

Le trottoir

à la croisée des chemins

Isabelle BARAUD-SERFATY

En juin 2018, les premières trottinettes électriques commençaient à encombrer les trottoirs parisiens, puis, quelques mois après, ceux des grandes villes françaises. Entre mars et mai 2020, pendant le confinement lié au coronavirus (périmètre de sortie autorisé limité à 1 kilomètre autour de son domicile, fermeture des squares et parcs), le trottoir devenait à la fois le principal espace public pour prendre l'air en bas de chez soi et la « salle d'attente des commerces »¹, tandis qu'une nouvelle « bataille des trottoirs » s'annonçait début juin 2020 en Île-de-France avec l'autorisation donnée aux restaurateurs d'occuper, gratuitement, le trottoir et les places de stationnement bordant leur devanture.

Ainsi, en quelques mois, le trottoir (au sens de la bordure de trottoir, incluant également la bande de stationnement sur la chaussée qui le jouxte), objet souvent déconsidéré ou négligé, est devenu l'objet de toutes les attentions de la part des habitants, des journalistes et des collectivités locales françaises. Mais dans les faits, cela fait déjà quelques années que des acteurs privés s'y intéressent. En 2015, Alphabet-Google nommait sa filiale dédiée aux projets urbains « Sidewalk Labs » (« les laboratoires du trottoir ») parce que son premier développement était l'installation de « bornes intelligentes » sur les trottoirs de New-York². En 2018, la même Alphabet participait à la création de Coord, dont le métier consiste à numériser les informations (réglementation, usage) sur les bordures de trottoirs et à les commercialiser auprès des opérateurs, comme ceux de VTC ou de logistique, pour qui elles constituent une donnée clef. Dans le même temps, en Amérique du Nord, souvent sous la houlette de quelques grandes villes pionnières, se développait une nouvelle pratique, le « *curb management* » (management de la bordure de trottoir), consistant en l'allocation d'une bordure, en temps réel, entre une demande et un besoin de trottoir³.

Ces évolutions traduisent trois changements majeurs. Premier changement, le trottoir est devenu « l'espace de *plug and play* » (branchement et fonctionnement) de la ville : « l'ancrage physique de la *smart city* se ferait essentiellement au niveau des trottoirs, sur lesquels viendraient se brancher en mode *plug*

& *play* les acteurs du *smart* via leurs innovations, leurs technologies, leurs interfaces numériques et leurs services. »⁴ Les nouvelles préoccupations environnementales conduisent également à l'apparition de nouveaux objets sur le trottoir, comme des bornes de recharge électrique, des fontaines rafraîchissantes ou des bornes de collecte de déchets, qui viennent s'ajouter aux traditionnelles terrasses de café ou étalages de magasins. Ainsi, la couche physique du trottoir se double d'une nouvelle couche, « servicielle », avec des installations qui permettent de « rendre des services » aux habitants.

Deuxième changement qui découle du précédent et de l'explosion de l'encombrement des trottoirs (trottinettes, opérateurs de VTC, etc.) : on assiste à une concurrence accrue sur un espace qui reste physiquement limité, avec une conséquence majeure : « l'humble bordure de trottoir devient l'actif urbain le plus convoité. »⁵ Ce qui est rare est cher : le trottoir devient l'espace avec le plus de valeur dans la ville. Les collectivités doivent cesser de l'envisager principalement comme une source de coût, cher à fabriquer, cher à gérer.

Troisième changement : aux couches physique et servicielle du trottoir s'ajoute désormais une couche informationnelle : l'accès à l'espace public passe de plus en plus par l'accès à l'information sur l'espace public, que ce soit via des applications comme Coord ou Google Maps. Une conséquence est la multiplication des « opérateurs du trottoir » : alors que la couche physique du trottoir est largement maîtrisée par les collectivités locales, la couche informationnelle est souvent « opérée » par des acteurs privés du numérique, tandis que la couche servicielle l'est par des opérateurs très variés (opérateurs de mobilier urbain ou du secteur des déchets ou de la propreté ; opérateurs énergétiques qui déploient des bornes de recharge ; fournisseurs de solutions d'humidification⁶ ; start-up, etc.)⁷.

Sous l'effet de ces trois changements, la fabrique (production et fonctionnement) des trottoirs est immanquablement appelée à évoluer, avec plusieurs chemins, ou scénarios, possibles. Le premier scénario serait la poursuite du mode de fabrique actuel, mais il risque de conduire à d'importants conflits

1. Selon l'expression de Mathieu Chassignet, ADEME.

2. En 2017, Sidewalk Labs développera le projet de Waterfront Toronto au Canada, avant d'y mettre fin en mai 2020.

3. Cf. notre article « Le trottoir, nouvel actif stratégique » (*Futuribles*, mai-juin 2020), qui renvoie à de nombreuses références.

4. Citation de Raphaël Languillon.

5. HAO K., « The humble curb is fast becoming the city's hottest asset », *Quartz*, 26 janvier 2018.

6. Par exemple, le projet d'« aubris brumisation » expérimenté dans le cadre de l'Urban Lab est porté par la société BRO, qui a d'abord déployé ses systèmes d'humidification dans le domaine agricole.

7. BARAUD-SERFATY I., « La nouvelle fabrique des espaces publics », note pour le Réseau National des Aménageurs, juin 2020.

d'usage dans les cœurs de métropoles où nous faisons l'hypothèse que la rareté de la bordure de trottoir devrait se poursuivre (que les mesures de distanciation physique perdurent ou non), à moins de limiter autoritairement et drastiquement son encombrement (interdiction ou forte limitation des trottinettes, de la logistique, du stationnement, etc.).

Dans le deuxième scénario, de nouveaux modes de fabrication (notamment de gestion) des trottoirs se mettraient en place, suite à la réunion de trois facteurs : la contraction prévisible des budgets locaux ; la prise de conscience par les opérateurs privés de l'existence d'un nouveau gisement de valeur ; la multiplicité des opérateurs à agréger pour « opérer » les trois couches du trottoir alors même que les collectivités ne sont pas habituées à piloter des écosystèmes urbains. Des groupements de plusieurs opérateurs privés se mettraient ainsi en place, avec une relation à la collectivité qui pourrait être d'intensité variable : de quasi inexistante (exemple : Coord) à relativement forte (comme le contrat On Dijon⁸). Avec aussi de nouveaux modèles de

rémunération auprès des opérateurs qui utilisent la bordure de trottoir comme ressource clé et, possiblement, l'instauration de nouveaux indicateurs de performance (comme la diminution du taux d'encombrement des trottoirs). Peut-être verra-t-on très bientôt des concessions de gestion du trottoir, ou des déclinaisons françaises des « *Business Improvement Districts* » anglais⁹ ?

Le troisième scénario constitue une réponse des collectivités locales au deuxième scénario. Prenant acte du fait que le trottoir est à la fois une source de valeur et un levier pour réguler de nombreux opérateurs dans la ville, elles décident de le piloter comme un actif stratégique. D'abord, en réunissant tout ce qui concerne le trottoir (le stationnement, la propreté, les redevances d'occupation, le mobilier urbain, la mobilité, etc.) au sein d'une même direction. Ensuite, en énonçant de vrais choix stratégiques, d'une part sur les finalités assignées à cette bordure de trottoir, d'autre part sur ses modalités de financement. Enfin, en activant les leviers dont elles disposent pour gouverner les nombreux opérateurs du trottoir.

Dans un roman de 2013 (*Les Morues*), la jeune écrivaine Titiou Lecoq faisait dire à son héroïne :

« *J'ose alors vous proposer mon idée un peu folle : ouvrir les trottoirs à la concurrence ! Voyons les choses en grand. Assurons aux trottoirs une plus grande compétitivité ! Comment ce qui est bon pour les routes empruntées par les voitures ne le serait pas pour les chemins traversés par les piétons ? [...] L'entretien des trottoirs pèse trop lourdement sur le budget des villes dont les finances sont déjà en danger. Ne nous privons pas de l'aide du secteur privé. Imaginons une rue. Deux trottoirs opposés mais en jachère complète. Donnons, après un appel d'offres, la gestion de chaque trottoir à une société différente. C'est autant d'économies pour la ville. »*

Ce texte est donc un extrait de roman. Que ce qu'il décrit reste de l'ordre de la fiction ou devienne réalité, aux collectivités d'en décider !

8. Contrat de type CREM (réalisation-entretien-maintenance) pour la gestion pendant 12 ans d'un poste de pilotage connecté des équipements de l'espace public des 23 communes de la métropole. Le groupement est composé de Bouygues Énergies & Services, Citelum, Suez et Capgemini.

9. Les BIDs sont une modalité de gestion privée d'espaces et services publics en Grande-Bretagne et aux États-Unis.

