

Date : 20 juillet 2020
Destinataire : Laurent Jaboeuf – Pierre Baillet
Rédacteur : Isabelle Baraud-Serfaty
Statut : Note pour l'AIMF

Objet : Note sur le trottoir

La nouvelle valeur des trottoirs

Le constat de l'importance des trottoirs pendant la crise du Covid et leur élargissement dans plusieurs villes du monde (au Canada, aux Etats-Unis, à Paris, à Londres, en Nouvelle-Zélande¹, etc.) ont remis sur le devant de la scène cet objet urbain tellement banal qu'on avait fini par ne plus le regarder et que personne ne s'y intéressait². Mais le fait que, en 2015, l'une des principales entreprises du numérique, Alphabet (maison-mère de Google), dénomme d'après cet objet sa filiale dédiée aux affaires urbaines (« Sidewalk Labs ») était déjà l'indice que « l'humble bordure de trottoir [était] en train de devenir l'actif urbain le plus convoité »³. Cette note vise ainsi à faire le point sur cette nouvelle valeur que prend le trottoir (ou plus exactement sa bordure) et les implications que doivent en tirer les maires.

1. Des usages du trottoir qui se multiplient

Les usages traditionnels du trottoir

Si les trottoirs existaient à Pompéi, puis à Londres dès 1666, leur véritable développement date en Europe du milieu du 19^{ème} siècle, en même temps que se créent les grands réseaux d'infrastructure, égouts, réseaux d'eau et de gaz. Dès l'origine, le trottoir est conçu comme l'espace du piéton, voire du flâneur, qu'il s'agit de protéger des véhicules (d'abord hippomobiles, puis automobiles) et de la saleté des rues. Hormis peut-être à l'époque de la Charte d'Athènes et de l'urbanisme sur dalle, l'importance de cette fonction a été largement confirmée par les urbanistes (Jane Jacobs) et s'est peu ou prou poursuivie jusqu'à aujourd'hui, au moins dans les villes occidentales, et en théorie sinon dans la pratique, car, comme on va le voir, cette fonction s'est vite retrouvée en concurrence avec d'autres usages.

Dans les villes d'Afrique ou d'Asie, les trottoirs existent, qui sont souvent un héritage de la ville coloniale⁴. Mais leur usage effectif est radicalement différent. Ce sont d'abord des lieux

¹ <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/13/new-zealand-first-country-to-fund-pop-up-bike-lanes-widened-sidewalks-during-lockdown/#beea76546e1f>

² Le fait que le trottoir soit souvent associé à la prostitution ou à la pauvreté explique sans doute le « dédain » dans lequel il est tenu, alors même que le terme « espaces publics », privilégié par les urbanistes, renvoie davantage à leur dimension symbolique.

³ “The humble curb is fast becoming the city's hottest asset” - Karen Hao – Quartz - January 26, 2018 - <https://qz.com/1182385/the-humble-curb-is-fast-becoming-the-citys-hottest-asset/>

⁴ “D'un côté se trouve le centre qui reproduit des paysages et des usages urbains similaires au connu européen, réceptacle d'une certaine sociabilité entre soi : jardin municipal doté d'un kiosque à musique, de bancs et d'une fontaine, larges trottoirs et corniche-promenade, bâtiments publics et religieux (la religion du colon s'entend) imposants..., bref la vitrine du pouvoir

support d'une activité économique. Ce sont aussi largement des lieux de restauration, notamment en Asie, où la « street food » est une pratique culturelle traditionnelle⁵. A noter que cette dimension existe aussi en France ou dans d'autres villes occidentales avec les terrasses des restaurants et cafés (comme l'a d'ailleurs rappelé la sortie du confinement à Paris) tandis que la pandémie aux Etats-Unis accélère le développement du « curbside pick-up » : la plupart des magasins étant fermés, certaines enseignes ont adopté ce moyen (le client commande et paie sur internet puis se rend devant le magasin, où un employé remet le produit) afin de garder une relation directe avec leurs clients⁶.

Très souvent, un peu partout, le trottoir est grignoté par le stationnement des voitures. C'est en particulier le cas si on considère que la « bordure de trottoir » (la « curb » des villes d'Amérique du Nord) inclut la bande de stationnement, mais on trouve aussi souvent des voitures qui sont garées sur le trottoir lui-même, que ce soit par exemple à Marseille ou à Phnom Penh.

Enfin, le trottoir est traditionnellement le support pour le mobilier urbain : candélabres, urinoirs, poteaux, bassins, bornes-fontaines, pompes sont présents dans les rues parisiennes depuis le milieu du 19ème siècle⁷, tandis que l'abribus fait son apparition à Lyon en 1964.

Des nouveaux usages du trottoir qui s'intensifient

A ces quatre fonctions « traditionnelles » (lieu du piéton, lieu de l'activité économique, lieu du stationnement, mobilier urbain), d'autres usages sont venus s'ajouter ces dernières années, sous l'effet notamment de la révolution numérique et des enjeux environnementaux.

Les dispositifs de géolocalisation et le fait que la plupart des citadins disposent désormais d'un smartphone (le taux de pénétration devrait atteindre 70% en Afrique en 2024⁸) expliquent la multiplication des EDMP (« Engins de déplacement personnels motorisés »⁹) : trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, monoroues utilisent le trottoir et sa bordure pour se garer (et parfois circuler, même si de nombreuses réglementations sont apparues). Les premières ont déclenché depuis leur apparition à San Francisco en 2018 plusieurs « guerres des trottinettes » ou « guerre des trottoirs » un peu partout dans le monde, qui opposent les municipalités et les plates-formes numériques, la plupart du temps américaines (Lime¹⁰, Lyft, Jump...) ou chinoises qui les opèrent. Ces nouveaux acteurs que sont les plates-formes numériques expliquent également une autre forme d'utilisation (ou « d'encombrement ») de la bordure de trottoir qui est en forte croissance, celle qui fait de cet espace une zone de dépôse (ou prise en charge) des colis (logistique urbaine) ou des personnes qui utilisent des VTC (voitures de tourisme avec chauffeur).

colonial ». « Domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination » - Odile Goerg - [Afrique & histoire 2006/1 \(vol. 5\)](#) - <https://www.cairn.info/revue-afrigue-et-histoire-2006-1-page-15.htm>

⁵ A lire ce texte qui montre l'impact des nouvelles technologies sur l'alimentation en Chine et les « food streets » en particulier : Food and the Megacity: How Urbanisation and Technology are Changing the Way China Eats - <https://space10.com/project/project-food-and-the-megacity/>

⁶ « Aux Etats-Unis, le commerce s'étale désormais sur les trottoirs » - Les Echos – 2 juillet 2020

⁷ « La fabrication des rues de Paris au XIXe siècle : Un territoire d'innovation technique et politique » - Bernard Landau - Les Annales de la recherche urbaine - 1992

⁸ Contre 40% en 2018. <https://afrique.latribune.fr/africa-tech/telecoms/2018-12-02/en-afrique-le-taux-de-penetration-des-smartphones-atteindra-70-en-2024-799538.html>

⁹ Ce terme a été introduit en France en 2019 dans le « Code de la route »

¹⁰ Fondée par un entrepreneur chinois. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/lime-la-trottinette-milliardaire-994622>

Si on ajoute à ces utilisations le fait que les réseaux et, de plus en plus, des mobiliers urbains « intelligents » (comme l'éclairage connecté, ou les bornes de recharge électrique installées directement sur les mâts d'éclairage de la ville) trouvent leur place sur ou sous cet espace, le trottoir devient de fait l' « espace de plug and play de la smart city »¹¹.

Enfin, avec la montée des préoccupations environnementales, le trottoir accueille de plus en plus d'installations « servicielles » (au sens où elles rendent des services à leurs habitants), comme des fontaines rafraîchissantes, des « abribus brumisateurs », des coffres avec serrures actionnables par smartphone contenant des raquettes ou des ballons de basket pour jouer dans la rue, etc.

Usages traditionnels du trottoir	Lieu du piéton Lieu de l'activité économique (dont restauration) Lieu du stationnement Lieu du mobilier urbain
Nouveaux usages du trottoir	Stationnement (voire circulation) des trottinettes et engins mobilité Zone de dépose pour VTC et logistique Espace de branchement des infrastructures de la "ville intelligente" Installations servicielles

Une concurrence accrue

La particularité de ces différents usages du trottoir est qu'ils ne se succèdent pas (un usage chassant l'autre), mais qu'ils ont au contraire tendance à s'additionner, chaque type d'usage étant par ailleurs en augmentation.

L'explosion des VTC, des colis Amazon ou Alibaba ou Grab ou Jumia, ou encore des trottinettes électriques dans les rues¹² n'est en effet pas le fruit de quelques succès isolés mais découle directement des « trois lois de l'économie numérique » : rendements croissants, effets de réseau, « winners take it all [les gagnants raflent tout] »¹³. Accentuée par la financiarisation de l'économie, cette pente monopolistique explique l'importance des moyens marketing déployés par chaque plate-forme pour se positionner comme l'acteur dominant du marché : à ce stade, il ne s'agit pas d'être rentable mais d'écraser ses concurrents potentiels.

La montée des enjeux environnementaux et la prise de conscience de la nécessité d'adapter les villes au changement climatique devraient conduire à l'augmentation des dispositifs de type fontaine ou brumisateur ou purificateur d'air.

¹¹Titre de la table-ronde organisée par Raphaël Languillon pour la Fabrique de la Cité le 25 novembre 2019 à Paris

¹²Par exemple, moins de 4 mois après sa création, la société Lime comptabilisait 11,5 millions de trajets effectués et est présente dans plus de cent villes - Rapport Sciences Po pour AIMF

¹³ Cf. le chapitre « L'économie des plates-formes », in Cardon Dominique, Culture numérique, Paris : Les Presses de Sciences Po, 2019.

Enfin, les piétons, dont la place était souvent sacrifiée au profit des autres usages, commencent à s'exprimer davantage¹⁴. En Suisse, à Lausanne et à Zurich, « les piétons se mobilisent en association pour sanctuariser les trottoirs et les réserver à la seule pratique de la marche »¹⁵. En Tunisie, en 2017, un mouvement citoyen baptisé Winou Etrottoir (« Où est le trottoir ? ») a bousculé les autorités en menant la bataille contre l'occupation sauvage des espaces publics¹⁶. Derrière ces revendications du piéton, se dessine un acte sans doute plus politique : « Pour ces habitants marginalisés, l'occupation spontanée est une manière de revendiquer un droit de participation au processus de création de l'espace urbain et de proposer leurs idées et leurs visions de la ville. Investir le trottoir c'est aussi un acte qui permet à tous d'habiter, même temporairement, des espaces de la ville où ils ne peuvent résider, notamment les centres-villes si convoités, que des loyers élevés rendent élitistes. Le trottoir devient alors un des rares lieux où vendeurs ambulants, hommes d'affaires, intellectuels et ministres sont amenés à se côtoyer. Reprendre le trottoir, notamment ceux des beaux quartiers devient alors un geste symbolique, presque politique »¹⁷.

2. Un trottoir qui reste rare malgré quelques pistes d'ajustement de la demande et de l'offre de trottoir

Ainsi, la demande de trottoir est en forte hausse, alors même que la quantité de trottoir reste limitée. Trois manières seraient susceptibles d'ajuster la demande et l'offre de trottoir.

Piste n°1 : diminuer la demande de trottoir

Une première piste pour rendre compatibles la demande et l'offre de trottoir serait d'agir sur la demande en réduisant autoritairement les usages qui l'encombrent. Cette question de l'encombrement des trottoirs n'est d'ailleurs pas récente, et déjà à la fin du 19^{ème} siècle, les Parisiens se plaignaient de l'obstruction provoquée par les poussettes, les boutiques, les candélabres. Elle se pose notamment chaque fois que surgit massivement un nouvel encombrant, comme les trottinettes dont l'usage sur les trottoirs a pu être interdit ou strictement encadré par certaines municipalités.

Des pratiques autoritaires d'interdiction ont eu lieu en Asie ces dernières années. En 2015, en Thaïlande, une opération « retour des trottoirs aux piétons », qui coïncidait avec une politique plus générale de « nettoyage » de l'image de la Thaïlande depuis le coup d'Etat de mai 2014, s'est traduite par l'interdiction des vendeurs de rue dans certaines rues symboliques de la capitale¹⁸. En 2017, les autorités métropolitaines de Hô Chi Minh Ville ont lancé une opération d'envergure intitulée « 45 jours pour récupérer les trottoirs du district 1 »¹⁹, en multipliant les démonstrations de fermeté médiatisées : déguerpissement des vendeurs ambulants, destruction

¹⁴ « Le piéton perd-il la bataille de l'espace urbain ? » - Alexis Magnaval — 10 août 2017 - <http://www.slate.fr/story/149427/pieton-perd-bataille-espace-urbain>

¹⁵ « En Suisse, le lobby piéton défend « ses » trottoirs » - [Laetitia Van Eeckhout](https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/03/28/en-suisse-le-lobby-pieton-defend-ses-trottoirs_5442611_3234.html) - 28 mars 2019 - https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/03/28/en-suisse-le-lobby-pieton-defend-ses-trottoirs_5442611_3234.html

¹⁶ « En Tunisie, la guerre des trottoirs est déclarée » - Le Monde – Frédéric Bobin – 30 juin 2017 - https://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/06/30/en-tunisie-la-guerre-des-trottoirs-est-declaree_5153841_3212.html

¹⁷ "Faire le trottoir : ces formes d'appropriation qui redessinent la ville" (sur les trottoirs de Dakar, Yangon, Luanda) – Romana Naga – Revue Sur-Mesure – Avril 2020 - <http://www.revuesurmesure.fr/issues/reprendre-la-ville/faireletrottoir>

¹⁸ « En Thaïlande, chasse aux marchands ambulants sur les trottoirs de Bangkok » – 1 mars 2015 - AFP - <https://www.lacroix.com/Actualite/Economie-Entreprises/Economie/En-Thailande-chasse-aux-marchands-ambulants-sur-les-trottoirs-de-Bangkok-2015-03-01-1286108>

« Street food. Offensive à Bangkok contre les restaurants de rue » – Courrier international – 31 mars 2017 - <https://www.courrierinternational.com/article/street-food-offensive-bangkok-contre-les-restaurants-de-rue>

¹⁹ district qui correspond au centre historique de la métropole

des façades et terrasses empiétant sur les trottoirs et mise en fourrière des véhicules stationnés sur les trottoirs²⁰. En 2019, la municipalité de Phnom Penh a interdit de dresser des tentes dans les rues pour les mariages et autres festivités, et décidé de sanctionner les personnes, entreprises et organisations qui utilisent abusivement les trottoirs pour leurs activités²¹.

Ces pratiques de « déguerpissement des trottoirs » existent aussi en Afrique. A Abidjan, où « les trottoirs sont tous occupés de façon complètement anarchique, que ce soit par des commerçants, des mécaniciens ou des camions garés en travers », les piétons veulent récupérer le trottoir²².

Mais l'exemple des villes occidentales montre que la disparition des vendeurs ambulants ne suffit pas à faire disparaître l'encombrement des trottoirs.

Piste n°2 : augmenter la quantité de trottoirs

Une deuxième manière pour articuler l'offre et la demande de trottoirs serait d'augmenter la quantité de trottoirs (on parle bien ici spécifiquement des trottoirs, et non pas des autres espaces publics non circulés que l'on peut augmenter, par exemple en fermant des rues à la circulation). Il y a deux dimensions pour mesurer le trottoir : la longueur et la largeur. La longueur étant donnée par celle de la rue, il ne reste que la largeur pour l'augmenter. Mais pour une rue existante, sa largeur est fixe, et l'élargissement des trottoirs ne peut se faire qu'au détriment des autres « bandes » de la rue : la bande de stationnement, la chaussée, les pistes cyclables. Souvent, ces « bandes » de rue ne peuvent pas être rétrécies sauf à disparaître ; le trottoir, moins contraint a priori dans son fonctionnement sert alors souvent de variable d'ajustement (citons toutefois le contre-exemple de l'élargissement des trottoirs pendant la crise Covid).

Une autre solution pour augmenter le trottoir serait de considérer que la rue ne se réduit pas à la distance entre deux façades, mais s'étend jusque dans les pieds d'immeuble. C'est notamment le sens des démarches qui militent pour un « droit au rez-de-ville » : les rez-de-chaussée des immeubles devraient davantage être vus comme une extension de la rue (et notamment du trottoir), plus que comme un soubassement de l'immeuble dans lequel ils se trouvent²³.

Une autre manière d'augmenter « virtuellement » la surface des trottoirs, en tout cas dans leur fonction plus que dans leur matérialité, est le dispositif dit « zone de rencontre », qu'on trouve notamment en Belgique, France, Suisse, Autriche : il s'agit d'un ensemble de voies où les piétons ont la priorité absolue et sont autorisés à circuler sur la chaussée, même si des trottoirs sont présents. Mais cette solution, aussi intéressante qu'elle soit, s'inscrit dans une vision de la

²⁰ « Pour une micro-géopolitique des espaces publics ordinaires à Hô Chí Minh Ville » - Marie Gibert-Flutre - <http://www.gis-reseau-asie.org/fr/pour-une-micro-geopolitique-des-espaces-publics-ordinaires-ho-chi-minh-ville>. Sur les trottoirs d'Ho-Chi-Minh, voir également le très riche ouvrage : « Sidewalk City – Remapping Public Space in Ho Chi Minh City » - Annette Miae Kim – The University of Chicago Press - 2015

« La fabrique des espaces publics dans les villes non occidentales » - Pauline Bosredon, Aniss Mezoued, Divya Leducq, Bianca De Marchi Moyano – Urbia - https://www.unil.ch/ouvdd/files/live/sites/ouvdd/files/shared/URBIA/urbia_20/partie_1.pdf

²¹ « Phnom Penh veut décongestionner ses rues et ses trottoirs » – Pierre Mottin – LePetitJournal.com – 27 janvier 2019 - <https://lepetitjournal.com/cambodge/actualites/phnom-penh-veut-decongestionner-ses-rues-et-ses-trottoirs-248917>

²² « Les piétons d'Abidjan veulent récupérer leurs trottoirs » - Les Observateurs – 28 septembre 2010. Egalement : « Les commerçants achètent un ticket d'emplacement à la mairie pour faire déborder leur boutique sur le trottoir. Tout ça se fait donc avec la complicité des autorités »

²³ Cf. les démarches conduites sous la houlette de David Mangin et Rémi Ferrand, et le dossier « Le droit au rez-de-ville » dans le numéro 414 de la revue Urbanisme (automne 2019)

rue marquée par le couple piétons-automobilistes, alors même que les « usagers » du trottoir sont beaucoup plus variés.

Piste n°3 : introduire la dimension temporelle dans l'utilisation du trottoir

Une troisième piste serait de jouer sur la dimension temporelle.

Une première approche correspond à ce qu'on appelle l'urbanisme « tactique », dont on a vu le succès lors de la crise du Covid, avec des demandes de fermetures provisoires de rue, ou des extensions temporaires des trottoirs via l'installation des terrasses de café sur les places de stationnement. Dans cette approche, le pas de temps est de l'ordre de quelques jours à quelques mois.

Une deuxième approche repose sur des pas de temps beaucoup plus cours, avec une vision temporelle infra-journalière. Le « curb management » (management de la bordure de trottoir) se met ainsi en place aux Etats-Unis et au Canada. Il repose sur la possibilité de faire de l'appariement entre un besoin et une disponibilité de bordure de trottoir, en temps réel, et permet ainsi de servir « plus de fonctions à plus de gens à différents moments de la journée »²⁴.

Restreindre la demande, augmenter la quantité de trottoir, optimiser son utilisation en temps-réel, voici trois pistes qui permettent d'ajuster l'offre et la demande de trottoir. Il n'en reste pas moins que, dans beaucoup d'endroits dans la ville, un constat s'impose : le trottoir est rare.

3. Pour un renversement de perspective : le trottoir comme source de valeur, et ses implications

L'explosion de l'encombrement des trottoirs sous l'effet des révolutions numérique et environnementale génère une concurrence accrue sur un espace qui reste physiquement limité, avec comme conséquence le fait que, comme nous le disions en introduction, « l'humble bordure de trottoir devient l'actif urbain le plus convoité ». Ce constat appelle un changement de perspective.

Les valeurs du trottoir

Jusqu'à présent, les municipalités avaient tendance à ne voir dans le trottoir qu'une source de coût, cher à fabriquer et cher à entretenir. Force est d'ailleurs de constater que l'entretien des trottoirs laisse souvent à désirer, que ce soit à Abidjan, où les trottoirs sont remplis de trous, à Mexico, où les habitants soulignent une inaction politique face au trottoir²⁵, ou ailleurs.

Le trottoir est rare, or ce qui rare est cher, donc le trottoir est cher. Ce syllogisme, qui invite à acter le fait que le trottoir constitue une réserve de valeur économique, peut certes heurter ceux pour qui l'espace public est d'abord le lieu de la citoyenneté et de l'urbanité. Mais c'est d'abord se départir d'une certaine naïveté et prendre conscience d'un état de fait : cette lecture économique est celle qu'en ont un certain nombre d'acteurs économiques de la fabrique

²⁴ « Curbside Management: Are curbs the most valuable real estate in a city? » - 24 avril 2019 - Sara Wiedenhafer, Coord - <https://www.coord.com/blog/curbside-management-are-curbs-the-most-valuable-real-estate-in-a-city>

²⁵ « Las banquetas de Guadalajara : rôles et enjeux du trottoir au Mexique » – Tania Gauvain - Architecture, aménagement de l'espace – 2018 - <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01784580/document>

urbaine, acteurs traditionnels ou nouveaux entrants. C'est en conséquence inviter les municipalités à reconsiderer cette espace et à en faire une utilisation stratégique : il s'agit simultanément de penser le trottoir comme un espace à réguler, et de le penser comme un levier de régulation des acteurs de la ville qui l'utilisent comme une ressource-clé.

Mais la valeur du trottoir ne se réduit pas à sa valeur économique. Les trottoirs génèrent aussi des « externalités » en termes de qualité de vie, ou de santé publique. « Dans la plupart des cas, le taux d'occupation des trottoirs est tellement élevé que les piétons sont, malgré eux, obligés d'emprunter les chaussées qu'ils disputent aux véhicules. De ces interactions entre aléas technologiques (véhicules) et vulnérabilité humaine (piétons) naissent les risques par accidents de la circulation urbaine qui sont de plus en plus latentes dans la ville d'Abidjan »²⁶. Acter la valeur du trottoir, c'est aussi prendre conscience de ces « bénéfices » du trottoir, et considérer qu'ils peuvent faire l'objet d'une politique publique à part entière²⁷. « Cela permet de reconsiderer les espaces publics interstitiels, les ruelles et les trottoirs par exemple, mais aussi les cours de pagode et les petits carrefours pour leur important potentiel de mixité sociale et les aménités urbaines qu'ils offrent sur une base quotidienne »²⁸. Au Sénégal, « celui qui passe une journée sur les trottoirs de Dakar, sait qu'ils sont bien plus que des lieux de passage. Les habitants de la ville ont su réinventer et mettre à profit ces portions d'espaces public et leur affecter des usages voire une valeur sentimentale »²⁹.

Le trottoir comme actif stratégique

Considérer que le trottoir est une source de valeur avant d'être un coût et qu'il constitue un actif stratégique est un renversement de perspective qui implique plusieurs conséquences pour les collectivités locales.

D'abord se pose la question de la propriété de cet espace. Traditionnellement, cet espace appartient aux collectivités locales. Mais force est de constater que, de plus en plus, les collectivités locales, du fait qu'elles le voient comme une source de coût, en fabrication et en gestion, a fortiori lorsque la pression sur les finances locales est forte, ont tendance, s'agissant des nouvelles opérations d'aménagement, à les faire réaliser par des promoteurs et à en transférer ensuite la propriété dans le cadre d'associations de propriétaires, à l'image des lotissements privés. Or il y a un paradoxe à se dessaisir de l'espace ayant la plus forte valeur dans la ville et le plus stratégique.

Considérer la bordure de trottoir comme un actif stratégique, générateur de valeurs, monétisées ou non, pose aussi la question de la tarification de cet espace. Il s'agit évidemment d'un sujet délicat, a fortiori dans des pays, comme en France, où le caractère « libre d'accès et gratuit » des espaces publics est largement érigé en principe (même si une partie du trottoir fait déjà l'objet d'une tarification, par exemple pour les terrasses de café ou pour les réseaux). Cette question de la tarification doit être ouverte en distinguant les habitants qui utilisent le trottoir

²⁶ « Villes et organisation de l'espace en Afrique » - Volume 4 de la Collection Maîtrise de l'espace et développement – Jérôme Aloko-N'Guessan, Amadou Diallo, Kokou Henri Motcho – Karthala Editions – 2010 - https://books.google.fr/books?id=LjzZ_rVv_2MC&dq=trottoirs+abidjan&hl=fr&source=gbs_navlinks_s

²⁷ « Les métropoles au défi des nouveaux modèles économiques urbains » - ibicity, Partie Prenante, Espelia – Mars 2020 – www.modeleséconomiquesurbains.com

²⁸ In “L'Asie du Sud-Est » - Sous la direction de Nathalie Fau, Manuelle Franck – Armand Colin - <https://books.google.fr/books?id=9EmwDwAAQBAJ&pg=PT400&lpg=PT400&dq=trottoir+histoire+ville+asie&source=bl&ots=yO6taz6FRj&sig=ACfU3U2PrahaFdy0GhcURU-1fEVzU6WytA&hl=fr&sa=X&ved=2ahUKEwiDiKaA44HqAhVE5uAKHT2HD0YQ6AEwAXoECAwQAO#v=onepage&q=trottoir&f=false>

²⁹ Romana Nanga – Option citée

pour leur utilisation personnelle, des opérateurs qui l'utilisent comme une ressource-clef pour exercer leur activité économique (opérateurs de trottinettes, de VTC, de logistique, etc.).

Gouverner l'écosystème du trottoir

Le « curb management » cité plus haut est un exemple, parmi d'autres, que, de plus en plus, le trottoir, espace physique, se double d'une couche informationnelle. L'accès à l'espace public passe de plus en plus par l'accès à l'information sur l'espace public, laquelle est désormais largement produite par des plates-formes numériques comme Google Maps. L'information sur le trottoir, spécifiquement, se développe aussi avec des acteurs qui numérisent aussi bien les règles qui le régissent que ses modalités d'occupation. Mais, 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. Ainsi, les municipalités doivent prendre conscience du fait que de plus en plus d'acteurs participent à la fabrique (réalisation et gestion) des trottoirs, mais qu'elles doivent garder la main sur le pilotage de ces acteurs.

Conclusion

Par-delà la diversité de leurs formes et de leurs usages, les trottoirs existent dans la plupart des villes du monde. Mais ils sont rarement considérés comme un sujet à part entière, alors même qu'ils sont l'objet urbain qui a sans doute le plus de valeur, sur le plan de la qualité de vie et des aménités urbaines, mais aussi sur le plan économique. Et cette valeur augmente avec la rareté du trottoir. Cette note invite ainsi les maires à reconstruire le trottoir et à le penser, et le piloter, comme un actif stratégique, à la fois économique et politique.

Dans les grandes villes américaines et européennes, des « batailles du trottoir » sont récemment apparues du fait de « l'invasion » des trottinettes électriques et des véhicules de livraison, tandis que c'est surtout « l'encombrement » du trottoir par les marchands ambulants qui soulève la question du droit au trottoir dans les villes d'Asie. Un peu partout, la crise du Covid et les politiques de confinement et de distanciation physique ont mis en évidence l'importance de cette portion d'espace public. Ces exemples illustrent par leur diversité que le trottoir cristallise aujourd'hui la plupart des défis contemporains.