

Marco Marrone

GILLES PINSON

Dans vos travaux, vous parlez de ville plateforme, qu'entendez-vous exactement par là ?

L'expression « ville plateforme » désigne une relation d'interdépendance qui s'est construite au fil des années entre la ville et les plateformes numériques. D'un côté, elle suggère que les plateformes numériques sont devenues de véritables infrastructures urbaines. Nous sommes devenus dépendants de Google Maps ou Waze pour nous déplacer, d'Amazon pour acheter ou d'autres applications encore pour réserver des restaurants. Mais l'expression nous dit aussi que l'affirmation des plateformes ne relève pas uniquement de l'innovation technologique. Elle tient aussi aux politiques urbaines qui, depuis plusieurs décennies, ont soumis les infrastructures et les services urbains aux logiques du marché, de la consommation et de la mise en tourisme.

En ce sens, la ville plateforme prolonge un processus de néolibéralisation qui a mis les villes en compétition et placé les politiques urbaines au service d'objectifs d'attractivité. Nous n'aurions probablement pas Airbnb sans les liaisons aériennes low cost et le TGV. Nous n'aurions pas les plateformes de livraison de repas sans les restaurants et les bars qui se sont multipliés dans les quartiers gentrifiés. Et que serait Instagram, aujourd'hui, sans la possibilité de publier toutes ces expériences que la ville néolibérale a façonnées sur mesure pour les touristes ?

La ville plateforme s'inscrit donc dans une trajectoire qui a vu les villes passer de la marge au centre de l'accumulation capitaliste. Dans la tradition de Lefebvre et, plus explicitement, de David Harvey, la ville a souvent été pensée comme le lieu d'un circuit secondaire de l'accumulation : un espace dans lequel le capital s'investit dans le bâti, les infrastructures et l'immobilier, notamment pour absorber des surplus en période de crise. Aujourd'hui, au contraire, les villes occupent une position centrale dans le capitalisme. D'abord parce que les marchés urbains sont générateurs d'énormes profits et ensuite parce que les villes et leurs habitants, au travers de leurs pratiques quotidiennes, génèrent une quantité astronomique de données exploitables.

On sait que les données sont le véritable pétrole des plateformes numériques : le carburant qui les fait fonctionner et leur principale source de richesse. Si tel est le cas, on peut dire que les villes sont devenues les principaux gisements de richesse pour ces plateformes numériques.

De quelles ressources urbaines les plateformes ont-elles besoin pour fonctionner ?

On peut distinguer trois niveaux d'infrastructures urbaines sur lesquels les plateformes font reposer leur fonctionnement. Tout d'abord, les infrastructures physiques : les routes, les autoroutes, les gares, les entrepôts,

les aéroports, mais aussi les centres de données, que l'on voit pousser comme des champignons dans les périphéries des villes.

Il n'y a toutefois pas que les infrastructures matérielles ! Il y a aussi les infrastructures culturelles. L'ère néolibérale a permis la diffusion dans la ville de la figure de l'« entrepreneur de soi-même », les rhétoriques du « smart », celles de la classe créative à la Richard Florida, ou encore celles de la flexibilité. Ces infrastructures culturelles ont constitué un humus essentiel à la fois pour légitimer le fonctionnement des plateformes – pensez au livreur de repas que l'on convainc qu'il est un entrepreneur ! – et pour construire les conditions de leur développement, précisément parce qu'elles sont en résonance avec cette dimension culturelle.

Enfin, il y a les infrastructures politiques : les processus de déréglementation et les politiques de soutien à l'innovation technologique qui ont préparé le terrain aux plateformes numériques. Cela recouvre aussi la manière dont sont régulés l'activité entrepreneuriale, le marché du travail et l'accès ou l'absence d'accès à certaines infrastructures et à certains espaces urbains. Elles ont joué et continuent de jouer un rôle fondamental dans le développement des plateformes.



© Marco Marrone.

Y a-t-il des villes plus favorables que d'autres au développement des plateformes ? Est-ce une question de taille, de densité, de richesse ?

À première vue, on pourrait dire que les plateformes privilégient souvent les métropoles qui leur offrent les marchés les plus grands et qui sont dotées des infrastructures culturelles, physiques et politiques, les plus favorables.

En même temps, les plateformes ont une formidable capacité d'adaptation, notamment parce qu'elles n'ont pas à supporter les frais fixes liés au développement d'une infrastructure. Deliveroo peut s'implanter dans une petite ville sans avoir à supporter les coûts fixes liés au déploiement d'une infrastructure propre. Idem pour Airbnb : il existe des lieux où l'on ne trouve même pas de supermarché, mais où l'on peut louer un logement sur Airbnb. Cela en dit long sur la pénétration de ces modèles et sur leur capacité à s'adapter à tout contexte urbain. Leur ambition ne consiste pas seulement à devenir des acteurs hégémoniques, c'est-à-dire à dominer le marché : elles veulent devenir, d'une certaine manière, le marché lui-même.

Ce qui frappe aussi, en y regardant de plus près, c'est que ce que font les plateformes, c'est mettre la main sur des services historiquement liés à l'économie informelle urbaine. On retrouve ce phénomène dans des villes petites comme grandes, dans le Nord comme dans le Sud global. Deliveroo n'a pas inventé la livraison de repas ; Airbnb n'a pas inventé l'hébergement de courte durée ; Uber n'a pas inventé les services de taxi. Les plateformes ont monopolisé ces services, en les désintermédiant de leur forme originelle puis en les réintermédiant au moyen des technologies numériques, en offrant, du moins en apparence, davantage d'efficacité et de transparence dans la relation. Elles captent et réorganisent, dans des marchés fortement concentrés, des services longtemps restés aux marges du capitalisme, relevant d'activités résiduelles ou interstitielles.

D'ailleurs, toutes ces plateformes ont pris leur envol après la crise de 2008 et la décennie d'austérité, qui a jeté de larges pans de la population dans la précarité et l'économie informelle. Le capitalisme de plateforme a fait de ces activités de survie ou de débrouille une source de profit. Mais pour autant,

Marco Marrone est sociologue du travail et du numérique, enseignant-chercheur à l'Université du Salento (Lecce, Italie). Ses travaux portent notamment sur les plateformes numériques et leur impact sur les conditions de travail, en particulier celles des livreurs de repas dont il a étudié la mobilisation et la syndicalisation à Bologne. Dans cet entretien, il montre que les plateformes ne se contentent pas d'investir les villes : elles s'appuient sur leurs infrastructures, leurs politiques et leurs cultures pour reconfigurer les marchés urbains, les commerces, le travail et les usages de l'espace public. Mais il souligne aussi que les villes demeurent des lieux de résistance et de régulation, capables d'infléchir la trajectoire de ces entreprises.

celles-ci ne contribuent pas à améliorer les conditions des travailleurs dans ces secteurs qui restent confrontés aux mêmes situations de pauvreté et d'incertitude. La formalisation profite avant tout à la plateforme.

Vous avez travaillé sur le cas de Bologne. Qu'est-ce qui a préparé l'arrivée des plateformes à Bologne ?

Bologne présente des caractéristiques à la fois très particulières et communes à de nombreuses autres villes. L'un des facteurs ayant favorisé la plateforme de Bologne a été l'annonce, en 2008, de l'ouverture d'une base Ryanair, devenue opérationnelle en 2009 et qui a fait de la ville l'une de ses principales bases dans le nord de l'Italie. Cela a entraîné un important afflux touristique inédit jusqu'alors, dont la classe politique locale a su profiter par un travail de « branding » et de mise en tourisme de la ville.

Bologne est connue pour deux choses en Italie : son université et sa gastronomie. C'est la ville des lasagnes et des tortellini, mais elle n'était pas

historiquement inscrite dans les itinéraires internationaux comme Florence, Venise, Milan ou Rome. Cette image de ville gastronomique a permis d'en faire une destination de *city trips* d'une ou deux nuits, goûter les spécialités locales, profiter des beautés médiévales et flâner dans un cadre singulier.

Bologne est aussi une ville étudiante. La présence étudiante a été importante pour Deliveroo, qui y a trouvé une main-d'œuvre disponible, flexible et à la recherche d'un revenu d'appoint. Pour Airbnb, la même configuration urbaine a plutôt renforcé l'offre de logements temporaires et la circulation de pratiques de consommation numérique.

Toutefois, les choses ont évolué du point de vue de la composition de la main-d'œuvre. Si l'on regarde les plateformes de livraison de repas, au début, la composante étudiante était la plus importante. Les plateformes avaient des pratiques de recrutement assez racialisées. Elles recherchaient des livreurs « présentant bien », autrement dit des blancs. Progressivement, la main-d'œuvre a changé : de moins en moins d'étudiants blancs à la recherche d'un second emploi ou d'un revenu d'appoint ; de plus en plus de travailleurs migrants pour qui cette activité constitue l'emploi principal. À mesure que les rémunérations se sont réduites, les étudiants ont trouvé des alternatives dans des secteurs plus rémunérateurs alors que cette main-d'œuvre migrante est restée piégée.

Quels sont les effets des plateformes sur les villes, sur la vie urbaine, sur les marchés urbains ?

Les plateformes changent tout. Leurs effets sont particulièrement perversifs. Elles restructurent l'espace urbain. Le cas des effets d'Airbnb sur les marchés du logement est aujourd'hui bien documenté. Observons plutôt un cas moins étudié : celui de la livraison de

repas. Pour de nombreux restaurants, y compris les plus anciens et les plus ancrés dans le contexte urbain, la plateforme ne devient pas seulement le moyen de livrer le repas à domicile, elle est un espace de mise en visibilité et en concurrence. Les plateformes construisent aussi une hiérarchie des restaurants, rendant ces derniers de plus en plus dépendants de ces plateformes.

Un restaurateur de Bologne m'expliquait ainsi qu'il ne pouvait pas se retirer des plateformes, même si elle lui rapportait finalement très peu, car sinon ses clients penseraient qu'il avait fermé. Si l'on n'existe pas sur les plateformes aujourd'hui, on risque de ne pas exister du tout en ville. Les plateformes reconfigurent donc l'ensemble de la relation entre commerces et consommateurs.

Il existe aussi des effets plus indirects. Beaucoup de villes perdent une partie de leur commerce de détail : les librairies, les quincailleries, les magasins

d'électronique, surtout dans les centres historiques. Aujourd'hui, ce type de consommation s'effectue principalement en ligne, via Amazon, et la valeur ajoutée qu'une librairie ouverte dans le centre-ville peut générer est bien moindre que celle qu'elle pouvait produire il y a vingt ans.

C'est l'une des raisons pour lesquelles les centres historiques, au moins dans une grande partie de l'Europe, sont désormais essentiellement envahis par les restaurants, les bars à vin et les glaciers : des activités qui supposent la présence physique du client et qui sont donc difficilement délocalisables vers les plateformes numériques. Une part croissante des autres commerces tend à disparaître des centres historiques ou à y devenir plus rare. C'est un processus continu et de faible intensité ; on ne s'en aperçoit pas lorsqu'une seule librairie ferme, mais le nombre de librairies dans les centres historiques est aujourd'hui, indubitablement, bien inférieur à ce qu'il était il y a quelques décennies.

Grève des livreurs des plateformes de repas à Bologne, février 2018. © Marco Marrone.



Vous dites que la ville a un caractère ambivalent : d'un côté, elle aide les plateformes à se développer ; de l'autre, elle offre aussi à ceux qui veulent s'opposer à leurs logiques des ressources pour leur résister.

Les villes ne constituent pas simplement le décor dans lequel se déploie le capitalisme de plateforme ; elles ne sont pas des acteurs passifs, des victimes sans défense du développement des plateformes. Les villes offrent aux plateformes des espaces d'accumulation capitaliste, mais elles opposent aussi des limites à leur expansion.

Ces limites peuvent être physiques, culturelles ou politiques. Les limites politiques sont souvent des résidus de modèles économiques antérieurs, mais elles n'en sont pas moins efficaces. Il existe, par exemple, à Bologne, une histoire de gouvernement communiste, une certaine tradition syndicale et, plus récemment, une histoire de mouvements sociaux, toutes choses qui fournissent aujourd'hui de véritables infrastructures de résistance à l'expansion des plateformes. À Bologne, cela a permis aux livreurs de repas de s'organiser en syndicat. Cela permet aussi à des mouvements sociaux de s'opposer à l'Airbnbisation.

Il y a donc entre les villes et les plateformes une relation d'influence réciproque. Les contextes urbains agissent à la fois comme accélérateurs et comme obstacle au développement des plateformes. Parfois, les acteurs urbains parviennent à orienter voire à contrarier le développement des plateformes, non seulement dans leur propre contexte mais aussi dans d'autres contextes, par un effet de diffusion inversé : lorsqu'une ville obtient une avancée réglementaire ou judiciaire, celle-ci peut devenir un précédent mobilisable dans d'autres contextes. Aussi grandes et puissantes qu'elles puissent paraître, les plateformes ne sont donc jamais les seules maîtresses de leur destin.

De quels moyens les gouvernements locaux disposent-ils pour résister aux plateformes, en réguler le fonctionnement et modérer leurs effets ?

Je pense qu'il faut regarder les politiques urbaines avec un regard neuf. Non pas simplement comme des politiques qui régulent le circuit secondaire ou la sphère de la reproduction sociale, mais comme de véritables politiques industrielles, autrement dit comme une nouvelle forme de politique industrielle. Si les villes sont aujourd'hui au cœur de ce modèle de développement, les politiques urbaines ont un rôle inédit, du même genre que celui qu'ont assumé les États dans l'après-guerre en matière de développement industriel. Même si les instruments administratifs dont elles disposent sont évidemment moins puissants que ceux d'un gouvernement national.

Cette nouvelle situation donne néanmoins un sens nouveau à ces instruments, comme le montre le nombre de villes européennes qui ont régulé, selon des modalités, des formes et des résultats différents, le développement d'Airbnb et des plateformes de location de courte durée. En Italie, l'exemple le plus récent est celui de Florence, qui a adopté une réglementation très restrictive de l'usage d'Airbnb.

Cela ne concerne pas seulement Airbnb, même s'il s'agit du cas le plus emblématique de régulation municipale des plateformes. À Bologne, une charte a été élaborée : les plateformes qui choisissent d'y adhérer s'engagent à respecter certaines exigences minimales. L'objectif est de protéger non seulement les travailleurs, mais aussi les autres usagers de la voirie. La pression de l'algorithme conduit souvent les livreurs à enfreindre le code de la route et, malheureusement, à avoir des accidents, parfois mortels.

Réguler les plateformes ne signifie donc pas seulement agir sur le terrain des droits des travailleurs. Cela

signifie aussi réguler la cohabitation urbaine et l'usage partagé des rues, qui sont, en quelque sorte, la chaîne de montage ou la ligne d'assemblage des plateformes de livraison de repas. On pourrait en dire autant de nombreuses autres plateformes qui opèrent dans ces contextes, par exemple celles du travail domestique, sur lesquelles les villes peuvent agir.

Naturellement, toutes ces expériences ne sont pas parvenues à renverser les plateformes numériques. Elles n'ont pas produit un « socialisme municipal du numérique ». Il s'agit surtout de régulations « constitutives », qui ont établi une médiation entre les usagers des plateformes, les plateformes elles-mêmes et les habitants des espaces dans lesquels elles opèrent, non seulement du point de vue opérationnel mais aussi de l'usage des données qui sont générées.

Mais c'est précisément là le point : dans le capitalisme de plateforme, les villes sont le lieu de la médiation. Elles sont le lieu principal où il est possible d'arbitrer entre les intérêts économiques, les intérêts sociaux, ceux des travailleurs et, j'ajouterais, les intérêts environnementaux. La collecte, le stockage et le traitement des données nécessaires au fonctionnement des plateformes consomment de l'énergie et de l'eau, notamment pour refroidir les serveurs et les centres de données. Cette médiation ne se produit plus seulement à l'échelle nationale ; elle se déploie souvent à l'échelle locale et, paradoxalement, aussi à l'échelle européenne. C'est une dynamique qui devrait nous conduire à regarder la ville d'un œil nouveau. —