

Qui paie la fluidité ?

par Stéphane Lalut

80% du commerce mondial transite par voie maritime ; moins de dix entreprises contrôlent l'essentiel de ce trafic. Le capitalisme ne se limite pas à l'extraction de matières premières, il organise un système où la fluidité des marchandises repose sur la captivité des corps et des territoires.

À propos de : Laleh Khalili, *Extractive Capitalism. How Commodities and Cronyism Drive the Global Economy*, Londres, Profile Books, 2025, 208 p.

Quand un porte-conteneurs livre nos biens, la scène reste hors champ : des semaines de mer, des corps au travail, une juridiction flottante, et parfois — au bout de la chaîne — un homme laissé seul. En mai 2017, Muhammad Aisha, marin syrien, est engagé comme second sur l'*Aman*, un cargo battant pavillon bahreïni. Six mois plus tard, le navire est saisi dans le port égyptien d'Al-Adabiya pour salaires impayés. Les familles des autres membres d'équipage financent leur rapatriement. Mais quelqu'un doit rester à bord : les tribunaux égyptiens désignent Aisha gardien légal du navire. Pendant près de quatre ans, il vivra seul sur une coque sans carburant, sans électricité, sans nourriture ni eau, nageant jusqu'à la côte régulièrement pour recharger son téléphone et se procurer de quoi survivre.

Cette scène, que L. Khalili raconte avec une précision clinique, condense l'argument entier de son livre. Selon la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le transport maritime déplace plus de 80 % des marchandises échangées dans le monde : une infrastructure ordinaire, mais décisive. Mais la fluidité apparente de ce système tient à l'invisibilisation de ceux qui le font

fonctionner. Professeure de *Gulf Studies* à l'université d'Exeter, ancienne consultante et ingénieure, Khalili avait déjà exploré les infrastructures du commerce maritime dans *Sinews of War and Trade* (2020). Avec *Extractive Capitalism*, elle élargit la focale : l'« extractif » n'est pas seulement une économie de la mine et du puits, mais un assemblage — matières, droit, finance, logistique — qui fabrique de la valeur en rendant ses coûts introuvables.

Son livre s'inscrit dans la lignée des *critical logistics studies* — après D. Cowen, A. Tsing ou B. Christophers —, tout en déplaçant le regard des flux vers les architectures juridiques et financières qui les rendent possibles.

L'invisibilité au cœur de la machine

Le geste central de Khalili est d'une simplicité redoutable : l'extraction n'est pas un secteur, mais une *architecture*. Matières premières, contrats, assurances, cabinets de conseil, paradis réglementaires : ces couches s'emboîtent pour produire de la « fluidité » : faire circuler marchandises et rentes tout en éloignant les responsabilités. Elle l'énonce d'entrée, en reliant notre consommation au sort des marins : « *The book is about the seafarers on the container ships which carry our products who are then abandoned at sea by shipping firms, made invisible while we use their cargo* » — « Ce livre éclaire le sort des marins sur les porte-conteneurs qui transportent nos produits, puis sont abandonnés en mer par les compagnies maritimes, rendus invisibles pendant que nous utilisons leur cargaison » (p. 5). On ne lit pas ici une métaphore : on lit un mode d'emploi.

Le cas d'Aisha donne chair à l'argument. Le scandale n'est pas seulement humanitaire ; il est analytique. Si un homme peut être ainsi tenu « hors monde » au centre même d'un dispositif mondial, c'est que ce dispositif exige l'invisibilisation pour fonctionner sans heurts apparents. Pas un accident, une exigence. Son cas n'est pas isolé : la base conjointe OIT/OMI recense 1 555 marins abandonnés en 2022 (record), pour une main-d'œuvre mondiale proche de 1,9 million (BIMCO/ICS).

La première procédure tient au pavillon : l'État dans lequel le navire est immatriculé — le drapeau qu'il arbore. Ce rattachement conditionne une grande part du cadre applicable à bord (contrôles, normes, fiscalité, droit social). Dans les « registres ouverts » (*open registries*), l'armateur peut obtenir cette immatriculation sans

lien réel avec le pays, et choisir ainsi une souveraineté de papier et, avec elle, des obligations réduites au minimum. Khalili détaille la logique des *flags of convenience*, où les obligations sociales se dissolvent dans des juridictions concurrentes. Elle résume l'asymétrie en une phrase : « *This 'convenience' is, predictably, reserved for owners and operators, who are subject to negligible oversight, inspection or accountability, and pay minimal tax and wages* » — « Cette 'complaisance' est, sans surprise, réservée aux armateurs et aux opérateurs, soumis à un contrôle, une inspection et une responsabilité négligeables, et payant un minimum d'impôts et de salaires » (p. 75-76). Les grands registres ouverts — Panama, Liberia, Îles Marshall — concentrent ainsi plus de 42 % de la capacité mondiale de transport.

À ce point, la micro-scène rejoint une discussion plus large sur la mer comme lieu de puissance. Comme l'a récemment montré D. Todd à propos d'A. Orain dans *La Vie des idées*, l'histoire du capitalisme est aussi une histoire de rivalités maritimes : loin d'être un espace ouvert, l'océan est un terrain d'appropriation — routes, détroits, registres — où la maîtrise des flux se construit juridiquement.

Les intermédiaires de l'extraction

Le cœur du livre se joue ensuite chez ceux qui rendent l'extraction transportable, assurable, rentable — « propre » pour les bilans. Traders, cabinets de conseil, finance, droit : Khalili décrit une chaîne d'intermédiation qui transforme un risque matériel — pollution, accident, coercition, violence sociale — en lignes contractuelles, filiales, arbitrages. L'invisibilité n'est plus un effet secondaire ; elle devient une compétence professionnelle.

Le chapitre sur les négociants en matières premières dessine les contours d'un entre-soi : peu de firmes — Glencore, Trafigura, Vitol, Cargill —, beaucoup d'opacité, une dépendance structurelle aux zones grises. M. Rich, fondateur de Glencore, a fourni du pétrole iranien à Israël avant et après la révolution de 1979, négocié avec la Jamaïque en quasi-faillite pour obtenir de l'alumine à 25 % sous le prix du marché, et été finalement gracié par B. Clinton. Leur puissance tient moins à la production qu'à la capture : information sur les marchés, contrôle du stockage, capacités de transport, accès aux financements, proximité avec les États.

Les cabinets de conseil jouent un rôle analogue. Khalili, qui a elle-même travaillé chez Andersen Consulting puis Price Waterhouse au début des années 1990, décrit de l'intérieur ce qu'elle décrit comme une « machine à grift » — l'arnaque institutionnalisée. En 1967, McKinsey conseillait au British Transport Docks Board d'accélérer la conteneurisation pour briser les grèves des dockers : « *expensive labour can be replaced with cheaper capital equipment* » — « la main-d'œuvre coûteuse peut être remplacée par des équipements moins chers » (p. 127-128). Cinquante ans plus tard, McKinsey Afrique du Sud s'associait à des sociétés-écrans des frères Gupta pour détourner les ressources des entreprises publiques sous la présidence J. Zuma. Dans les deux cas, le même schéma : externaliser les coûts humains, internaliser les profits, rendre le transfert indiscernable.

Les superyachts ferment la boucle. Ils sont le symptôme visible d'un régime qui se veut invisible. Le *Azzam*, commandé pour plus d'un demi-milliard de dollars par le président des Émirats, mesure 180 mètres — la hauteur du Gherkin à Londres. Le *Serene* de M. ben Salmane dispose d'une salle où des machines produisent dix centimètres de neige à la demande. Le luxe, ici, n'est pas le caprice d'un prince : il est l'index d'un ordre — celui qui consiste à déplacer le coût social et juridique hors d'atteinte. Le poète saint-lucien Derek Walcott, prix Nobel de littérature (1992), que Khalili cite en épigraphe du chapitre, l'a dit mieux que personne : « *new plantations / by the sea; a slavery without chains, with no blood spilt — just / chain-link fences and signs, the new degradations* » — « nouvelles plantations / au bord de la mer ; un esclavage sans chaînes, sans sang versé — juste / des grillages et des panneaux, les nouvelles dégradations » (p. 95-96).

Cette « fluidité » connaît pourtant ses points de rupture. Lorsque des routes maritimes sont menacées — piraterie, détroits, conflits —, ce qui semblait pure logistique redevient politique. É. Frécon l'analysait déjà au moment du « retour des pirates » : la sécurisation des flux est l'autre face de leur invisibilisation.

Ce que le livre dévoile... et ce qu'il laisse dans l'ombre

Le mérite du livre est de tenir ensemble, en 208 pages, extraction matérielle et extraction de rente, infrastructures et droit, mer et climat, sans se réfugier dans un seul registre — technique, moral ou géopolitique. Sa force est aussi narrative : quelques

scènes suffisent à dénaturiser la mondialisation, à la ramener au niveau des corps, des contrats et des pavillons.

Cette densité a un revers : l'effet kaléidoscope. Certaines séquences éclairent puissamment un mécanisme, d'autres demeurent plus illustratives que démonstratives — prix classique d'une synthèse panoramique. On peut également discuter le choix assumé du terme *cronyism* (capitalisme de connivence) : il désigne bien des connivences, mais peut faire croire que l'architecture tient surtout à des « mauvais acteurs », alors qu'elle est largement normalisée par le droit des sociétés, la concurrence fiscale et la financiarisation.

Surtout, un axe demeure peu travaillé : le temps. Khalili excelle à montrer comment l'ordre se paie ailleurs — juridictions, mers, travailleurs —, mais elle articule moins la manière dont l'extraction « résout » le présent en hypothéquant l'avenir — dettes, irréversibilités, actifs échoués. Cette limite n'invalide pas son propos ; elle ouvre un chantier.

Le livre rend visible la machine. Ce qu'il déplace dans la conversation française, c'est l'idée que l'extraction n'est pas une survivance du passé colonial, mais la forme même de l'économie contemporaine : une architecture qui produit de l'ordre ici en exportant le désordre ailleurs. Et notre futur comme une facture.

Pour aller plus loin

- D. Cowen, *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014.
- B. Christophers, *Our Lives in Their Portfolios: Why Asset Managers Own the World*, Londres, Verso, 2023.

Publié dans lavedesidees.fr, le 16 mars 2026.