



GILETS JAUNES

LEUR COLÈRE RESTE ENTIÈRE

BRÉSIL
BOLSONARO ACCUSÉ
DE GÉNOCIDE

Politis

ENTRETIEN
MOSSEC
«J'AI VRAIMENT ENVIE
D'ALLER AU CHARBON»

N°1619 - DU 17 AU 23 SEPTEMBRE 2020

L 11233 - 169H - F. 3,30 € - RD



Qui arrêtera
le bulldozer
Amazon ?

**Qui arrêtera
le bulldozer
Amazon ?**



BOX K20

Pour Amazon, l'État met le paquet

La multinationale enchaîne les méga-projets sur tout le territoire. Avec l'aide très zélée des pouvoirs publics locaux et nationaux.

Victor Le Boisselier

Un entrepôt Amazon près de Rouen : et si c'était une bonne nouvelle ? La question est posée par le député (LREM) de Seine-Maritime Damien Adam. Sur son blog, l'élu déroule ses arguments en faveur de l'implantation d'un centre logistique de 120 000 mètres carrés sur l'ancien site de l'usine Petroplus : création d'emploi dans un bassin de vie où « 26 962 personnes sont sans aucune activité », augmentation des recettes fiscales locales, attractivité du territoire... Et même une bonne nouvelle pour l'environnement grâce au raccourcissement des trajets de livraison.

Xaviéra Frisch, elle, n'est pas de cet avis. Elle n'habite pas à Rouen mais à Augny, près de Metz (Moselle), où l'ouverture d'un entrepôt logistique par la firme états-unienne est prévue pour l'année prochaine. Depuis la sortie de cette commune de 2 000 âmes, elle pointe du doigt un mastodonte de béton, une sorte de parking géant sur quatre niveaux : « Ce n'est pas ce futur-là que je veux. » Le bâtiment, sorti de terre en début d'année, mesure 24 mètres de hauteur et s'étend sur 19 hectares. Au total, 185 000 mètres carrés de surface plancher, soit dix fois la taille d'un entrepôt moyen en France. Il s'agit du « projet Delta », nom de code pour ce futur centre logistique construit sur un ancien aéroport militaire. Au bord d'une route déjà très passante, Xaviéra Frisch imagine les quelque 6 000 véhicules supplémentaires qui viendront s'ajouter au trafic

quotidien. « 5 600 déplacements individuels » et « 610 déplacements de poids lourds liés à l'activité du site » pour une journée de forte activité, précise l'enquête publique.

Le géant Amazon a de l'appétit et compte bien continuer son implantation dans l'Hexagone. Il pourrait doubler son activité dans le pays d'ici quelques années, selon l'ONG Les Amis de la Terre. Les projets se suivent et se ressemblent. Un nouveau « centre de distribution » (voir lexique ci-dessous) doit bientôt ouvrir ses portes à Senlis (Oise). C'est le septième en France, qui s'ajoute à la vingtaine d'établissements en tout genre de la firme. Une agence de livraison doit être inaugurée en octobre à Annecy (Haute-Savoie), une autre en novembre près de Lens (Pas-de-Calais). Et ce n'est pas fini, puisque la multinationale a beaucoup de projets (voir carte ci-contre). Des mètres carrés de béton au profit de la surconsommation.

Le géant pourrait doubler son activité dans le pays d'ici quelques années.

Ces derniers mois, l'entreprise de Jeff Bezos, l'homme le plus riche du monde, s'est lancée à l'assaut du nord-est de la France, où elle compterait quatre projets de sites dont la surface oscille entre 76 000 et 190 000 mètres carrés. Des villes proches d'axes autoroutiers et un emplacement stratégique pour servir le Luxembourg, la Suisse et l'Allemagne, sachant que ces pays sont moins enclins à dérouler le tapis rouge, peu attirés par des emplois à faible valeur ajoutée.

Si certains projets ne sont confirmés ni par la firme ni par les élus locaux, c'est la méthode qui fait planer l'ombre d'Amazon. Un mode opératoire bien rodé. « L'entreprise a compris qu'il y avait une possibilité de mettre les

territoires en concurrence, explique Raphaël Pradeau, porte-parole d'Attac. D'abord les États, sur le plan fiscal, puisqu'elle délocalise ses profits au Luxembourg pour ne payer que très peu d'impôts en France, mais aussi des territoires en France, comme à Fournès (Gard), où l'entreprise a négocié avec les dirigeants pour avoir le droit d'installer son centre de tri. Et lorsqu'on en débat avec le maire de Fournès, celui-ci répond : « Si ce n'est pas nous qui disons oui, ce sera un autre ! »

La promesse d'emplois est difficile à refuser pour certains élus locaux. Surtout quand les sites repérés par la multinationale attendent preneur depuis plusieurs décennies. L'offre apparaît alors comme une occasion à ne pas manquer. D'autant plus qu'Amazon vise des bassins de vie désindustrialisés, comme Fournès, sinistré par des fermetures d'usines. À Belfort, où la multinationale devrait s'installer sur une ancienne base militaire de l'Otan, le territoire est éprouvé par le départ des militaires et le plan social chez General Electric. Dans l'agglomération amiénoise (Somme), où a été érigé le site de Boves, la cessation d'activité de Goodyear avait entraîné le licenciement de 1 143 salariés. Alain Gest, le président LR de la métropole, parle de cette fermeture comme d'un « drame social ». Et se dit ravi de l'arrivée du géant américain : 600 CDI, près de 140 000 euros d'impôts pour la métropole et plus de 400 000 pour Boves. « Ne comptez pas sur moi pour alimenter un article à charge contre Amazon ! » En comparaison, les dotations de fonctionnement de l'État pour cette commune de 3 000 habitants s'élèvent à 147 000 euros en 2020.

À Amiens, l'arrivée d'Amazon avait donné lieu à une campagne de communication massive pour attirer d'autres entreprises, mais également pour se féliciter auprès de la population. Pour ses vœux en 2017, l'agglomération avait joué le clin d'œil : « Amazing Amiens » (« incroyable Amiens »). Alain Gest confirme que tout a été fait « pour que →→→

LEXIQUE

CENTRES DE DISTRIBUTION. Entrepôts où sont stockés les produits. Les commandes y sont également collectées, emballées et expédiées. Selon Amazon, il existe dans le monde 175 de ces mastodontes de la logistique, sur une superficie de 14 millions de mètres carrés. Un centre de distribution suscite un flux important de véhicules. À Lyon, la construction du nouveau site entraînera la circulation de 1 000 poids lourds par jour et de 4 500 véhicules légers « en période de pointe de fonctionnement », selon l'enquête publique.

CENTRE DE TRI. Les produits y sont répartis selon la destination de la commande ou la nature du produit. Certains centres sont par exemple spécialisés dans les articles volumineux. Ils peuvent également être à l'origine d'un flux important de véhicules. À Belfort, l'enquête publique l'estime à 285 poids lourds et 1 362 véhicules légers par jour.

AGENCE DE LIVRAISON. Le fameux « dernier kilomètre ». C'est-à-dire le maillon ultime avant la livraison au client. De plus en plus, cette tâche est prise en charge par Amazon. En témoigne le nombre

important d'agences ouvertes depuis 2017.

ORY1/MRS1. Les sites sont nommés en fonction de l'aéroport le plus proche. ORY correspond à Orly, MRS à Marseille, LYS à Lyon, etc.

MARKETPLACE. Avec cette « place de marché », Amazon devient un intermédiaire entre un vendeur tiers et le consommateur. Amazon facture alors les frais de stockage et d'expédition. Selon l'Inspection générale des finances, 98 % des vendeurs sur la marketplace frauderaient la TVA, ce qui représente 1 à 1,5 milliard d'euros en 2019.

LES POINTS D'INSTALLATION D'AMAZON

LES CENTRES DE DISTRIBUTION* déjà (ou presque) ouverts :

Saran (ORY1*)

1^{er} site français, inauguré en 2007 par Jeff Bezos lui-même. Un centre de tri* de 13 000 m² a été construit en 2017 en face de l'entrepôt logistique de 70 000 m². Entre 1 700 et 2 000 CDI.

Montélimar (MRS1*)

Entrepôt de 36 000 m². Environ 750 CDI. Ouvert en 2010.

Sevrey (LYS1)

Centre logistique de 80 000 m² inauguré en 2012 par Arnaud Montebourg, agrandi de plus de 30 000 m² en 2017. 550 CDI.

Lauwin-Planque (LIL1)

90 000 m². Ouvert en 2013, plus un centre de tri de 30 000 m² ajouté en 2017. 2 500 CDI.

Boves (BVA1)

Centre de 107 000 m² inauguré par Emmanuel Macron en 2017. 600 CDI.

Brétigny-sur-Orge (ORY4)

Centre de distribution dernier cri de 142 000 m² ouvert en 2019 et inauguré par le secrétaire d'Etat au numérique, Cédric O. 1 000 CDI, 4 000 robots. 650 000 colis par jour à plein régime.

Senlis

55 000 m². Le site, dont l'ouverture était initialement prévue en 2019, devrait ouvrir en septembre, selon une information communiquée aux instances représentatives du groupe. 500 emplois annoncés.

* Voir lexique ci-contre.

PROJETS

Colombier-Saugnieu

Centre de distribution de 160 000 m² sur l'aéroport Saint-Exupéry de Lyon. Ouverture prévue fin 2021.

Augny

Centre de distribution de 186 000 m². 2 000 emplois annoncés.

Fournès

Centre de tri* de 38 000 m² sur des terres agricoles à proximité du Pont-du-Gard. 150 emplois attendus. Recours déposé fin août pour faire annuler l'autorisation environnementale. Procédure pénale en cours pour conflits d'intérêts.

Belfort

Centre de tri de 76 000 m². Recours déposé contre le permis de construire en juillet.

Annecy

Agence de livraison* de près de 7 000 m². Ouverture prévue en octobre. 50 emplois en CDI et 200 postes de livreurs annoncés.

Ensisheim

Centre de distribution de près de 190 000 m². Travaux lancés. 1 850 salariés annoncés.

Dambach-la-Ville

Centre de distribution de 150 000 m². Projet suspendu à une décision de la nouvelle communauté de communes, qui ne s'est pas encore prononcée jusqu'ici.

Quimper

Centre de tri de 11 000 m². Projet signé par l'ancienne communauté d'agglomération en février dernier mais pas de décision de la nouvelle équipe, élue cet été.

Rouen

Centre de distribution de 120 000 m² sur l'ancien site de Petroplus. 500 à 1 000 emplois annoncés.



→→ les gens d'Amazon puissent s'installer. Ils ont apprécié notre vitesse d'exécution ». Toutes les strates de l'État se sont activées, plus de 3 millions d'euros de deniers publics ont été dépensés pour construire routes et ronds-points. « Mais ça n'a pas été fait pour Amazon, il aurait fallu aménager de toute façon ! s'empresse de justifier Alain Gest. Il n'y a eu aucune subvention donnée ! »

La technique est bien éprouvée, résume Raphaël Pradeau : « Amazon fait miroiter des emplois et des impôts locaux. En échange, ils s'installent là où les élus leur promettent des investissements qui vont leur permettre de s'implanter. » Exemple à Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire), où la fermeture de l'usine Kodak à la fin des années 2000 avait laissé entre 2 000 et 3 000 employés sur le carreau. Quand l'entreprise s'est installée à proximité, à Sevrey, la majorité PS de la région Bourgogne a alors décidé de subventionner chaque emploi créé à hauteur de 3 400 euros, ajoutés aux 1 000 à 2 000 euros déboursés par l'État au nom de la prime d'aménagement du territoire. Le paquet a été mis pour éviter qu'Amazon s'installe ailleurs. À Boves, Alain Gest dit que son agglomération était en concurrence avec deux autres sites, « près de Roissy et en Allemagne ». « Mais peut-être que nous n'étions en concurrence avec personne », admet-il finalement. Idem à Belfort (1).

Dans certains cas, comme à Dambach-la-Ville (Bas-Rhin), le porteur de projet sollicite directement le préfet. Or, si les élus locaux peuvent se targuer de créer de l'emploi sur leur territoire et de récolter plus d'impôts, l'État semble en fin de compte le grand perdant de l'implantation d'Amazon. « En dézoomant et en regardant à l'échelle nationale, détaille Raphaël Pradeau, il y a plus d'emplois détruits que créés. Car, dans le commerce de proximité, la productivité est moindre » (lire entretien page 26). Les études de référence, aux États-Unis comme en France, parlent d'environ deux emplois détruits pour un emploi créé – 2,2 précisément, selon le député et ancien secrétaire d'État au numérique Mounir Mahjoubi, dans une étude publiée en 2019 (2).

Rencontrés lors de la visite d'un entrepôt, les responsables d'Amazon réfutent en bloc. « Ce rapport dénonce des chiffres sans data à l'appui, estiment-ils. Les métiers que nous créons ne font pas de concurrence au petit commerce, ils sont complémentaires. » Le service de communication, lui, souligne les « 30 000 emplois directs et indirects sur l'ensemble du territoire français, y compris dans les 10 000 PME qui s'appuient sur Amazon



CHRISTOPH SCHMIDT/DPA

Selon plusieurs études, un emploi créé par Amazon en détruit deux.

pour développer leur activité ».

Selon le porte-parole d'Attac, l'aspect fiscal est également problématique : « Le raisonnement sur les impôts locaux est le même que sur l'emploi : vous allez gagner des impôts localement, mais, plus vous laissez Amazon s'implanter, plus il y a une perte d'impôts pour l'État. » Pour un chiffre d'affaires déclaré de 4,5 milliards d'euros en 2018 en France, l'entreprise, experte en exil fiscal, s'est acquittée de 250 millions d'euros d'impôts.

3 millions d'euros de deniers publics ont été dépensés pour créer routes et ronds-points.

Sans oublier l'aspect environnemental. « Le développement d'Amazon entraîne l'artificialisation des sols. Dans le Gard, des inondations mortelles se sont produites il y a peu. Or on sait très bien qu'un sol artificialisé n'absorbe pas l'eau de la même manière », complète Raphaël Pradeau.

L'entreprise estime pour sa part faire des efforts sur ce point en « densifiant le stockage » grâce à ses bâtiments à niveaux. Sur l'augmentation du trafic qu'engendrent les livraisons, elle prétend qu'en « densifiant la livraison » elle évite aux clients de faire des allers-retours vers les magasins.

Pour autant, Amazon ne communique guère sur ses projets futurs. Un manque de transparence devenu coutume. Lorsqu'elle s'implante, l'entreprise cache son nom derrière celui d'un exploitant – de peur d'une ZAD ? Lorsque associations et administrés découvrent l'installation du géant américain près de chez eux, il est souvent trop tard. « Sur cet aspect, les élus locaux jouent un rôle très important en signant des clauses de confidentialité », explique Raphaël Pradeau. Dans une

enquête à ce sujet en 2019, le média Reporterre avait publié la clause de confidentialité pour le site d'Aigny, signée par un élu de la métropole de Metz. Il l'avait signée seul au nom des 107 autres conseillers, « sans même l'avoir lue », peut-on lire dans l'article. Une clause qui affecte également le langage utilisé par les élus, puisque le nom d'Amazon est remplacé par « une entreprise d'e-commerce ». Quand ils ne rétorquent pas tout simplement qu'ils ne peuvent pas en parler.

Un déni de démocratie qui fragilise les opposants. Pour chaque projet, c'est régulièrement la presse locale qui avance le nom d'Amazon. Xaviéra Frisch, à Augny, a pris connaissance du projet dans les colonnes du *Républicain lorrain*. « Pour avoir des réponses, il a fallu aller fouiller dans les 800 pages de documents administratifs disponibles sur le site de la préfecture. C'est à en perdre son latin ! »

À Ensisheim (Haut-Rhin), il a failli être trop tard pour agir. « Quand on a découvert que c'était Amazon, l'enquête publique était déjà finie », s'étrangle Stefan Suter, militant écologiste local. C'est finalement un décret prolongeant l'enquête de neuf jours, pour cause de Covid-19, qui a permis aux opposants de s'organiser et d'envoyer leurs réserves. À Annecy, ces méthodes opaques ont d'ailleurs agité la campagne des dernières municipales. Alors qu'il avait signé le permis de construire à un porteur de projet, c'est par voie de presse que le maire sortant, Jean-Luc Rigaut (UDI), candidat battu à sa propre réélection, avait découvert qu'Amazon allait installer une agence de livraison. •

(1) « Une grosse implantation annoncée sur l'Aéroparc », *L'Est républicain*, 1^{er} septembre 2020.

(2) « Amazon : vers l'infini et Pôle emploi ! Une machine qui détruit 7 900 emplois en France », Mounir Mahjoubi, 21 novembre 2019, sur medium.com.

1^{er} entrepôt Saran, 70 000 m²



2007

2^e entrepôt Montélimar, 36 000 m²



2010

3^e entrepôt Sevrey, 50 000 m²



2012

4^e entrepôt Lauwin-Planque, 90 000 m²



2013

Des luttes bien ficelées

Des gilets jaunes aux commerçants, la résistance prend de l'ampleur et est de plus en plus relayée médiatiquement.

Victor
Le Boisselier

C'était le 8 août dernier à Ensisheim, en Alsace. Une vingtaine de militants d'Extinction Rebellion (XR) occupait le site du projet Eurovia 16. D'anciens champs de maïs sur lesquels Amazon doit installer un entrepôt de 190 000 mètres carrés. Un mois plus tard, de grosses mottes de terre jonchent encore le sol. Militant écologiste et cofondateur du collectif Urgence climatique des trois frontières, Stefan Suter raconte : « Les activistes les avaient posées là pour empêcher les policiers de venir les déloger. » Ils demandent à s'entretenir avec un élu, ce qui arrivera le soir même.

Ce projet, Stefan Suter y consacre « toutes [ses] journées ». Avec plusieurs associations, il tente d'informer les habitants sur les conséquences de l'implantation d'Amazon. Durant le confinement, avec un collègue, il synthétise les conséquences que pourrait avoir le projet, afin que ceux qui le veulent puissent exprimer leur opposition auprès de l'enquêteur public. Quelque 300 personnes le feront, mais la contestation sera balayée.

Le projet d'Ensisheim n'est pas la seule bataille de Stefan Suter contre Amazon. Ce jeudi 3 septembre, il retrouve les membres du Chaudron des alternatives, près de Strasbourg.

Créé fin 2019, ce collectif s'oppose aux projets écocides dans la région. Une quinzaine de membres sont réunis dans une boulangerie au rideau baissé. L'ordre du jour : les actions à Dambach-la-Ville, à quelques kilomètres de là, sur la route des vins d'Alsace. Là aussi, un entrepôt géant pourrait remplacer les champs de maïs. Les militants devraient, dans les prochaines semaines, rencontrer

la députée européenne insoumise Leïla Chaïbi et organiser un débat entre activistes et élus à Sciences Po Strasbourg.

« Le projet est encore suspendu à la décision de la communauté de communes, qui doit statuer dans les deux prochains mois », explique Pascal Lacombe, l'un des membres du Chaudron.

« Nous essayons donc de peser sur la décision des élus. » Auparavant, le collectif avait organisé des actions de sensibilisation : tours d'un rond-point à vélo pour ralentir la circulation et alerter sur l'augmentation du trafic que causerait l'implantation, porte-à-porte et distribution de tracts aux habitants et aux élus locaux, promotion d'une « Alterzone », un projet en lieu et place du site Amazon, avec zone de maraîchage, recyclerie ou encore centre de recherche appliquée en permaculture.

Si la grogne se répand en France, le phénomène est mondial.

Si la grogne contre la multinationale se répand en France, le phénomène est mondial. En début d'année, Jeff Bezos, PDG de la firme, s'est rendu en Inde, où l'appétit du groupe n'est pas caché. Dans 700 villes du pays, les commerçants se sont alors mobilisés pour scander : « Amazon, rentre chez toi ! » Aux États-Unis, plusieurs salariés – dont certains ont été licenciés – se lèvent contre les pratiques sociales et environnementales de l'entreprise. Un collectif nommé Amazon Employees For Climate Justice (1) a même vu le jour au printemps 2019.

Des colonnes de *Télérama* à RTL, le sujet trouve également de plus en plus d'écho médiatique depuis quelques mois. Porte-parole d'Attac et régulièrement interrogé sur le sujet, Raphaël Pradeau raconte : « Il y a un an, seul Reporterre (2) m'avait interviewé sur Amazon. Il y a eu un impact important au moment du Black Friday de 2019 (3). Depuis le printemps, il y a également une couverture importante des luttes locales. Aujourd'hui, même La Nouvelle République, quotidien régional dont le territoire n'est pas touché par le développement d'Amazon, m'a sollicité. » Certains ralliements ont également marqué un élargissement de la contestation. D'abord celui des gilets jaunes, qui ont effectué plus d'une vingtaine de blocages de sites. « Ils ont joué un rôle très important, commente Raphaël Pradeau. L'idée du moratoire, >>>

(1) Employés d'Amazon pour la justice climatique.

(2) En juillet 2019, le média en ligne Reporterre a consacré une enquête en trois volets à Amazon.

(3) Événement commercial au cours duquel les prix sont cassés, quelques semaines avant les fêtes de Noël.

5^e entrepôt Boves, 107 000 m²
7 agences de livraison en France
Centre de tri Gidy, 13 500 m²
Centre de tri Lauwin-Planque,

30 000 m²



Entrepôt de Sevrey, +30 000 m²

2 agences de livraison

4 agences de livraison
2 centres de tri
2 « prime now »



6^e entrepôt Brétigny, 142 000 m²

7^e entrepôt Senlis, 55 000 m²



Projet d'un 8^e entrepôt Augny, 185 000 m²



2017

2018

2019

2020

2021

→→→ *c'est eux.* » L'autre ralliement de taille est celui des commerçants et de leur confédération, représentant un million de personnes. Un corps traditionnellement de droite, dont la tribune « Le commerce de proximité menacé par Amazon : quel commerce voulons-nous ? » a été publiée dans *Libération* en juin dernier.

Le sujet monte donc, soutenu de longue date par les organisations écologistes et anticonsuméristes nationales. Ces dernières accompagnent les luttes locales. « *L'argument "je ne veux pas d'Amazon car cela va faire perdre de la valeur à mon terrain" ne pèse pas dans le débat, donc nous avons apporté des arguments plus globaux,* explique le porte-parole d'Attac. *L'un des enjeux des prochains mois est d'arriver à coordonner les luttes et qu'Amazon sache qu'il n'y a pas seulement quelques réfractaires.* » Certains collectifs d'opposants discutent d'ailleurs déjà entre eux et se conseillent. Néanmoins, impossible de lier tous les dossiers devant la justice, en raison des spécificités de chacun d'entre eux, explique à *Politis* Corinne Lepage, avocate investie sur les dossiers de Fournès, dans le Gard, et d'Ensisheim.

Une timide réaction politique a eu lieu cet été. Dans le sillage de la proposition de la Convention citoyenne pour le climat portant sur les zones commerciales, la députée et ancienne ministre de l'Écologie Delphine Batho a déposé une proposition de loi instaurant un moratoire sur l'implantation d'entrepôts logistiques d'e-commerce. Si l'actuelle ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili, avait soutenu un temps cette idée, son entrée au gouvernement semble avoir calmé ses ardeurs. « *Mais rien qu'imposer ce débat, c'est une victoire* », estime Raphaël Pradeau. Les mairies de Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis) et Mondeville (Calvados) ont refusé l'implantation du géant dans leur commune. Obtenir le soutien des élus concernés reste néanmoins compliqué. Vice-président de l'agglomération de Mulhouse et opposant au projet d'Ensisheim, Loïc Minery (EELV) explique : « *Il y a plusieurs limites pour les élus, dont une faible connaissance du dossier. Ce sont des petites communes, alors ils ont souvent d'autres occupations, dans un contexte peu favorable aux collectivités. Le principal levier, c'est de demander au préfet d'intervenir et de ne pas délivrer l'autorisation environnementale.* »

Si les militants espèrent profiter de la poussée verte dans les villes, c'est sur le terrain juridique que se joue pour l'instant la contestation. Un recours contre l'autorisation environnementale et le permis de construire sera déposé prochainement pour le projet d'Ensisheim. Le 24 juillet, les Amis de la Terre et France nature environnement ont attaqué le projet d'Amazon à Belfort, en raison des 13 hectares de zone humide sur le site et de la dizaine d'espèces protégées qui y vivent. À Lyon, une procédure en appel suit son cours. Tandis qu'à Fournès les opposants ont lancé un recours administratif fin août et ont déposé une plainte au pénal pour conflit d'intérêts. ●

Victor Le Boisselier



Alma Dufour
Chargée de campagne
« Surproduction » pour
Les Amis de la Terre.

(1) Amazon a abandonné en 2019 la convention collective du commerce et de la distribution, plus stricte au niveau du travail de nuit par exemple.

« Amazon veut maîtriser la chaîne logistique de bout en bout »

Pour **ALMA DUFOUR**, spécialiste du modèle Amazon, l'entreprise vise le monopole absolu sur le commerce en ligne, avec à la clé des destructions d'emplois et de la pollution.

Alma Dufour traque dans les moindres détails la stratégie d'Amazon afin d'en pointer les risques sociaux, environnementaux et fiscaux. Associée à Attac et au syndicat Solidaires, son ONG, Les Amis de la Terre, a notamment publié *Immersion dans le modèle Amazon* (2019) : un rapport de 70 pages paru au moment du Black Friday, summum du consumérisme. Pour *Politis*, la chargée de campagne revient sur les conséquences du développement de l'entreprise et les transformations sociales qu'il suscite.

L'argument principal invoqué lors d'une implantation d'Amazon : les emplois. Or, dans vos rapports et autres travaux, vous démontrez que ceux-ci sont précaires...

Alma Dufour : C'est d'abord une question de qualité de l'emploi. Dans le secteur de la logistique, les emplois sont précaires, quelle que soit l'entreprise. Or, avec Amazon, les emplois dans le commerce sont transformés en emplois dans la logistique. L'entreprise dépend désormais de la convention collective des transports et de la logistique, moins favorable aux salariés (1). Comme en témoignent les travaux du sociologue David Gaborieau, ces métiers sont très fatigants. Dans l'entrepôt de Montélimar, la caisse régionale d'assurance maladie a interpellé l'entreprise en 2017, car le taux de maladies professionnelles – notamment mal de dos et burn-out – était bien supérieur au seuil d'alerte de la région. C'est une illustration très concrète des conditions de travail dans les entrepôts d'Amazon.

Du fait de ces conditions, le turn-over est important. Si un certain seuil de productivité n'est pas atteint, le salarié est licencié, mais les gens partent également d'eux-mêmes. David Gaborieau estime que la durée moyenne

de l'entreprise est d'environ cinq ans, car le travail est épuisant et pas si bien payé. Les élus locaux qui pensent que l'implantation d'Amazon développera l'emploi dans leur bassin ou leur collectivité se trompent. Car, au bout d'un certain temps, les habitants ne voudront ou ne pourront plus travailler pour Amazon. Il ne restera que le trafic incessant des poids lourds.

Qu'en est-il des emplois indirects ?

Les emplois créés par Amazon ne viennent pas s'ajouter à ceux déjà existants. C'est un business qui vient grignoter celui des petites comme des grandes enseignes. Aux États-Unis, entre 2010 et 2016, on parle de 270 000 destructions nettes d'emplois dans le secteur du *retail*, c'est-à-dire la grande et moyenne distribution. Et la crise du Covid n'a fait qu'accélérer cette tendance.

Une autre caractéristique des entrepôts d'Amazon est la robotisation. Peut-on mesurer les conséquences de ces nouveaux équipements sur l'emploi ?

Il est difficile de chiffrer le nombre d'emplois que le processus de robotisation détruira à terme dans les entrepôts. Mais on a un faisceau d'indices, comme le développement d'une machine à emballer les produits, qui fait elle-même les cartons sur mesure. Une telle machine pourrait remplacer 24 emplois. En plus des robots qui se déplacent pour porter les colis...

Une gamme de technologies va diminuer le nombre d'emplois nécessaires chez Amazon. La livraison par drone est considérée comme une légende, mais l'autorisation a été donnée pour effectuer les premiers essais. Cela laisse présager des conséquences sur les emplois dans la livraison, qui sont déjà de mauvaise



MUSTAFA YALCIN/AFP

qualité : aux États-Unis, ce n'est pas un travail à temps plein garantissant un salaire fixe, mais une tâche à la commande, un peu comme Uber. Notamment parce qu'il y a de plus en plus de gens sur ce marché à cause de la fermeture des commerces traditionnels.

En France, comment la firme agit-elle sur les entreprises et les salariés qui gravitent autour d'elle ?

On manque d'informations sur les contrats de sous-traitance avec Amazon, que ce soit La Poste ou des entreprises de logistique. Mais à Fournès, dans le Gard, un centre de sous-traitance XPO, qui s'occupait de logistique en grande partie pour Amazon, va fermer. Amazon remplace son intermédiaire par une gestion directe. À terme, c'est ce que l'entreprise veut faire pour tous les secteurs du transport des produits. Au bout du compte, le solde d'emplois sera nul, voire négatif...

La Poste, pour sa part, est face à un dilemme. Amazon est encore un client de l'entreprise, notamment dans les régions où le coût de livraison n'est pas rentable parce que le nombre d'habitants est trop faible. Mais, sur les gros bassins de vie, Amazon la remplace par la livraison directe. La Poste est en fait prisonnière : Amazon est l'un de ses premiers clients, mais un client mal intentionné qui cherche à la remplacer, avec une gestion intégrale de la livraison et de moins bonnes conditions de travail pour les livreurs.

La firme procède de la même manière avec FedEx et UPS pour la livraison aérienne. Elle a lancé sa propre flotte de fret aérien mais a encore besoin de ces deux transporteurs en raison du nombre de colis transportés. Cela a entraîné une rupture avec FedEx, qui voyait très bien la manœuvre d'Amazon :

devenir monopolistique, maîtriser toute la chaîne logistique, faire pression sur les coûts par les conditions de travail ou la robotisation. À l'arrivée, la maîtrise des coûts et du calendrier de livraison rend la multinationale imbattable... Sur le fret maritime, Amazon contrôle même la gestion de conteneurs, ce qui est rare pour ce genre d'entreprise. Elle peut donc maîtriser la chaîne logistique de bout en bout !

Vous parlez du fret aérien : comment peut-il se développer en France ? L'interrogation concerne notamment le futur entrepôt lyonnais, situé sur l'aéroport Saint-Exupéry.

On peine à avancer sur ce point. L'agence Reuters a montré que, avec la livraison en 24 heures aux États-Unis et les 100 millions d'abonnés qui bénéficient de ce service, le volume de fret aérien d'Amazon a augmenté de 29 %.

En Europe, nous n'avons pas la main sur les données statistiques des sous-traitants du fret aérien pour procéder aux mêmes calculs. Mais nous savons que la stratégie du e-commerce va être de livrer de plus en plus vite. Il y a des suspicions sur le projet situé sur l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et sur celui d'Ensisheim, pour sa connexion avec l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Le principal concurrent d'Amazon, le mastodonte chinois Alibaba, s'implante, lui, sur l'aéroport de Liège, en Belgique, dans un entrepôt géant de 200 000 m².

Deux actualités ont retenu notre attention ces derniers jours. Celle d'une offre d'emploi aux

Après avoir remplacé ses intermédiaires logistiques par une gestion directe, l'entreprise s'attaque désormais au fret aérien.

À l'arrivée, la maîtrise des coûts et du calendrier de livraison rend la firme imbattable...

États-Unis – ensuite effacée –, dont la mission consistait à traquer l'activité syndicale. L'autre est l'échec d'Amazon à installer des caméras dans ses entrepôts « afin de faire respecter la distanciation physique ». La surveillance, un autre domaine où Amazon se développe depuis longtemps !

Amazon est connue pour être foncièrement hostile au syndicalisme. Cette offre d'emploi supprimée est trop visible, mais la surveillance des syndicalistes existe certainement depuis longtemps. Les lanceurs d'alerte aux États-Unis ont été licenciés. Depuis le début de la pandémie de Covid-19, et alors que le nombre de cas et de morts dans les entrepôts était caché par la direction, un leader syndical à New York a été licencié pour avoir dénoncé le manque de protections. La meneuse d'Amazon Employees For Climate Justice [mobilisation des employés d'Amazon pour la justice climatique, NDLR] a également été licenciée. En France, les syndicats ont réussi à négocier de bonnes conditions dans la filiale logistique. Mais, dernièrement, un syndicaliste d'un centre de tri a été licencié pour avoir dénoncé le manque de protections durant la crise sanitaire.

Amazon développant son propre logiciel de reconnaissance faciale, la crainte des syndicats est que l'entreprise l'utilise directement sur les travailleurs et les syndicalistes. Cette annonce d'installation de caméras révèle juste ce qui se passe depuis longtemps. Aux États-Unis, certains salariés étaient espionnés sur les groupes Facebook. En France, des salariés gilets jaunes ayant appelé au blocage de leur entrepôt sur Facebook ont été licenciés.

Aujourd'hui, un front s'est formé contre Amazon. Où en est-on pour freiner le développement de la multinationale ?

On a réussi à construire ce front avec notamment les écolos, les gilets jaunes, les petits et les gros commerces. Maintenant, c'est la culture du rapport de force. Vingt-deux blocages ont été effectués par les gilets jaunes en un an, au nom de l'injustice fiscale et écologique. Beaucoup de secteurs de la société, que le gouvernement essaie de draguer, sont contre le modèle Amazon. La fédération de commerçants avec laquelle on travaille représente un million de personnes. Les membres de la Convention citoyenne pour le climat insistent sur l'inclusion des entrepôts d'e-commerce dans son moratoire.

Pourtant, malgré ce front uni, nous n'arrivons pas à faire pression sur le président de la République. Car c'est lui qui bloque, et le système hyperprésidentiel français n'arrange rien. C'était déjà Emmanuel Macron qui avait développé l'e-commerce lorsqu'il était ministre de l'Économie.

Le même argument nous est présenté à chaque fois : « Le Président s'est engagé. » Les propos de Bruno Le Maire, avec lequel nous avons échangé au téléphone durant le confinement, sont plus éclairants : Amazon est la première capitalisation américaine, Alibaba la première chinoise. Va-t-on se mettre à dos ces deux puissances mondiales ? ●