

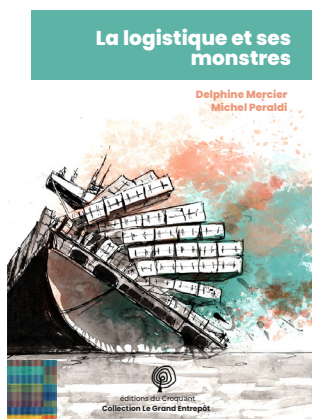
LE NOUVEAU MAÎTRE DE LA MONDIALISATION : LA LOGISTIQUE

Delphine Mercier et Michel Peraldi. 2024. *La logistique et ses monstres*, vol. 1 de *Collection Le Grand Entrepôt*. Vulaines-sur-Seine : Éditions du Croquant / Laboratoire d'Économie et de Sociologie du Travail / Maison Française d'Oxford. ISBN: 978-236-512-433-1.

Victor Zúñiga*

La logistique et ses monstres constituent un travail de discussion, de réflexion et de critique qui rappelle l'effort collectif entrepris dans *Globalization from below: The world's other economy* (Mathews, Lins Ribeiro et Alba Vega 2012). Ces deux ouvrages mettent en lumière des dimensions peu visibles de la mondialisation. *Globalization from below* révèle la force d'une économie non dirigée par les grandes firmes, mais portée par des milliards de petits commerçants, empruntant des routes multiples —en Chine, en Afrique, en Amérique latine, mais aussi sur les marchés aux puces du Canada et des États-Unis— pour construire une autre forme de mondialisation. *La logistique et ses monstres*, quant à lui, concentre son attention sur la manière dont chaque étape du processus économique —production, circulation, commercialisation, mise au rebut, recyclage, remise en état, nouvelle circulation, etc.— est désormais gouvernée par la révolution logistique.

Selon Mercier et Peraldi, une révolution industrielle s'est produite il y a environ quarante ans —silencieuse du moins dans ses débuts— et dont la logistique constitue, selon leurs termes, «le véritable vortex» (11). «La logistique et ses impératifs de fluidité, de transportabilité [...]» seraient ainsi au cœur de cette nouvelle révolution industrielle. Mais qu'est-ce exactement que cette chose appelée logistique ? Le travail de Mercier et Peraldi propose plusieurs définitions de ce processus complexe, tout en consacrant une section spécifique à l'analyse du concept. Ils rappellent que la logistique trouve



* Investigador Nacional Emérito, México, vaureliozgao@gmail.com.

son origine dans l'organisation militaire, avant de devenir progressivement un dispositif central de gestion des circulations— non seulement de marchandises, mais aussi d'informations, de capitaux, voire de personnes.

Les auteurs illustrent cette montée en puissance logistique par une série d'exemples particulièrement éloquentes : les navires porte-conteneurs de dimension colossale, les mégabases de données, les paquebots de croisière, les entrepôts géants, mais aussi les livreurs à vélo, les téléphones portables, les trottinettes, les points de retrait et même nos propres boîtes aux lettres. Ces réseaux à fonctions multiples, opérant à différentes échelles, constituent aujourd'hui les rouages fondamentaux de l'économie mondialisée et les vecteurs de sa rentabilité.

Les auteurs examinent certains des cas les plus emblématiques de cette révolution logistique. En tête, sans surprise, figure Walmart, présenté comme « le plus grand », avec un chiffre d'affaires de 560 milliards de dollars en 2021 — soit l'équivalent de deux fois le budget de l'État français. Suivent d'autres géants de la distribution ou du commerce en ligne tels que Carrefour, Amazon, Costco, Alibaba ou encore Schwarz. Ces exemples illustrent de manière particulièrement éloquentes les dimensions fondamentales de la transformation logistique analysées tout au long de l'ouvrage.

Parmi les points saillants, on peut relever :

1. le rôle central du *container*, élément clé de stockage et pivot du cycle logistique ;
2. le transport maritime de ces *containers*, opéré par d'immenses navires, véritables « monstres des mers » ;
3. la primauté désormais accordée à la circulation sur la production — comme le résumant les auteurs : « La production n'est plus rien parce que la circulation est tout » (21) ;
4. la loi de la fluidité, selon laquelle « [les] marchandises sont rendues transportables et profitables en tant que telles. Autrement dit, lorsqu'il vaut mieux transporter une marchandise plutôt que de la fabriquer » (46) ;
5. enfin, la fonction stratégique de la *supply chain*, qui privilégie le transport de pièces détachées ou de composants partiels, faisant de la circulation elle-même un atelier mobile chargé de l'assemblage, avant que la marchandise ne soit étiquetée et mise sur le marché.

Cet ensemble de composantes de la révolution logistique constitue le socle de ce que l'on désigne aujourd'hui sous le nom d'« acteurs-réseaux ». Chacun.e, muni.e de son téléphone portable, participe activement à alimenter, accélérer et

exiger les dynamiques contemporaines de conteneurisation, de fluidification du transport —maritime comme routier— ainsi que de numérisation et de fragmentation des chaînes d'approvisionnement (*supply chains*). Nous sommes toutes et tous partie prenante de ce réseau, contribuant à son maintien, à sa reproduction et à son renforcement continu.

Ayant synthétisé les arguments les plus significatifs de *La logistique et ses monstres*, j'ajoute ici deux éléments complémentaires ainsi qu'une note critique.

Tout d'abord, je souhaite souligner l'organisation particulièrement singulière de l'ouvrage. Chaque section comprend un texte central, accompagné de segments séparés du corps principal dans lesquels le lecteur peut découvrir des illustrations, dessins, extraits de journaux, voire des discussions théoriques. Ces éléments complémentaires sont aisément repérables grâce à un changement de couleur de page, ou à une variation dans la couleur et la taille des caractères.

Ensuite, l'ouvrage propose une section très utile pour les lecteurs peu familiers du vocabulaire propre aux spécialistes de la mondialisation, de l'organisation industrielle, des zones franches ou de l'économie marchande —champs dans lesquels les auteurs sont profondément ancrés dans. Cette section finale, intitulée «Pour le dire autrement», offre des descriptions accessibles de termes tels que *cargo*, *forwarder*, livreur, entrepôt, transporteur, camion, ainsi que des figures des marchands et des marchandes.

Pour en finir, une brève note critique : Pour une prochaine édition de l'ouvrage, une attention accrue à l'égard de sources de données serait souhaitable. À plusieurs reprises, le lecteur ne trouve pas la provenance des chiffres ou des budgets présentés dans différentes sections. Par ailleurs, la référence mobilisée pour définir la notion d'«acteur-réseau» —un ouvrage intitulé *Sociologie de la traduction : Textes fondateurs* (Akrich, Callon et Latour 2006)— peut prêter à confusion si l'on ne précise pas davantage pourquoi une sociologie de la traduction donne lieu à la notion d'acteur-réseau. Enfin il y a une confusion claire dans l'affirmation parlant de deux Monterrey, un à Nuevo León et l'autre Texas. Ce dernier n'existe pas. La source Hernández-León (2012), analyse l'industrie du transport des migrants entre Monterrey, Nuevo León et Houston, Texas.

Références

- Akrich, Madeleine, Michel Callon et Bruno Latour. 2006. *Sociologie de la traduction: Textes fondateurs*. Paris: Les Presses des Mines.
- Hernández-León, Rubén. 2012. « L'industrie de la migration : Organiser la mobilité dans le système migratoire Mexique-États-Unis », *Hommes & Migrations* 1296 : 34-44.
- Mathews, Gordon, Gustavo Lins Ribeiro et Carlos Alba Vega. 2012. *Globalization from below: The world's other economy*. Londres / New York: Routledge.