



Au carrefour de la logistique

*La géographie
du transport industriel*



« L'importance de la logistique ne se situe pas uniquement à une échelle macroéconomiques, mais se décline jusqu'à la route départementale qui assure la connexion routière entre l'entrepôt et le supermarché. Le déploiement des nouvelles technologies et du numérique n'ont pas fait diminuer les investissements dans la logistique du transport, bien au contraire. Rien qu'en construction autoroutier, les investissements mondiaux pour construire des routes nouvelles dépassent les 3400 milliards de dollars. Un financement à la hauteur d'une véritable guerre contre ce qui n'est pas encore relié, désenclavé ou traversé par des routes goudronnées. Montagnes percées, forêts rasées, biotopes exterminés, cours d'eau endigués – qu'il s'agit d'autoroutes, d'infrastructures ferroviaires, d'installations portuaires, partout le rouleau-compresseur de la logistique sème la dévastation. Et parfois, il suscite des luttes farouches et des résistances acharnées pour empêcher l'œuvre écocide, pour rester hors de l'orbite du commerce mondial, pour défendre la nature et la possibilité d'une vie libre en son sein. » >>

Texte originellement publié dans la revue *Takakia*,
hululements crépusculaires pour une résistance libre et sauvage,
#2 (printemps-été 2024).

Un, deux, puis dix, puis cinquante. En réponse à l'offensive génocidaire de l'armée israélienne contre la population palestinienne entassée dans ce qui est peut-être la plus grande prison à ciel ouvert au monde, des navires commerciaux et militaires essuient des tirs de missiles, de drones et d'attaques de hors-bords lancées depuis les côtés yéménites par les milices islamiques des Houthi. Saignée par une guerre civile depuis 2014, notamment grâce aux apports consistants des entreprises d'armement occidentales à l'armée saoudienne et ses alliés, le Yémen est considéré comme un des pays les plus pauvres au monde. La guerre civile, les conséquences écologiques de son exposition au réchauffement climatique et son effondrement économique et social sont à l'origine de centaines de milliers de mort, des millions de gens sont menacés de famine et de pénuries d'eau. Pourtant, c'est de là qu'est partie un offensif complètement inattendu qui a réussi à gripper le commerce mondial. Les attaques contre les navires commerciaux passant par la Mer Rouge, goulot d'étranglement notoire du transport maritime et intensément surveillée et quadrillée par les forces militaires occidentales, aurait affecté près de 90% du commerce mondial. Les armateurs ont modifié les trajectoires de leur porte-conteneurs et navires pétrolières, augmentant de façon phénoménale les coûts de transport. Les industriels européens et américains ont connu des ruptures dans leurs chaînes d'approvisionnement. Les prix du pétrole, du gaz, des matières premières et des marchandises transportées par conteneur se sont envolées avec des effets délétères sur l'inflation qui affecte presque toutes les économies du monde.

Les attaques en Mer Rouge – effectuées avec des moyens relativement simples, mais très efficaces – visant le trafic sur un des principaux axes du commerce mondial, illustrent l'importance de la logistique dans les sociétés techno-industrielles. Cette importance ne se situe pas uniquement à une échelle macroéconomiques, mais se décline jusqu'à la route départementale qui assure la connexion routière entre l'entrepôt et le supermarché. Contrairement à ce que le discours creux sur la « dématérialisation » pourrait faire croire, le déploiement des nouvelles technologies et du numérique n'ont pas fait diminuer les investissements dans la logistique du transport, bien au contraire. Rien qu'en construction autoroutier, les investissements mondiaux pour construire des toutes nouvelles routes dépassent les 3400 milliards de dollars.¹ Un financement à la hauteur d'une véritable guerre contre ce qui n'est pas encore relié, désenclavé ou traversé par des routes goudronnées, quatre fois plus que les dépenses

militaires annuels des Etats-Unis.² Montagnes percées, forêts rasées, biotopes exterminés, cours d'eau endigués – qu'il s'agit d'autoroutes, d'infrastructures ferroviaires, d'installations portuaires, partout le rouleau-compresseur de la logistique sème la dévastation. Et parfois, il suscite des luttes farouches et des résistances acharnées pour empêcher l'œuvre écocide, pour rester hors de l'orbite du commerce mondial, pour défendre la nature et la possibilité d'une vie libre en son sein.

Le fourre-tout de la logistique

Au vue des combats acharnés contre l'A69 dans le sud de la France et des luttes et sabotages contre les projets autoroutiers en Allemagne, ainsi que des oppositions un peu moins virulentes contre une panoplie de projets autoroutiers dans d'autres pays européens, il aurait été tentant de limiter l'objet de cette réflexion au cancer du transport routier et sa place dans la société techno-industrielle. Comme ailleurs dans le monde, l'extension et la rénovation des routes européennes répond aux besoins économiques tendant vers une densification infreinerable des échanges commerciaux, mais aussi au projet d'électrification de la mobilité routière³ et à la logique de conquête du territoire, son morcellement et son désenclavement pour l'ouvrir à l'exploitation et le contrôle. Ce dernier motif est bien sûr moins évident à déceler dans un contexte tel que l'Europe, dont la géographie a été plus ou moins entièrement colonisée par l'État et l'industrie. Ailleurs dans le monde, comme dans la cordillère des Andes, les bassins africains du Congo, du Nil, du Zambèze, les montagnes et collines de l'Asie du Sud-Ouest ou les forêts amazoniennes, l'arrivée d'une route asphaltée inaugure généralement une présence renforcée de l'État, une exploitation minière, un élevage intensif voir une occupation militaire.

Pendant, il semble trop parcellaire de considérer le réseau routier séparé des autres infrastructures de transport et de logistique, encore plus en cet époque de transport multimodal et d'une flexibilisation des chaînes logistiques⁴ pour les rendre plus résilientes face aux aléas du climat, des intérêts géopolitiques, des catastrophes et des conflits. En témoignant aussi tous les grands programmes et projets de construction d'infrastructures de transport⁵ : ils reposent quasi tous sur une « intégration fluide » des différents moyens de transport. Il paraît donc plus judicieux de parler de *logistique* de transport.

Le transport se fait par terre (trafic routier et ferroviaire), par l'eau (trafic maritime et fluvial) et par les airs (trafic aérien). Ces trois bras qui composent le squelette de la logistique nécessitent chacune des infrastructures dédiées, impactant différemment les rapports humains, les conceptions spatio-temporels sociaux, la nature, la vie plus qu'humaine.

La logistique de transport sert grossièrement trois domaines : le transport des personnes, le transport des marchandises et le transport militaire. Au fil de notre descente

aux enfers, nous verrons comment non seulement la logique derrière ces trois domaines en apparence séparée est en fait la même et que les mêmes infrastructures desservent les trois domaines, mais aussi comment d'un point de vue critique du système techno-industriel, il serait totalement erronée d'opposer l'un à l'autre. Vu qu'il s'agit d'infrastructures présentées comme relevant du « bien commun », le gauchisme progressiste ou écolo n'est effet jamais très loin pour défendre le train local contre le TGV, le fret ferroviaire contre les camions, la pertinence d'un pont pour le bien des habitants contre sa conception comme élément de mobilité militaire ou encore le train de nuit contre l'avion low cost. Et d'invoquer l'intervention de la collectivité (sous sa forme étatique ou autre) pour autogérer ces nuisances et ainsi perpétuer la société techno-industrielle.

Réseau routier

« La route est un filet jeté sur l'immensité du continent, qui relie toutes ses distances en un labyrinthe navigable d'asphalte... Les routes sont l'architecture de notre anxiété, de ceux qui ne veulent ni rester dans leurs lieux construits ni errer dans les lieux sauvages, mais continuer à se déplacer entre eux. »

Rebecca Solnit, *Savage Dreams*

Si la première autoroute, infrastructure réservée exclusivement à des automobiles allant à une vitesse élevée, reliant des centres urbains en suivant une trajectoire aussi directe et horizontale que possible, adaptant la géographie à la route (et pas l'inverse), n'a pas été construit sous le régime d'Hitler comme est communément admis, elles sont devenues un parfait symbole de la réussite industrielle de l'Allemagne nazie. Si la propagande présentait les œuvres pharaoniques de construction des autoroutes comme un moyen pour accroître la mobilité du peuple, bientôt dotés de voitures individuelles (les Volkswagen, « voitures du peuple »), elles ont notamment remplies des objectifs militaires.⁶ Mais ce n'est qu'après la Deuxième Guerre Mondiale que la construction des autoroutes s'envole. Elle correspond à l'essor de la voiture individuelle, mais aussi aux besoins économiques. La production industrielle explose, l'ère de la consommation de masse, l'allongement progressif des chaînes d'approvisionnement et le triomphe du moteur thermique alimenté par le pétrole poussent vers une rapide extension du réseau routier.

En Europe occidentale, à l'instar du régime nazi qui présentait l'autoroute comme symbole radiant du progrès, la route asphaltée est présentée comme un outil d'émancipation des campagnes, de désenclavement et d'intégration. Mais sur les chantiers routiers, des milliers d'ouvriers, souvent de la main d'œuvre immigrée, se blessent et meurent. Des forêts sont rasées, de plaines déchirées. Si les villages, les bourgades et les hameaux sont progressivement absorbés par la société techno-industrielle⁷, les ani-

maux sauvages voient leurs habitats découpés, traversés, rasés. La pollution due au transport motorisé ne cesse de croître et selon les statistiques de l'État, les particules fines et la pollution de l'air figure parmi les principales causes de mortalité en Europe.⁸

En France, de 1965 à 1985, le réseau autoroutier passe à 6000 km. Un nouveau saut est fait dans les années 90, après l'effondrement du bloc de l'Est et l'envol de la globalisation néolibérale. En 2002, le cap de 10 000 km d'autoroutes est franchi. La densité routière dans l'Hexagone est parmi les plus élevées du monde, ce qui n'empêche pas l'actuel avancement de dizaines d'autres projets routiers de grande envergure, dont sept autoroutes.⁹ Si le pourcentage des marchandises transportées, à l'intérieur du pays, par la route tend très légèrement à descendre (dans les années 2000, 90% du transport des marchandises s'effectuait par la route ; aujourd'hui, cette part est descendue à 85%), cela n'a de véritable impacte que dans le monde déréalisé des discours sur l'écologie étatique. Le volume des marchandises transportées ne cesse d'augmenter : *en termes absolues, il y a donc toujours plus de camions sur la route*. C'est d'ailleurs ce qu'anticipe les institutions européennes qui promeuvent l'électrification partielle de la mobilité lourde (et nullement sa diminution) en passant par les piles à combustible d'hydrogène et viennent d'adopter une directive favorable aux « méga-camions », des poids-lourds pouvant atteindre jusqu'à 60 tonnes.

L'impact matériel d'une autoroute est tout simplement édifiant. Un kilomètre d'autoroute nécessite en moyenne 30 000 tonnes d'enrobé (mélange de sable, de graviers et de bitume). S'y rajoutent des quantités monstrueuses de béton et d'acier pour la construction de ponts, de viaducs et de tunnels ; puis des plateformes logistiques, des stations d'essence et de recharge, des entrepôts, des parkings, des échangeurs, ... Dans la novlangue technicienne, on qualifierait tout ça comme un « écosystème du transport routier ». Puis cela ne s'arrête pas avec l'inauguration du tronçon même : une route se dégrade étonnamment vite quand elle n'est pas entretenue (l'entretien, la réparation et la réfection des routes mobilise tout un secteur économique très gourmand en matériaux), autant par l'usure que par les éléments de la nature (notamment l'eau et la végétation rudérale).¹⁰

La construction routière ne ravage pas que les terres qu'elle bitume, elle implique une extraction particulièrement intense, mais facilement banalisée, de l'élément de base des enrobés et du béton : le sable. Carrières, mines, extraction fluviale et même maritime en font un important secteur économique. Depuis vingt ans, le marché mondial du sable a même explosé : son valeur gonfle actuellement de près de 10% par an. L'extraction même du sable au niveau mondial a triplé en vingt ans : de 4 milliards de tonnes en 1998 à plus de 12 milliards de tonnes en 2018.¹¹ Cette explosion de l'extraction du sable, principalement utilisé dans la construction et en moindre mesure dans l'industrie technologique, donne une bonne indication de l'importance des projets d'infrastructures en cours sur la planète. Certaines critiques ont



qualifié cela un « tsunami d'infrastructures ». 25 millions de kilomètres de nouvelles routes asphaltées à l'horizon de 2050, traversant principalement des zones encore restées relativement à l'écart (Alaska, Amazonie, Sibérie, Afrique centrale). Trois quarts de toutes les infrastructures vouées à être construites (infrastructures logistiques, énergétiques, communication, ...) d'ici la moitié du siècle n'existent pas encore aujourd'hui : *dans les décennies à venir, la société techno-industrielle projette la construction de trois fois plus d'infrastructures de ce qui existe déjà*. Pour chaque humain vivant sur la planète, il y a déjà 3000 tonnes d'infrastructures.¹²

C'est une dynamique synergique : l'agrandissement d'une infrastructure appelle celui des autres, une descente aux enfers dantesques de l'artificialisation des sols et de la planète. Le développement d'une installation portuaire ou l'ouverture d'une mine nécessite une liaison routière adéquate, qui nécessite l'extraction de sable, qui nécessite des structures énergétiques, etc.

Certains penseurs ont qualifié la construction des routes de la Rome antique, à l'instar de tous les empires, des signes de l'apparition d'une mégamachine, mobilisant une masse inouïe d'humains, d'animaux, de matériaux à des fins de domination et de contrôle. Il n'en est pas autrement aujourd'hui. Ce n'est alors pas étonnant que l'histoire regorge de récits de résistance qui s'en prennent à ce qui se passe par les routes, voir aux infrastructures de transport même. Des brigands aux maquisards, des bandits des grands chemins aux rebelles d'*Earth First !* : il y a toujours eu des résistances qui n'ont pas été obnubilés par les palais du pouvoir, mais qui ont débusqué ses représentants, ses soldats, ses marchands et ses machines là où ils sont le plus vulnérables : sur les routes, à la périphérie – et souvent, proches de géographies naturels (montagnes, marais, forêts, déserts rocheux) propices à la guérilla. Renouant avec ces fils de l'histoire, c'est alors très important de souligner qu'aujourd'hui, face à la construction d'infrastructures tout court et aux projets routiers en particuliers, les rebelles ne cantonnent pas leurs combats à la défense d'une forêt occupée sur le trajet du chantier, mais s'en prennent aux différents rouages de cette mégamachine : parking d'engins de chantier, gravières, centrales à béton, usines d'enrobage, carrières de sable, ...

Voies ferrées et voies navigables

L'écrasante majorité du transport international des volumes de marchandises et de matières premières est effectué par navires. Le transport maritime international repose sur une énorme toile d'infrastructures aux dimensions gigantesques, des navires mastodontes aux installations portuaires correspondantes, des territoires entiers convertis en zones d'entreposage de conteneurs et de réservoirs de pétrole aux chantiers navals, des canaux creusés entre les océans aux cimetières sur terre et en mer de bateaux coulés ou mis aux rebuts, des satellites sur lequel repose la navigation moderne aux terminaux de gaz liquéfié. Les réactions militaires internationales à la piraterie contemporaine qui harcèle les navires marchands dans la mer de Chine méridionale, le long des côtes somaliens et dans les eaux des Caraïbes ou aux attaques des milices Houthi dans la Mer Rouge, laissent comprendre comment le commerce mondial repose sur le transport maritime. Dans le passé, le spectre des grèves de dockers pouvaient peut-être hanter le sommeil des marchands¹³ et mener au déploiement de l'armée pour se substituer aux dockers. Aujourd'hui, la fragilité stratégique reste, comme le semble indiquer les réactions virulentes des autorités allemandes aux sabotages coordonnées des liaisons ferroviaires de fret autour du Port d'Hambourg en septembre dernier.

Comme d'autres aspects touchés dans ce texte, la conteneurisation de la logistique, qui trouve sa base dans la standardisation mondiale des modalités de transport maritime, puis généralisée à toutes les modes de transport, mériterait bien une analyse à part entière. A partir des années 70, l'apparition des porte-conteneurs remplaçant les navires vraquiers va générer d'énormes gains de productivité. En 1960, il fallait à un cargo de 10000 tonnes cinq mois, dont la moitié à quai lors des escales de chargement-déchargement, pour effectuer un aller-retour entre l'Europe et le Japon. Aujourd'hui, un porte-conteneurs d'une capacité six fois supérieure n'a besoin que de deux mois pour effectuer le même trajet, et il emploie dix fois moins de marins. Mais c'est dans les années 1980 que la «conteneurisation» du commerce international entraîne la création de «plates-formes multimodales» : des ports (ou aéroports) disposant d'immenses terminaux routiers et ferroviaires toujours plus automatisés.¹⁴

Partout dans le monde, des projets de construction de ports et d'extension des installations existantes sont à l'ordre du jour. La taille des nouveaux navires (autant des porte-conteneurs que des vraquiers) est en augmentation constante et suit scrupuleusement la croissance des volumes de commerce. Dans des nombreux pays avec des bouts de territoire encore moins rongés par l'industrialisme, ces projets se heurtent à des résistances écologistes, indigènes et anticapitalistes. C'est notamment le cas en Amérique du Sud, où les nouvelles installations portuaires sont des rouages essentiels à l'offensive extractiviste dévastatrice, notamment pour répondre aux de-

mandes famineux en métaux des nouvelles technologies et de la dite transition énergétique ; ou en Afrique, où les majors de l'extraction minière et de ressources fossiles (principalement gaz et pétrole) multiplient les projets nécessitant des installations portuaires adéquates. Enfin, à part la sécurisation du transport maritime et la construction d'infrastructures portuaires, des moyens relativement importants sont dédiés aux projets de « décarbonisation » du transport maritime, fonctionnent à peu près entièrement à l'énergie fossile, mais cela semble plutôt des effets-annonce cachant difficilement l'impossibilité de trouver un substitut pour le pétrole, source polyvalente et très dense énergétiquement parlant, qui a permis l'excroissance cancéreuse qu'est le transport maritime industriel contemporain.

En termes de volumes, le transport fluvial pèse peu dans la logistique de transport. Les investissements dans la rénovation des infrastructures (écluses, plate-forme de chargement voir la profondeur des canaux et des fleuves) pourrait mener à une augmentation, mais celle-ci risque d'être fort mitigée par les impacts directs du changement climatique. Lors des dernières sécheresses en Europe, le débit sur plusieurs morceaux des plus importantes axes de transport fluvial était si bas que tout trafic était devenu impossible, comme c'était le cas pour le Rhône, le Rhin, le Po et le Danube. La voie fluviale est surtout mise à contribution pour le transport de matériaux de construction et de produits agricoles.¹⁵ En France, les travaux du projet du canal Seine-Nord qui prévoit 107 km dans les Hauts-de-France sont en cours depuis un an.¹⁶

Le Réseau de Transport Trans-Européen (TEN-T) et la « mobilité militaire »

Dans les années 90, la Commission Européenne a proposé les premiers plans d'action pour intégrer les réseaux de transport à l'échelle du continent et soutenir des grands projets d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, maritimes et aériennes. Certains de ces projets ont donné lieu à d'importantes contestations, comme la construction d'une liaison ferroviaire à haute vitesse entre Lyon et Turin. D'autres projets envisagés dès la fin des années 90 ont entretemps été réalisés, comme le corridor de liaisons TGV entre Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam et Londres ou le pont Øresund entre le Danemark et la Suède.

Les plans directeurs du *Réseau de Transport Européen* poussent aujourd'hui vers une ultérieure intégration multimodale le long de neuf corridors principaux, intégrant tous les types de transport. L'objectif est de finir ce qui est considéré comme le cœur du réseau d'ici 2030, pour ensuite poursuivre les améliorations les extensions secondaires jusqu'en 2050.

Ce réseau ne concerne pas uniquement le transport des marchandises et des personnes, mais aussi le transport militaire. La logistique militaire a des exigences bien précises et continue à constituer le talon d'Achille des opérations militaires. En 2018, l'OTAN avait dressé une longue liste d'adaptations et de rénovations des axes de transports européens (surtout les routes et les chemins de fer) afin d'accroître la mobilité des troupes et du matériel militaire. La guerre en Ukraine et l'acheminement massif de matériel de guerre a mis à nue les trous dans le réseau, les difficultés et le manque de coordination.¹⁷ Pour y pallier, et dans un clair effort de préparation à la guerre sur le sol européen, la directive sur la mobilité militaire a été mise à jour en novembre 2023. Le haut représentant pour Affaires extérieures de l'UE, Joseph Borrel, justifiait ainsi cet investissement de plusieurs milliards : « *L'un des principaux enseignements tirés de la livraison d'armes et d'équipements militaires à l'Ukraine pour lutter contre l'invasion russe est que chaque seconde compte. La mobilité militaire rapide est cruciale pour répondre aux crises qui émergent à nos frontières et au-delà. Avec ce nouveau plan d'action sur la mobilité militaire, nous nous attaquerons aux goulets d'étranglement existants afin de permettre un déplacement rapide et efficace de nos forces armées. Nous veillerons à ce que nos forces armées aient accès aux capacités de transport stratégique et à ce que les infrastructures soient mieux protégées contre les cybermenaces et autres menaces hybrides.* » Si les plans précis et ces goulets d'étranglement relèvent bien évidemment du secret militaire, 38 projets ont été retenus au début de l'année pour recevoir un financement dans le cadre du *Military Mobility 2.0*. En France, cela concerne l'adaptation des quais aux exigences militaires dans quatre gares de triages, des travaux pour rendre les gares à usage dual civil-militaire de Bordeaux, de Grenoble et de Metz, plus résiliente face au risque de pannes électriques importantes ou encore une rénovation du canal de la Moselle et de ses quais à usage civil-militaire. En Belgique, le projet retenu consiste en la construction de deux nouveaux tronçons de fret ferroviaire autour du port d'Anvers, un hub très important pour le transport de matériel militaire. En Allemagne sont projetés la reconstruction du pont sur le Stichkanal-Ahlem, l'extension de la gare de triage de Dornstadt ou encore l'aménagement d'une nouvelle voie à la gare de Sechtem.¹⁸ Mais la plupart des projets financés se situent à l'est de l'Union, afin de compléter un corridor militaire qui va des ports principaux du nord de l'Europe (Amsterdam, Anvers et Hambourg) jusqu'à la frontière russe. Si des contingents toujours plus importants de troupes de l'OTAN sont stationnées dans les pays de l'est et baltiques, il s'agit de pouvoir déployer très rapidement autant les troupes et réserves stationnées en Europe occidentale que permettre le déploiement des troupes d'outre-Atlantique.

Face aux guerres étatiques avec leurs armées, les lignes de fronts et leur supériorité technologique et numérique, la logistique militaire rentre logiquement dans le colimateur de la résistance et de la guérilla. Au début de la guerre en Ukraine, c'étaient notamment des anarchistes qui ont commencé à saboter les chemins de fers et des ponts

à de nombreux endroits en Russie. En Biélorussie aussi, des partisans libertaires, des cheminots et des réfractaires se sont pris aux infrastructures ferroviaires pour perturber l'acheminement de matériel et de troupes sur le théâtre de la guerre en Ukraine.¹⁹ Autant d'exemples dont les rebelles d'aujourd'hui et de demain ne devraient jamais oublier le triple enseignement précieux : la logistique se trouve au carrefour des intérêts capitalistes, industriels, étatiques et militaires, elle est un vecteur de colonisation, de destruction de la nature et de soumission des êtres vivants, et par sa structure et sa diffusion sur le territoire, elle est particulièrement exposée au sabotage.

Maciej Puszcz

Notes

¹ A ces sommes pharamineuses, il faudrait rajouter encore 600 milliards de dollars pour les travaux de réfection et de réaménagement des chaussées. (*How \$4trn of global road projects threaten net-zero pledges*, Energy Monitor, 8 juin 2023).

² En 2022, le budget militaire des Etats-Unis, en forte hausse depuis l'éclatement de la guerre en Ukraine, s'élevait à 876 milliards de dollars selon les chiffres fournies par le *Departement of Defence*.

³ Par voie de voitures électriques pour le transport des personnes, et par voie d'hydrogène, produit grâce à l'électricité, pour le transport des marchandises. Voir Takakia #1, *Hydrogène, le cheval de Troie de la transition énergétique*.

⁴ Une flexibilité encore tout somme relative, mais qui semble bien être la seule voie possible pour diminuer les risques de rupture des chaînes logistiques. Malgré l'aspect pharaonique des projets de relocalisation et de réindustrialisation tant vantées par certains gouvernements (notamment aux Etats-Unis et en France), ils ne pourront *jamais* mettre les économies des sociétés techno-industrielles à l'abri des crispations de l'économie mondiale et des tensions géopolitiques. La réindustrialisation n'est pas une réponse à une hégémonie des usines chinoises, mais une continuation logique du projet mortifère qui ne peut survivre qu'en s'agrandissant,

en conquérant, en accaparant.

⁵ Parmi les plus connus, et les plus dévastatrices, les *Nouvelles Routes de la Soie* portée par l'État chinois, qui impliquent la construction d'autoroutes, des chemins de fers, d'installations portuaires, le creusement de canaux, l'implantation de centrales électriques sur presque tous les continents. En Amérique-Latine, le programme *IIRSA* avance toujours, visant à désenclaver des vastes territoires d'Abya Yala et à faciliter notamment l'extraction et l'exportation des matières premières.

⁶ Dès le début, les autoroutes sont envisagées sous l'angle du transport militaire. Dans la construction, des paramètres propres aux caractéristiques militaires sont retenues pour ne pas dépasser certains pourcentages de pente, de respecter les épaisseurs capables de soutenir des charges lourdes, etc. Il n'en est pas autrement aujourd'hui.

⁷ Et ceci dit, non sans résistance. D'importantes luttes contre les projets routiers voient le jour partout en Europe et vont incarner d'importants foyers de sensibilité écologiste.

⁸ Cancers, maladies respiratoires et cardiovasculaires ainsi que démences constituent depuis longtemps les principales causes de décès dans les régions avancées de la société techno-industrielle. Dans le lexique de médecine légale, ces décès sont invariablement considérés comme des

« décès naturels », comme si les cancers induits par la dévastation environnementale et la toxicité industrielle seraient « naturels ».

⁹ Dans les cercles militants, on reprend souvent le chiffre de 55 projets routiers, mais il s'agit d'un chiffre en-deçà de la réalité car ne comptant que les projets « contestés ». Si cette contestation reste la plupart du temps sur le terrain légaliste ou réformiste (moratoires, pétitions, propositions alternatives, ...), certains projets ont été confrontés à des dynamiques de résistance active comme le contournement ouest de Montpellier, le contournement de Strassbourg, l'aménagement de l'autoroute traversant Grenoble et maintenant, bien sûr, l'autoroute A69 entre Castres et Toulouse.

¹⁰ Au bout de 4 ans, une nouvelle route asphaltée doit déjà recevoir un nouveau revêtement. Au bout de 10 ans, elle nécessite d'importants travaux structurels. Au bout de 25 ans, elle doit être remplacée entièrement. L'absurdité, voir l'irrationalité de la mobilisation massive d'énergies, de moyens et de travail pour construire et entretenir les routes peut aussi inspirer une lueur d'espoir féral : en absence d'entretien, on peut effectivement espérer que les routes asphaltées soient émietées par l'eau, fragilisés par les rayons solaires, le gel et la chaleur, et recouvert de plantes au bout de quelques années seulement.

¹¹ *Mapping Global Sand*, Université d'Anvers, mai 2022. En France, on dénombre 2700 carrières de granulats, mais l'extraction intensive a fortement entamé les réserves hexagonales. En vingt ans, le nombre des carrières sur le sol français a été divisé par deux. Pourtant, le volume de granulats produit est resté stable (ce qui indique l'agrandissement et l'intensification des carrières existantes).

¹² Global Infrastructure Basel Foundation, *Sustainable infrastructure and Finance*, rapport rédigé pour le *United Nations Environment Programme*, 2016.

¹³ La présence ouvrière sur les quais du capitalisme mondial n'a évidemment pas disparue (quoique l'automatisation des ports a fortement réduit les effectifs et le fera davantage avec la robotisation et l'implémentation de l'Intelligences

Artificielle), mais sa capacité de perturbation a été fortement réduite par des stratégies patronales, une division et flexibilisation très poussée du travail et des restructurations technologiques. Si ces bastions classiques de la contestation ouvrière ont été démantelés et désarmés, certains sont tentés de voir dans la grande masse de main d'œuvre non qualifiée, employée dans le secteur logistique, l'occasion de relancer un syndicalisme de combat, situé sur un terrain sensible pour le capitalisme. Si des conflits limités s'y déroulent, peu est dit pour l'instant comment ces luttes, principales revendicatives (et donc situées à l'intérieur des contradictions capitalistes), pourraient devenir des axes de résistance contre la société techno-industrielle et les rapports qu'elle induit. Au final, c'est le même problème de toujours.

¹⁴ C'est d'ailleurs aussi la dernière période des grands mouvements sociaux de dockers dans les ports européens.

¹⁵ En France, les principaux ports fluviaux intérieurs se trouvent à Paris, Lyon, Strasbourg et à Lille, complétés par quelques dizaines de ports de moindre importance ainsi que de quais dédiés de sites industriels particuliers.

¹⁶ En 2023, il y a eu quelques rassemblements pour dire non à ce projet pharaonique.

¹⁷ Des convois chargés de blindés sont restés coincés devant des ponts trop bas, certaines routes n'ont pas pu supporter le poids des transports, les gares de triages n'ont pas pu faire face aux volumes des transport militaires, etc.

¹⁸ Une liste complète, *2023 Military Mobility Call – Selected projects*, est disponible sur le site de l'Agence Européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement.

¹⁹ En Allemagne, des revendications de sabotages contre la voie ferrée se qualifient régulièrement comme des tentatives pour enrayer la logistique militaire, mais il n'y a pas eu une « guerre des rails » contre les transports militaires de l'OTAN comme il y a eu en Biélorussie contre l'armée russe.