

LES VILLES FACE À L'UBÉRISATION

Interview de Roland Ries,
Maire de Strasbourg

Par Nicolas Mialhe



Initiateur du retour du tramway à Strasbourg dès le début des années 1990, Roland Ries s'est spécialisé dans les questions de transports et de déplacements urbains.

Élu Maire de Strasbourg en 2008 et réélu en 2014, il y met en œuvre une politique de renforcement et de diversification des moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

À plus long terme, il porte la vision d'une agglomération à l'urbanisme plus compact, mixte et mieux en lien avec la ville voisine de Kehl, à la faveur d'une ligne de tramway qui franchira le Rhin en 2017.

Roland Ries est également 1^{er} Vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg, en charge des transports, des mobilités et déplacements ainsi que du Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART).

Sénateur de 2004 à 2014, il est considéré comme l'un des meilleurs spécialistes des mobilités en Europe. Il est président de Cités-Unies France.

MOTS CLÉS

- UBERISATION
- ÉCONOMIE DU PARTAGE
- RÉVOLUTION NUMÉRIQUE
- MUTUALISATION

Les maires doivent composer avec
« l'ubérisation » des villes.

INTRODUCTION

Dans cet entretien, Roland Ries, Maire de Strasbourg partage sa vision des défis et des opportunités de la diffusion rapide de plateformes digitales qui fonctionnent à l'aide d'algorithmes d'appariement. Il propose aux dirigeants politiques d'accueillir ce changement de manière réfléchie en maximisant ses bénéfices et minimisant ses effets néfastes.

Nicolas Mialhe : A l'échelle des grandes collectivités, l'ubérisation vous apparaît-elle comme un poison absolu ?

Roland Ries : Il va de soi que j'ai parfaitement conscience des périls de l'ubérisation avec son cortège de conséquences sur le marché de l'emploi, et des risques de dérégulation qu'elle fait peser sur des secteurs entiers de l'économie marchande. Mais ces craintes, qui correspondent à une réalité, ne doivent pas nous conduire à diaboliser une évolution qui ne saurait être vue qu'en pourvoyeuse de destruction d'emplois. Ces mutations de consommation qui nous font peur correspondent aussi à un mouvement inéluctable de nos sociétés. Qu'on se le dise une bonne fois : les batailles pour leur faire barrage sont perdues d'avance ! Il faut savoir les accueillir avec suffisamment de stoïcisme pour mieux les contrôler, et surtout pour mieux en tirer parti, car elles répondent à des besoins. Avec une conviction : les logiques de spécialisation des services ne sont plus forcément des logiques d'avenir !

N.M. : C'est-à-dire ?

R. R. : Prenez l'exemple des mobilités : on raisonne toujours – ou en tout cas trop souvent – en termes d'offre classique – bus, tram, métro – comme si ces moyens de transport pouvaient aller partout, ce qui suppose le recours à des infrastructures complexes, coûteuses, dévoreuses d'espace et longues à mettre en œuvre, alors que nous pourrions réfléchir des réseaux beaucoup plus souples répondant à un éventail de demandes beaucoup plus diversifiées. Nous devons comprendre qu'il nous est possible, avec un peu d'imagination, d'accéder à un immense potentiel de services inutilisés. Une voiture ne sert que pendant 8 % de sa durée de vie parce qu'on en a un usage strictement individuel. Une utilisation plus partagée répondrait beaucoup mieux aux objectifs de développement durable de la planète. Bien évidemment, cela suppose de trouver un bon équilibre avec l'appareil productif pour ne pas provoquer des effondrements industriels qui ne sont pas souhaitables...

“QU'ON SE LE DISE UNE BONNE FOIS : LES BATAILLES POUR LEUR FAIRE BARRAGE SONT PERDUES D'AVANCE ! IL FAUT SAVOIR LES ACCUEILLIR AVEC SUFFISAMMENT DE STOÏCISME POUR MIEUX LES CONTRÔLER, ET SURTOUT POUR MIEUX EN TIRER PARTI, CAR ELLES RÉPONDENT À DES BESOINS. AVEC UNE CONVICTION : LES LOGIQUES DE SPÉCIALISATION DES SERVICES NE SONT PLUS FORCÉMENT DES LOGIQUES D'AVENIR !”

N.M. : Les vertus de l'économie collaborative justifient-elles l'absence de volonté politique pour encadrer l'activité des plateformes ?

R. R. : La difficulté, c'est la confusion entre la nouvelle économie de l'échange et de la mutualisation des biens et des services d'un côté – dont l'impact est très positif pour combattre les fléaux des villes que sont les embouteillages et la pollution de l'air – et l'économie des plateformes, qui offre des services professionnels en fonctionnant sur un principe libéral et concurrentiel aveugle. En vérité, il faut trouver un chemin entre deux extrêmes : la réglementation tatillonne qui empêche l'émergence de toute nouvelle souplesse, et la déréglementation sauvage, synonyme de jungle pour les travailleurs, où seuls les plus forts survivent. Mais je suis convaincu qu'on peut trouver des solutions pour éviter les distorsions de tarifs qui ouvrent la voie à une concurrence déloyale. Je continue de croire à la fonction régulatrice de la puissance publique...

N. M. : En France, le législateur reste pourtant très timide, comme s'il ne voulait pas vraiment s'en mêler...

R. R. : À Londres, la municipalité a supprimé l'agrément d'Uber, pourtant présent dans les 300 plus grandes villes du monde... C'est un pouvoir dont ne dispose pas une collectivité française. Ici, c'est le préfet qui, seul, peut décider une telle mesure. Et il ne peut agir arbitrairement : il est contraint de respecter la loi qui, pour le moment, se contente de pacifier les relations entre taxis et VTC. Quant à la Commission européenne, qui pourrait harmoniser les dispositifs à l'échelle de l'Union, elle reste délibérément timide. Il est permis, effectivement, de rêver à une démarche plus ambitieuse et plus volontariste. En attendant, les collectivités, peuvent jouer un rôle dans l'animation d'une véritable économie sociale et solidaire.

N. M. : Quelles mesures incitatives peut-on imaginer pour favoriser des boucles vertueuses entre les acteurs de cette économie de partage et les plateformes ?

R. R. : Dans différents ouvrages, dont *Dans la nuée* (Actes Sud, 2015), le philosophe allemand Byung-chul Han démontre de manière très convaincante que derrière les possibilités de l'interconnexion numérique sans médiation se cachent de nouvelles pratiques d'aliénation qui rendent possible « une exploitation sans domination ». Tout se passe alors comme si l'ubérisation augmentait un peu plus la précarité du monde et la solitude de chacun. Je ne suis pas d'avis que ce scénario soit inéluctable. Nous avons des moyens pour agir, notamment à l'échelle des villes et des territoires. C'est notre devoir d'élu local de réfléchir à ce nouveau paradigme et d'inventer, avec nos concitoyens, une économie véritablement solidaire, verte et collaborative qui crée du lien social, permet de stimuler l'intelligence collective et place le concept de justice et d'humanité au centre de ses préoccupations. Une étape indispensable est de reconnaître l'importance de cette problématique et les enjeux immenses qu'elle contient. Il ne s'agit pas de traiter seulement des symptômes. Là encore, il nous revient à nous, maires et élus de terrain, de mettre en place les conditions pour que cette prise de conscience citoyenne puisse avoir lieu. Ce qui est en jeu, ce n'est ni plus, ni moins que l'organisation démocratique de notre vie en société et que l'exercice de notre libre-arbitre.



Tram pont Kehl - ©Jérôme Dorkel / Strasbourg Eurométropole

Il faut partir d'un constat concret : les acteurs de l'économie sociale et solidaire souhaitent garder leurs distances avec des plateformes qui structurellement ne leur semblent pas vertueuses à l'image d'Uber ou Deliveroo. Soyons clairs : il y a là une sorte de conflit de philosophies qui met en opposition des modèles sociaux antagonistes. On ne le dépassera pas à coup de bonne volonté... En revanche des partenariats existent déjà avec des entreprises « classiques » et ils fonctionnent généralement bien. De notre côté, forts du label « territoire de commerce équitable », nous nous efforçons d'être exemplaires dans nos politiques de commande publique pour inciter les acteurs de l'« ESS » à répondre aux appels d'offres. Nous encourageons systématiquement les croisements collaboratifs, à travers notamment notre soutien aux « Fabs labs » et aux « Makers fair ». Et bien sûr, nous faisons de la pédagogie grand public pour que le citoyen soit en mesure de distinguer les différentes formes d'économies.

professionnalisation accélérée d'Airbnb qui a des effets sur l'augmentation des loyers et du foncier, notamment dans les hyper-centres dont certains finissent par se dépeupler... Le problème auquel nous sommes confrontés, c'est l'absence des données synthétiques qui nous permettraient de mettre en place des stratégies municipales ciblées prenant en compte à la fois l'offre d'hébergement attractive, que nous devons à nos visiteurs, et la préservation de l'harmonie dans nos cœurs de villes. La mise en place d'un « observatoire » m'apparaît comme un préalable indispensable pour être vraiment efficace.

N. M. : Dans l'immédiat, comment peut-on gérer les effets inquiétants de l'airbnbisation des villes françaises ?

R. R. : Il faut être vigilant sans être fermé... Lors des débats de la Cop 21, j'avais été impressionné par une statistique concernant le succès exponentiel des Airbnb. En l'espace de trois ans, entre 2012 et 2015, on a exploité deux ou trois fois plus de m² dans l'existant que l'industrie hôtelière n'en avait produits en 30 ou 40 ans ! Ce constat, à lui seul, met en évidence une dimension écologique souvent sous-estimée : l'ère de la mutualisation concurrence désormais le réflexe du toujours plus ! Le côté négatif, c'est la

“L'ÈRE DE LA MUTUALISATION CONCURRENCE DÉSORMAIS LE RÉFLEXE DU TOUJOURS PLUS ! LE CÔTÉ NÉGATIF, C'EST LA PROFESSIONNALISATION ACCÉLÉRÉE D'AIRBNB QUI A DES EFFETS SUR L'AUGMENTATION DES LOYERS ET DU FONCIER, NOTAMMENT DANS LES HYPER-CENTRES DONT CERTAINS FINISSENT PAR SE DÉPEUPLER...”