérim.

Une évolution majeure pourrait redistribuer les cartes : l'automatisation (plus ou moins totale) des entrepôts. Cette dynamique va certainement modifier les conditions de travail et peut-être réduire progressivement le nombre d'emplois nécessaires dans les entrepôts.

Tout ceci explique la faible syndicalisation des ouvriers. L'émergence de ces emplois est contemporaine de l'érosion syndicale. La logistique ne peut donc se prévaloir d'une histoire syndicale. De plus, d'un point de vue institutionnel, les emplois de l'entrepôt se trouvent éclatés dans plusieurs branches professionnelles, transport-entrepôt pour les prestataires mais aussi commerce et les branches de l'industrie pour les entrepôts exploités directement par la grande distribution et l'industrie. Or, les syndicats ouvriers s'organisent principalement à cette échelle. Enfin, les syndicats peinent à s'implanter davantage dans les entrepôts en raison de l'instabilité des effectifs, de l'importance de l'intérim mais aussi de la géographie particulière des sites logistiques.

Des ouvriers qui ne sont pas ancrés dans les territoires « logistiques »

La multiplication des entrepôts entraîne l'émergence de lieux dédiés où l'emploi ouvrier est très majoritaire. A l'échelle urbaine, le développement logistique s'est d'abord inscrit dans la géographie industrielle : au cours des années 1980-1990, les entrepôts complétaient les zones industrielles existantes ou remplaçaient des usines qui fermaient. En région parisienne, le développement logistique s'est alors concentré en particulier dans la banlieue rouge.

A partir du milieu des années 1990, les nouveaux entrepôts s'installent dans des périphéries de plus en plus éloignées, en grande banlieue voire dans les couronnes périurbaines, souvent sans histoire industrielle. Il s'agit aussi de communes moins peuplées avec une surreprésentation des classes moyennes.

Ce changement d'implantation géographique a plusieurs effets pour les ouvriers des sites logistiques.

Tout d'abord, une distance toujours plus importante entre le domicile et le lieu de travail. Les déplacements sont difficiles et coûteux.

Ensuite, il participe également du faible ancrage local des ouvriers de la logistique. Comme ces nouveaux territoires logistiques sont, au-delà de la logistique, très peu investis par les réseaux militants, syndicaux, associatifs et politiques, cette géographie constitue une entrave profonde à la perspective d'émergence de mouvements ouvriers à partir des entrepôts.

Enfin, ces nouveaux territoires logistiques sont gouvernés par des politiques locales dont les ouvriers sont les grands absents. Ils n'habitent généralement pas les communes des zones logistiques et donc n'en sont pas électeurs. Surtout, les agendas politiques de ces communes ne prennent en compte ni les ouvriers, ni même souvent l'emploi en général. En effet, les zones logistiques sont de plus en plus souvent directement et entièrement produites et gérées par de grands investisseurs immobiliers en lieu et place des communes et des intercommunalités. Cette logique revient à privatiser les politiques de développement économique : c'est le développeur-investisseur immobilier privé qui choisit les entreprises qui s'installent dans la zone, ses locataires, et non les collectivités locales qui n'ont aucune relation avec elles. C'est pourquoi, les agendas politiques locaux se réduisent donc souvent aux enjeux immobiliers.

Des livreurs en voie d'uberisation

La logistique repose également sur les conducteurs du transport routier soit environ 500 000 ouvriers en France, dont plus de la moitié sont chauffeurs-livreurs ou coursiers. Il faut leur ajouter les travailleurs indépendants, artisans, auto-entrepreneurs et même des travailleurs au noir, relativement nombreux. Depuis quelques années, pour répondre à l'essor du e-commerce, des nombreuses innovations se développent dont notamment l'uberisation de ces emplois.

La situation des livreurs est déjà fortement marquée par la sous-traitance depuis de nombreuses années. Ces chauffeurs ne sont jamais salariés des grands groupes de la messagerie (Chronopost, DHL, Fedex...), eux-mêmes prestataires pour le compte des e-marchands, et plus largement des expéditeurs des envois. Ils sont sous-traitants (en tant que artisans, auto-entrepreneurs ou employés de TPE), plus ou moins exclusifs (et donc très dominés), des entreprises de la messagerie. 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, au point que de nombreuses entreprises se trouvent en permanence en situation de liquidation judiciaire, ce qui tire mécaniquement les prix du marché vers le bas. Dans cette situation, le recours au travail au noir est massif. Dans le même temps, les barrières à l'entrée de ce marché sont particulièrement faibles. En Île-de-France, de nombreux jeunes issus des classes populaires et de l'immigration y tentent leur chance. Les conditions de travail sont par conséquent très difficiles pour les chauffeurs-livreurs : journées de plus de 12 heures, manutention de colis lourds, source de nombreux arrêts maladie, cadences imposées rendant très difficile le respect du code de la route...

Cette économie est très polluante car les entreprises sous-traitantes de la livraison n'ont absolument pas les moyens d'investir dans des véhicules peu polluants, et recourent bien souvent à des véhicules utilitaires diesels plutôt anciens.

L'amorce d'une uberisation des livraisons, au sens de la mise en place de plates-formes numériques mobilisant à la demande des livreurs non-salariés, ne remet pas fondamentalement en cause la logique économique actuelle des livraisons. Il s'agit plutôt

Les ouvriers de la logistique, un enjeu stratégique pour le syndicalisme

<https://www.contretemps.eu> redaction

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, subissent le risque économique et des cadences intenables.

L'uberisation n'est toutefois pas anodine pour le quotidien des livreurs. Leurs performances sont dorénavant suivies en temps réel par les plates-formes et déterminent leurs revenus. De plus, les premières observations montrent que les nouveaux livreurs tendent à avoir un profil assez différent des « anciens » du métier. Il s'agit davantage d'étudiants ou de chômeurs ne travaillant de cette façon qu'à temps partiel et cumulant cette activité avec d'autres.

Quelles perspectives de mobilisation collective ?

Le groupe ouvrier n'est donc pas en voie de disparition mais fait face à de multiples mutations dans le contexte de désindustrialisation dont un point commun est de le rendre invisible.

Ainsi, le développement logistique ne conduit pas à l'affirmation d'un groupe ouvrier mais plutôt à déconnecter deux mondes ouvriers qui s'éloignent de plus en plus l'un l'autre. Dans les entrepôts, un travail ouvrier qui se situe largement dans la continuité du travail industriel et qui reste structuré par le salariat, tout en étant territorialement plus instable et périphérique. A côté, du côté des livraisons urbaines, des ouvriers qui deviennent progressivement des auto-entrepreneurs extrêmement flexibles.

Ce panorama éclaire d'une autre façon la question du « blocage des flux » posés par certaines mouvances de l'extrême gauche (notamment du côté des mouvements autonomes). Le système de production des flux fait partie intégrante du système de production et de distribution actuel et rassemble aujourd'hui un nombre important d'emplois ouvriers, contrairement à d'autres secteurs de production. En ce sens, « bloquer les flux », en vue de créer une pression économique, ne peut se réaliser sans une plus grande visibilité et une mobilisation des ouvriers de la logistique mais aussi des conducteurs routiers et des chauffeurs-livreurs. Au-delà du caractère stratégique du blocage des nœuds logistiques, la mobilisation de ces mondes ouvriers constitue un défi pour le mouvement syndical.

*

Publié le 6 mars 2017

Illustration : Wikimedia Commons

Références pour approfondir

Allen J. (2015), "Studying Logistics", *Jacobin*. URL: <https://www.jacobinmag.com/2015/02/logistics-industry-organizing-labor/>

Anthony (anonyme) (2014), *Moi, Anthony, ouvrier d'aujourd'hui*, Paris, Seuil, coll « Raconter la vie ».

Bonacich E., Wilson J. B. (2008), *Getting the goods: Ports, labor, and the logistics revolution*. Ithaca, Cornell University Press.

Charrin E. (2013), *La course ou la ville*, Paris, Seuil, coll « Raconter la vie ».

Coe N.M. (2014), « Missing links: Logistics, governance and upgrading in a shifting global economy ». *Review of International Political Economy*, 21(1), pp. 224-256.

Cowen D. (2014), *The Deadly Life of Logistics*, Minneapolis, University of Minnesota Press.

Frémont A. (2007), *Le monde en boîtes*. Arceuil, Les Collections de l'INRETS, Synthèse n°53.

Gaborieau D. (2012a), « « Le nez dans le micro ». Répercussions du travail sous commande vocale dans les entrepôts de la grande distribution alimentaire », *La nouvelle revue du travail*, 1. URL : <http://nrt.revues.org/240>

Gaborieau D. (2016), *Des Usines à colis. Trajectoire ouvrière des entrepôts de la grande distribution*, Thèse de doctorat, Université Paris 1. Mariotte H. (2007), L'emploi dans la fonction logistique en France, *Notes du SESP*, n°16, pp 1-4.

Mischi J., Pasquiers O., Pottier C., Renahy N. (2013), « Le groupe ouvrier : transformé mais toujours là », *Métropolitiques*, 25 novembre 2013.

URL : <http://www.metropolitiques.eu/Le-groupe-ouvrier-transforme-mais.html>

Raimbault N., (2014), *Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaine, le cas du bassin parisien et éclairages étrangers*, thèse de doctorat, Université Paris-Est. URL : <http://www.theses.fr/2014PEST1086/document>

Raimbault N., (2016), « Ancrer le capital dans les flux logistiques : la financiarisation de l'immobilier logistique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 1/2016 (Février), pp. 131-154.

Reigner H., Hernandez F., Brenac T. (2009), « Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables », *Métropoles*, 5. URL : <http://metropoles.revues.org/3808>

Vétois P., Raimbault N. (à paraître), « L'« uberisation » de la logistique : disruption ou continuité ? Le cas de l'Île-de-France », *Technologie et Innovation*.