

Sous la direction de  
**Michel Bussi**  
**Martine Drozdz et Fabrice Argounès**

# NOS LIEUX COMMUNS

UNE GÉOGRAPHIE DU MONDE CONTEMPORAIN



**fayard**

Sous la direction de  
Michel Bussi  
Martine Drozd et Fabrice Argounès

## Nos lieux communs

*Une géographie du monde contemporain*

Traductions par Chris Mizes, Clarisse Boutin-Duquesnoy  
et Baptiste Rinner

Fayard

La sensation et la réflexion que suscitent les lieux ou  
les objets sont indépendantes de leur valeur culturelle  
et l'hypermarché offre autant de sens et de vérité  
humaine que la salle de concert.  
*Annie Ernaux, Journal du dehors, 1993.*

## L'entrepôt Amazon

Si vous avez besoin aujourd'hui d'un chargeur de téléphone portable, probablement irez-vous sur Internet. Vous pourrez y faire un tri entre des centaines de modèles, de tailles, de couleurs et de types différents, provenant de dizaines de marques du monde entier. Une fois décidé, vous aurez la possibilité de choisir un emballage simple ou un paquet-cadeau. Et si vous ajoutez un article dans votre panier, vous serez peut-être éligible à la livraison gratuite, le jour même. Vous ne souhaitez pas recevoir votre colis aujourd'hui ? Quelles sont vos disponibilités ? Demain vous convient-il ? La semaine prochaine ? À quelle heure ?

Ces vingt dernières années, le commerce en ligne a concurrencé, bousculé puis en grande partie remplacé le commerce en boutiques traditionnelles, accéléré par la pandémie de Covid-19. Au sein d'une offre numérique foisonnante, une entreprise est devenue le leader mondial du secteur et un véritable modèle : Amazon, fondée en 1994 par Jeff Bezos. L'entreprise étatsunienne s'est imposée en tant que numéro un du marché de la logistique prédictive, laquelle détermine quoi stocker, où le stocker et comment le livrer directement au domicile des clients. Amazon est même allée jusqu'à faire la promotion d'articles situés dans des entrepôts à proximité immédiate des consommateurs. Pour les clients, l'achat et la transaction semblent claires et pratiques. Pourtant, derrière l'écran d'ordinateur – avant même d'avoir cliqué sur les boutons « ajouter au panier », « passer la commande », « payer cet article » –, toute une série de technologies, propriétés de l'entreprise, garantit la simplicité et la fluidité de cette expérience d'achat. Bien que l'ingéniosité de la firme puisse sembler immatérielle – étant à l'œuvre quelque part, au sein d'un *cloud* numérique sans territoire –, elle est pourtant bien tangible.

Les entrepôts sont les lieux essentiels et très concrets par le biais desquels la plateforme numérique coordonne la logistique d'avant-vente, de vente et d'après-vente qui garantit la livraison rapide des précieux chargeurs à des millions de clients. Au même titre que le data center, l'entrepôt est un des lieux emblématiques de la révolution du marché numérique du <sup>xxi</sup><sup>e</sup> siècle. Les transactions sur le site Amazon.com représentent désormais presque 40 % des ventes en ligne aux États-Unis et quasiment 15 % au niveau mondial, en prenant en compte le marché chinois et ses si nombreux concurrents. Derrière chacune d'elles se cache un entrepôt qui centralise une circulation multinationale et transocéanique de chaînes d'approvisionnement, de réseaux de gestion fondés sur le *cloud*, de plateformes de distribution, de systèmes d'organisation numérique algorithmiques et robotisés, de camions de livraison et de main-d'œuvre très humaine.

Pour faire en sorte que ce système complexe apparaisse facile, il faut le dissimuler, en périphérie et en marge. La conséquence en est la disparition, dans nos habitudes d'achat et de l'espace public, des petits commerces traditionnels de centre-ville, autrefois dominants. Par l'entrepôt, Amazon bouleverse la façon dont les échanges commerciaux s'opèrent ainsi que les lieux dans lesquels ils se déroulent, *via* une opération apparemment très simple : la livraison d'un colis. À la différence des marchés couverts ou du centre commercial, la *marketplace* d'Amazon est une suite bien orchestrée de rencontres numériques : quelques heures après avoir cliqué sur le bouton lançant le paiement, une notification sur votre smartphone vous informe que votre chargeur est à dix arrêts de chez vous ; quelques instants plus tard, une autre notification peut vous indiquer que votre sonnette vidéo connectée de marque Ring contrôlée par Amazon a détecté des mouvements devant chez vous ; une autre notification résonne bientôt, en même temps que la sonnette de la porte d'entrée ; une autre enfin vous avertit que le chauffeur-livreur a pris une photographie du colis déposé devant votre porte en guise de preuve de livraison. Le shopping sur Amazon.com, aisé et en flux tendu, a remanié la géographie du commerce de détail pour le confort des consommateurs et les profits des entreprises. Depuis l'entrepôt, en périphérie, les services numériques d'Amazon s'insinuent dans la ville, transformant ainsi nos pratiques de consommateurs et, plus largement, notre vie quotidienne.

Vus de l'extérieur, les entrepôts Amazon n'ont rien de particulier. Ce sont des bâtiments bas et anonymes entourés de parkings asphaltés et situés à proximité de grands échangeurs autoroutiers. Un flot continu de semi-remorques irriguent les quais de livraison tandis que l'intérieur du bâtiment abrite un centre de traitement robotisé. De l'avis général, ces unités robotisées sont considérées comme le summum de l'efficacité, rendues possibles grâce à des technologies de pointe et des conditions de travail spécifiques. Au sein d'un entrepôt Amazon, les employés travaillent avec l'aide de managers des organisations, de programmeurs de logiciels et de concepteurs de systèmes électroniques afin de gérer un flux vertigineux de marchandises. Chaque geste est envisagé et orchestré par des millions de bits de données. Circulant *via* les puces électroniques en silicium des robots du site et des serveurs cachés ailleurs dans le monde, ces données sont le matériau brut utilisé pour gérer la livraison de marchandises à des échelles sans précédent dans l'histoire. Un entrepôt Amazon typique comprend environ 1 500 employés. Ceux-ci évoluent dans un bâtiment aveugle de la taille de dix à treize terrains de football et traitent des dizaines, voire des centaines de milliers de colis par jour. Les systèmes interconnectés qui constituent l'ossature d'un entrepôt Amazon optimisent une distribution à moindre coût du site de production vers le centre de traitement, et enfin jusqu'au domicile des clients. Dans le monde entier, plus de 500 000 robots Amazon travaillent de concert avec 1,3 million de salariés humains, tous dirigés par les services numériques de l'entreprise. Dans beaucoup de bâtiments, le sifflement strident des moteurs électriques des robots Hercules, Pegasus et Proteus emplit l'air tandis qu'ils transportent des monceaux de produits au bon endroit.

Là comme ailleurs, Amazon dirige son vaste réseau logistique à l'aide de l'intelligence artificielle. La plateforme de calcul dans le *cloud* d'Amazon, Amazon Web Services (AWS), alimentée par l'IA, dirige et contrôle ce processus de façon automatique, y compris la coordination de l'acheminement des marchandises par avion. Le service Prime Air livre ses entrepôts *via* des centres de fret aérien qui possèdent souvent leurs propres postes de livraison, centres de traitement et centres de tri régionaux. Bien qu'elle soit de loin la compagnie aérienne de fret la plus récente, Prime Air transporte plus de marchandises dans certains aéroports des États-Unis que FedEx et UPS. Amazon utilise aussi l'intelligence artificielle dans ses camions

de livraison. Des caméras reliées à l'IA surveillent les chauffeurs-livreurs à chaque instant : bâiller au volant déclenche automatiquement une pause obligatoire de quinze minutes.

Cette surveillance supplémentaire est assortie d'un salaire moins élevé que celui en vigueur dans d'autres sociétés de livraison. Aux États-Unis, les employés des différents entrepôts et les chauffeurs-livreurs Amazon gagnent environ 18 dollars étatsuniens de l'heure (16,40 euros) dans des conditions de travail éreintantes, soit seulement la moitié de ce que touchaient leurs prédécesseurs syndiqués qui occupaient des emplois locaux dans l'industrie au début des années 2000. La course au profit est synonyme de nivellement par le bas. Dans le même temps, ces entreprises s'appuient sur les nombreuses friches des villes industrielles et les exploitent pleinement afin de créer des centres logistiques qui rendent possibles les avantages du shopping en ligne.

Ce sont là les conditions préalables nécessaires pour maintenir le ballet incessant d'un nombre absurde d'articles banals, comme un chargeur. Toutes ces infrastructures permettent à Amazon de prédire pour chaque région du monde et à tout moment les besoins en chargeurs violets USB-C vers USB-C en nylon tressé de 2 m de long, d'une puissance de 65 W et compatible avec les constructeurs ayant opté pour cette alimentation. Elles permettent également de déplacer le chargeur à l'aide de robots jusqu'à un employé d'entrepôt, d'exiger de ce même employé qu'il dépose minutieusement chaque chargeur dans la bonne boîte, puis celle-ci dans le bon camion et d'exercer une surveillance panoptique et dystopique suffisamment coercitive pour qu'un chauffeur-livreur sous-payé et épuisé arrive exactement à l'heure prévue devant votre porte.

Dillon Mahmoudi et Alan Wiig

### **Pour aller plus loin :**

Tom LIEBEL, *Industrial Baltimore*, San Francisco, Arcadia Publishing, 2006.

Alec MACGILLIS, *Fulfillment: Winning and Losing in One-Click America*, New York, Farrar, Straus and Giroux, 2021.

Robert McCartney, « Amazon in Seattle: Economic Godsend or Self-Centered Behemoth? », *Washington Post*, 8 avril 2019.

Scott SHANE, « Prime Mover: How Amazon Wove Itself Into the Life of an American City », *The New York Times*, 30 novembre 2019.

**Pour aller ailleurs :**

l'usine (p. [115-118](#)), la poste (p. [110-114](#)), le data center (p. [380-384](#)), le méga-bazar (p. [462-465](#)), les puces (p. [370-374](#)), les halles (p. [147-150](#)), l'aire de poids lourds (p. [304-307](#))