Numéro 63 de Constructif - Thème du numéro : Qualité de ville

Isabelle Baraud-Serfaty
7 août 2022
14.735 signes espaces compris (sans les notes)

Le trottoir, entre-deux de l'urbanité

« Le plus grand événement de cette deuxième moitié du siècle, c'est la disparition des trottoirs », disait un jour Cioran entre le salon et la salle à manger, dans l'appartement de Claude Gallimard. Je vois encore les sourires polis et embarrassés qui suivirent. Pourtant, quelle belle leçon du concret ! Car une kyrielle d'événements dramatiques se déroulent sans infléchir si peu que ce soit notre vie, tandis que le remplacement des trottoirs par ces minces passerelles surpeuplées, jetées entre les piquets, les voitures garées, les échafaudages, les poubelles où il est impossible de flâner, de faire halte, de marcher côte à côte, a transformé la notion même de la ville, du quotidien, des promenades, des rendez-vous, du plaisir de vivre ».

Cette citation de l'écrivain Milan Kundera[1] (tout de même !) démontre que ce qui fait la qualité d'une ville, son *urbanité* pourrait-on dire, dans le double sens du terme, c'est précisément le trottoir. L'une des raisons s'impose à la lecture de cet extrait : le trottoir est le lieu privilégié du piéton. Pourtant, cette évidence de l'importance du trottoir ne l'est pas tant que cela quand on mesure à quel point il a été ostracisé : les urbanistes lui préfèrent le terme d'« espace public », plus évocateur des valeurs de citoyenneté et surtout moins associé à la prostitution et aux personnes sans-abri[2] ; les « rez-de-chaussée » qui, en ville, sont des « rez-de-trottoir » gomment jusqu'à son nom[3] ; le droit ne lui confère une existence juridique que depuis 2010[4]. Ce paradoxe d'un espace à la fois omniprésent et « invisibilisé » est révélateur du fait que le trottoir est précisément un espace de l'entre-deux (« état entre deux choses, deux extrêmes »). Il est de fait l'espace du « jeu », au sens mécanique du terme (« élément nécessaire qui permet l'assemblage des éléments d'un mécanisme »), et concernant notre sujet, l'espace qui rend possible l'ajustement de la ville aux évolutions qu'elle subit. Or cette capacité d'adaptation est une des composantes déterminantes de la qualité de vi(ll)e, a fortiori quand les transitions s'accélèrent et se combinent : écologique, numérique, pandémique, sociologique. Ainsi, le trottoir est comme un sismographe de l'évolution des villes (« pour lire l'avenir des villes, regardez le trottoir ! »[5]). Mais, de même que le menuisier doit parfois réduire le jeu d'un tiroir quand celui-ci empêche son bon fonctionnement, les collectivités doivent « gouverner le trottoir »[6] pour absorber au mieux les mutations des villes et éviter que celles-ci ne bloquent leur bon fonctionnement.

[1] Dans une critique qu'il a faite du livre de Benoît Duteurtre, « Drôle de vie », dans le Nouvel Observateur en 1997. Celle-ci constitue désormais la préface de l'édition de cet ouvrage chez Folio sous le titre « La nudité comique des choses ».
[2] L'entrée « trottoir » ne figure pas par exemple dans le « Que sais-je ? » de référence qu'est *Les 100 mots de la ville* (Julien Damon et Thierry Paquot, Puf, 2021. Signalons toutefois que Thierry Paquot lui consacre une abondante notice dans son *Dicorue. Vocabulaire ordinaire et extraordinaire des lieux urbains*, CNRS Editions, 2017.
[3] Ceci s'explique par le fait que le terme « rez-de-chaussée » date de 1506 (Dictionnaire étymologique Laousse)
[4] Décret du 12 novembre 2010 (n° 2010-1390) ; article R. 412-34 du Code de la route.
[5] Marshall Aarian, « To See the Future of Cities, Watch the Curb. Yes, the Curb », *Wired,* 22 novembre 2017. URL : https://www.wired.com/story/city-planning-curbs/. Consulté le 2 juillet 2022.
[6] « Gouverner le trottoir » - I. Baraud-Serfaty – Revue Esprit – Octobre 2021

Si le trottoir est le lieu de multiples entre-deux (voir schéma ci-dessous), une transition est elle-même un entre-deux (entre un *avant* et un *après*, avec souvent un *pendant* qui dure). Dans cet article, nous allons zoomer sur quatre entre-deux du trottoir qui nous semblent en train de muter (des entre-deux au carré donc), en nous accrochant à ce qui constitue un enjeu du point de vue de la qualité de la ville.

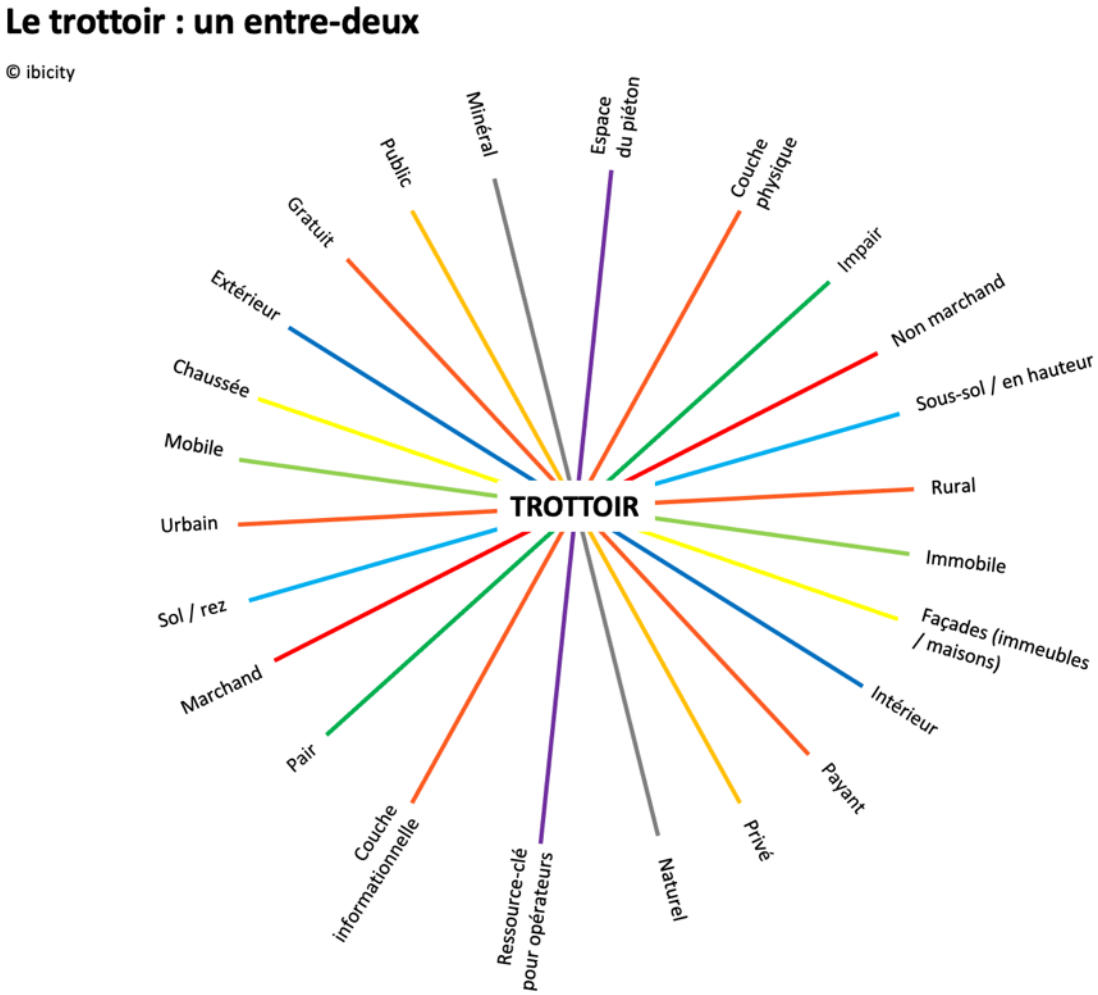

Illustration 1 : Le trottoir : un entre-deux (© ibicity)

Entre chaussée et base des façades, le trottoir devient une extension du chez-soi

La disparition des trottoirs évoquée par Cioran concerne moins leur suppression à proprement parler (quoique celle-ci ait été prônée par la Charte d'Athènes[7], comme en témoignent encore de nombreux quartiers construits sur dalle) que leur rétrécissement sous l'effet du primat accordé à l'automobile dans la conception des villes à partir des années 60[8]. Ceci renvoie au

[7] L'habitation et la circulation doivent occuper des zones indépendantes. La maison dès lors ne sera plus soudée à la rue par son trottoir »

[8] « La remise en cause du tout automobile », Frédéric Héran, Flux, 2020 : https://www.cairn.info/revue-flux-2020-1-page-90.htm. Voir aussi : « Il faut tuer Jay Walker ! », Sylvain Grisot, Dixit.net, 2019 - https://dixit.net/jay-walker/

premier entre-deux que constitue le trottoir : il est l'espace entre la chaussée et la base des façades des immeubles ou des maisons[9].

Désormais, si tout le monde n'est pas d'accord sur l'importance que la ville doit accorder à la circulation automobile, il est certain que le paradigme d'une ville pensée avant tout pour la voiture a fait long feu. Alors que la largeur des trottoirs était souvent une résultante (la largeur entre façades moins la largeur de la chaussée), il s'agit désormais d'inverser la priorité et d'allouer davantage de place au trottoir[10], considéré comme indispensable au piéton et vecteur de convivialité. La « marchabilité » des villes devient d'ailleurs un nouvel indicateur de la qualité de vie urbaine[11].

Mais cette approche du trottoir, même élargi, comme espace de la rue réservé au piéton évolue : les trottoirs deviennent de plus en plus le prolongement du domicile, selon des pratiques courantes dans les pays méditerranéens ou africains[12]. Cette appropriation du trottoir par ceux qui habitent dans les immeubles qui le bordent prend des formes très diverses : certains habitants installent tables, bancs, ou plantes sur des *« parklets »*. D'autres encore descendent une chaise pliante et s'assoient dessus, sur le trottoir[13]. Dans cette approche, que la pandémie a largement accélérée, le trottoir devient le lieu d'extension du chez-soi, en lien avec de nouvelles pratiques habitantes. Même si le raccourci est rapide, les « 10 m^2 en bas de chez soi » que la Ville de Paris veut « redonner aux Parisiens » en supprimant les places de stationnement peuvent être lus comme une manière de compenser la diminution de 10 m^2 de la taille moyenne des logements en Île-de-France ces dernières années[14]. L'apparition des conteneurs de tri et recyclage Trilib dans les rues illustre aussi à sa façon que la poubelle se déplace de la cuisine de l'habitant à son trottoir[15]. Cette montée en puissance du « riverain », *versus* le piéton, s'annonce comme un nouveau défi pour les maires.

Entre marchand et non marchand, la valeur économique du trottoir augmente

Deuxième entre-deux : le trottoir est particulièrement hybride du point de vue de la distinction marchand / non marchand. En tant que composante de l'espace public, le trottoir est fondamentalement considéré comme non marchand[16], libre d'accès et gratuit. Pourtant, depuis

[9] A noter que certains urbanistes préfèrent utiliser le mot d'origine anglaise « frontage » pour désigner cet espace entre chaussée et façades, en considérant que le Code de la route réserve le terme « trottoir » à un espace dédié la circulation des piétons. « Reconquérir les rues – Exemples à travers le monde et pistes d'actions », Nicolas Soulier, éditions Ulmer, 2012. La question peut se poser aussi de savoir si le « trottoir » intègre ou pas la bande de stationnement, qui est une partie non circulée de la chaussée, à l'instar du mot nord-américain « curb ».
[10] « Le trottoir, grand oublié des aménagements urbains » - Olivier Razemon – Le Monde – 10 mai 2021 - https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2021/03/04/le-trottoir-grand-oublie-des-amenagements-urbains_6071979_4497916.html
[11] *Cf.* le *« Baromètre des villes marchables »*, conçu par la Fédération française de la randonnée pédestre et le collectif Place aux piétons.
[12] Hélène Jeanmougin, « Habiter sans résider et résider sans habiter », *Métropolitiques*, 1er février 2021 ; Romana Nanga, « Faire le trottoir : ces formes d'appropriation qui redessinent la ville », *Sur-Mesure*, 15 avril 2020.
[13] Vincent Mongaillard, « La chaise pliante, star de l'été dans les cités », *Le Parisien*, 23 août 2020.
[14] Chiffre avancé par Christine Leconte (alors présidente du Conseil de l'Ordre des architectes en Île-de-France) lors de la table ronde « Le périurbain est-il l'avenir de la métropole ? », dans le cadre du colloque « Peut-on encore construire ? » organisé par l'EPFIF (décembre 2020), https://construire-idf.epfif.fr
[15] « La cuisine : espace privé, commun, public ? » - https://www.ibicity.fr/la-cuisine-espace-prive-commun-public/
[16] Sur la dimension non marchande du trottoir : « Chapitre 7. Revisiter la notion d'hétérotopie : le trottoir comme contre-espace de consommation », Vivien Blanchet, Dominique Roux. Dans Michel Foucault et la

longtemps, nombreux sont ceux qui gagnent leur vie sur le trottoir : c'est sur cet espace que s'exerce le plus vieux métier du monde[17], tandis que les personnes sans abri cherchent à y gagner un peu d'argent avec la mendicité[18]. Depuis que les trottoirs existent, les « boutiquiers » et commerçants y installent également leurs étals[19], et les restaurateurs et les cafetiers y déploient leurs terrasses. De même, cela fait plus de 150 ans (depuis la concession par le Baron Haussmann à l'entreprise « Typographie Morris père et fils » du monopole des colonnes d'affichage) que des opérateurs privés comme JCDecaux ou ClearChannel y installent du mobilier urbain qui leur permet de générer des recettes publicitaires.

Mais aujourd'hui, l'utilisation du trottoir à des fins économiques s'accentue avec l'essor des nouvelles mobilités et de la logistique urbaine liée au e-commerce. Les VTC (voitures de transport avec chauffeur) comme les camionnettes de livraison ont en effet besoin de stationner momentanément, sur ou le long du trottoir, pour déposer ou prendre en charge leur colis ou leurs passagers. *Idem* pour les vélos et trottinettes en « free-floating ». Ces nouveaux usages du trottoir sont directement liés à la transition numérique : du fait de l'essor du e-commerce ; parce que la plupart des habitants et des livreurs-chauffeurs ont désormais un super-ordinateur dans leur poche et peuvent être géolocalisés ; parce que les opérateurs derrière ces nouveaux usages sont des plateformes numériques, avec un modèle économique spécifique (dont l'analyse a valu à Jean Tirole son prix Nobel d'économie) qui les conduit à optimiser les effets de réseaux en cherchant à inonder le marché. D'où les phénomènes d'encombrement soudain et massif par, par exemple, les livreurs de repas ou colis à domicile. Alors que la croissance du nombre de colis est de plus de 10% par an[20], les trottoirs deviennent *de facto* le quai de déchargement d'acteurs comme Amazon au point que l'urbaniste américain Anthony Townsend se demande si demain les villes à court d'argent n'échangeront pas avec Amazon des droits d'accès privilégiés à l'espace devant les portes cochères des immeubles[21].

consommation, 2018. https://www.cairn.info/michel-foucault-et-la-consommation--9782376871521-page-149.htm

[17]Ce qui est d'ailleurs curieux vu que la généralisation des trottoirs, en France, ne date que du milieu du 19ème siècle, et encore, dans les plus grandes villes : où les prostituées exerçaient-elles donc leur activité avant l'apparition des trottoirs ?

[18] "La mendicité, traque publique et ressource privée », Julien Damon, Recherches et Prévisions, 1997 - https://www.persee.fr/docAsPDF/caf_1149-1590_1997_num_50_1_1806.pdf

[19]« La maraîchère avait pris Balthazar par la bride, le poussant, acculant la voiture, les roues contre le trottoir. Puis, la planche de derrière enlevée, après avoir marqué ses quatre mètres sur le trottoir avec des bouchons de paille, elle pria Florent de lui passer les légumes, bottes par bottes. Elle les rangea méthodiquement sur le carreau, parant la marchandise, disposant les fanes de façon à encadrer les tas d'un filet de verdure, dressant avec une singulière promptitude tout un étalage, qui ressemblait, dans l'ombre, à une tapisserie aux couleurs symétriques ». Le ventre de Paris. Emile Zola

[20] Jonathan Sebbane - L'immobilier logistique devient de plus en plus urbain, petit et banalisé » - Millénaire – Juin 2022 - https://www.millenaire3.com/Interview/jonathan-sebbane-sogaris-l-immobilier-logistique-devient-de-plus-en-plus-urbain-petit-et-banalise

[21] Townsend A., 2020, "Ghost road – Beyond the driverless car," New York: W. W. Norton & Co.

Illustration 2 : Le trottoir, quai de déchargement d'Amazon. Ici, à Paris 9ème, angle des rues du Faubourg-Poissonnière et Sainte-Cécile, le 6 juillet 2022 vers midi (© ibicity)

Prendre conscience que le trottoir est de plus en plus une ressource-clé pour les opérateurs de la ville ouvre sur la question, « touchy » s'il en est, de sa tarification. Le trottoir est rare. Or ce qui est rare est cher. Alors qu'il était souvent considéré par les collectivités locales comme une source de coûts (de fabrication et d'entretien), l'espace public apparaît, bien au contraire, comme un des principaux gisements de valeur dans la ville. Ceci milite pour ouvrir le débat sur la tarification de l'espace public, et plus spécifiquement sur la tarification du trottoir considéré comme une nouvelle barrière d'octroi. Même s'il ne s'agit pas de remettre en cause le principe, cher aux urbanistes, de « gratuité de l'espace public[22] » pour ses usagers, mais seulement de faire payer les opérateurs économiques qui utilisent cette infrastructure, les débats risquent d'être animés, entre ceux qui mettront en avant la nécessité de taxer des géants numériques mondiaux qui non seulement gagnent de l'argent en utilisant le trottoir, mais de plus génèrent des externalités locales négatives (pollution, embouteillages, assèchement des commerces de proximité), et ceux qui considèrent que la « marchandisation » de l'espace public est contraire à son essence même. Même si, de fait, les uns et les autres se rejoignent souvent sur les finalités, la tarification est une modalité de mise en œuvre d'une politique souvent explosive. Et soulève de nombreuses questions quant aux critères de tarification à retenir. Cet exercice délicat semble pourtant indispensable si on considère que ces nouvelles occupations du trottoir non seulement sont en concurrence avec la place laissée au piéton et au riverain, mais aussi avec les nouvelles occupations requises par le réchauffement climatique et l'économie circulaire (fontaines rafraichissantes, bornes de compostage urbain, etc., qui s'ajoutent aux autres encombrements

[22] Gratuité relative puisque les restaurateurs, cafetiers et étals de commerces payent leur occupation du trottoir.

du trottoir évoqués par Kundera comme les poubelles ou les échafaudages), et sont une composante majeure de la beauté d'une ville[23].

Entre public et privé, le trottoir exige des modes d'exploitation inventifs

Troisième entre-deux : l'hybridation public-privé. Les trottoirs appartiennent en général au domaine public des collectivités locales, mais on trouve des exceptions : trottoirs de voies historiquement privées[24], trottoirs qui bordent des voies privées fabriquées par des promoteurs dans le cadre de macro-lots et ensuite transférées à des associations de copropriétaires, trottoirs des rues des enclaves résidentielles fermées[25].

Mais au-delà de la fabrication et de la détention du trottoir, c'est surtout la question de ses modes de gestion qui est posée. Dans certaines communes, les riverains peuvent avoir une obligation de nettoiement du trottoir situé devant leur habitation. Surtout le « fonctionnement » des trottoirs mobilise une multitude de services urbains (propreté, gestion du stationnement, sécurité, entretien des espaces verts, éclairage public, réseaux électriques, réseaux d'eau…). Certains sont assurés directement par la collectivité en régie, d'autres sont délégués à des opérateurs privés dans le cadre de concessions ou de marchés publics, d'autres enfin sont totalement privés (parfois encadrés par des systèmes de chartes selon l'exemple des trottinettes en free-floating). Le trottoir est ainsi emblématique de l'imbrication croissante entre services publics et offres privées qui se constate dans l'ensemble des services urbains, et qui oblige les collectivités à gouverner différemment ces acteurs[26]. Alors que ces différents services sont souvent gérés ou pilotés de manière éclatée au sein des différentes directions d'une municipalité (sans parler des répartitions de compétence entre communes et structures intercommunales), une gestion « intégrée » du trottoir semble nécessaire. Combinée aux enjeux de financement de la gestion de ces espaces publics, il ne paraît pas inenvisageable que, comme la plage de La Baule concédée à Veolia, des modes concessifs d'exploitation du trottoir apparaissent[27].

La question de la gouvernance du trottoir se pose également s'agissant des opérateurs de la couche informationnelle, qu'il s'agisse d'acteurs comme Google Maps, qui réussissent à se rendre incontournables en jouant sur de sophistiqués modèles de gratuité, mais aussi des nouveaux opérateurs de *curb management* qui organisent l'appariement en temps réel entre une

---

[23] A lire : les trois tomes du « Manifeste pour la beauté » publiés par la Ville de Paris en juin 2022 : https://www.paris.fr/pages/vers-une-nouvelle-esthetique-parisienne-pour-transformer-le-paysage-urbain-15846. Egalement : « Le trottoir, lieu de l'esthétique ordinaire », in « La beauté d'une ville », I. Baraud-Serfaty, Pavillon de l'Arsenal/Editions WildProject, 2021

[24] A Nantes, presqu'une voie sur trois est privée – mais il s'agit plus souvent d'impasses que de rues, et toutes ces voies n'ont pas de trottoirs. « Les voies privées à Nantes » - Yann Le Gallic et François Madoré – Les Cahiers Nantais - 2008 https://cahiers-nantais.fr/index.php?id=648

[25] Cf. Des enclaves dans la ville : quand l'espace public devient privé » - France Culture – 7 mai 2022 - https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/sous-les-radars/des-enclaves-dans-la-ville-quand-l-espace-public-devient-prive-8237270 - Voir aussi : « Les espaces résidentiels fermés à Marseille, la fragmentation urbaine devient-elle une norme ? » - Elisabeth Dorier, Julien Dario, L'Espace Géographique – 2018 - https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2018-4-page-323.htm

[26] Voir « Les métropoles au défi des nouveaux modèles économiques urbains », Étude conduite par ibicity, Espelia et Partie Prenante et financée par l'ADEME, la Banque des territoires et le PUCA, Printemps 2020 – www.modeleseconomiquesurbains.com

[27] Voir l'intervention d'Emmanuel Grégoire lors du débat organisé par l'Institut Palladio en mai 2022 : "Comment gérer la complexité des espaces publics au XXIème siècle ? Le cas parisien". Replay disponible : https://www.youtube.com/watch?v=_nwMXOWtr_E

offre et un besoin de trottoir. L'accès à l'information sur l'espace public ne se réglemente pas de la même manière que l'accès à l'espace public[28].

Enfin, alors que l'intensité de la vie urbaine s'appréhende largement par l'animation des rez-de-chaussée, certains urbanistes invitent à dépasser les dichotomies habituelles entre domanialité publique et privée, mais aussi entre intérieur et extérieur, et à considérer les rez-de-chaussée des immeubles autant comme une extension de la rue (et notamment du trottoir) que comme un soubassement de l'immeuble dans lequel ils se trouvent. Les rez-de-ville deviendraient de « nouveaux communs urbains » permettant d'imaginer de nouvelles modalités de cogestion[29].

Entre minéral et naturel, le trottoir permet de répondre aux enjeux climatiques et de biodiversité

Examinons pour finir un quatrième entre-deux du trottoir : « entre minéral et naturel ». Ces deux termes sont un peu simplistes - on aurait pu aussi choisir « entre minéral et végétal », ou « entre urbain développé et rural » - mais ils renvoient à l'idée que le trottoir est une métonymie de la ville. Pour preuve, une photo montrant « trois sangliers cherchant à manger sur un trottoir » suffit à indiquer que ces animaux sont en ville[30].

◂ *TROIS SANGLIERS CHERCHANT À MANGER SUR UN TROTTOIR*
Marina, XXIe siècle
Photographie
© Adobe Stock

Illustration 3 : Trois sangliers cherchant à manger sur un tottoir (© Adobe Stock)

[28] Cf. le cahier « la valeur du trottoir » que nous avons réalisé pour la direction de la prospective du Grand Lyon en 2021 dans le cadre d'un travail sur les « rues de demain ». Voir également les cahiers réalisés par Benjamin Pradel et Nicolas Nova.
[28] Selon l'expression de Mathieu Chassignet, dans un *tweet* du 21 avril 2020.
[29] David Mangin, « Projeter et dessiner les rez-de-ville »- Revue Urbanisme – N°414 - Automne 2019
[30] Elle illustre un des articles de la « La ville sauvage » - Revue Billebaude - numéro 20 - Printemps-été 2022

En effet, en France aujourd'hui[31], quand il n'y a pas de trottoir, c'est qu'on n'est pas en ville, ou que la ville s'est développée tellement rapidement que les trottoirs n'ont pas encore pu être réalisés. De même, dans les villes africaines en hyper-croissance, les trottoirs sont souvent « défoncés » (même dans le centre d'une capitale « moderne » comme Abidjan) ou, encore plus souvent, inexistants. Autrement dit, le trottoir est un marqueur d'urbanité, au sens d'une séparation spatiale, mais aussi d'une étape d'un processus de développement d'une ville. Si on peut ainsi définir le péri-urbain comme un urbain sans trottoir, il est frappant de constater que l'une des premières réclamations des habitants d'un lotissement neuf concerne souvent les trottoirs.

Illustration 3 : une rue sans trottoirs à Saint-Julien en Genevois (ville en très forte croissance de l'agglomération genevoise) – Juillet 2022 (© ibicity)

Si de beaux trottoirs brillants avec des bordures de granit constituent aujourd'hui l'acmé d'une ville moderne, cela pourrait bien rapidement ne plus être le cas. En effet, le trottoir apparaît comme un des lieux privilégiés d'action pour lutter contre le réchauffement climatique et les ilots de chaleurs, et aussi pour préserver la biodiversité, Les moyens sont nombreux : trottoirs désimperméabilisés, « enherbés » ou végétalisés, remise au goût du jour de plantes comme la « ruine de Rome »[32]... Mais cela a des conséquences très concrètes sur la physionomie des trottoirs – et donc des rues, et donc des villes ! Sommes-nous prêts à revoir de la pleine terre sur nos trottoirs ?[33] Alors qu'il était un marqueur d'urbanité, la renaturation du trottoir devient un des premiers marqueurs de l'adaptation des villes au changement climatique. Mais outre que cela suppose souvent une pédagogie forte auprès d'habitants qui râleraient sur l'état par exemple « boueux » des trottoirs, cela oblige plus largement à repenser complètement la conception des espaces publics. Celle-ci doit notamment davantage prendre le cycle de l'eau

[31] Hors dalles déjà évoquées, rues piétonnes et « zones de rencontre »

[32] Dont le nom traduit la propension à se développer sur les vieux ouvrages en cours de dégradation et aime tout particulièrement les fissures sur les trottoirs ou à leur jonction avec les façades : https://www.unitheque.com/UploadFile/DocumentPDF/T/O/EIVK-9782954110806.pdf

[33] Selon le titre d'un article de Capucine Japhet pour le Club Ville Hybride en 2021 : https://www.villehybride.fr/sommes-nous-prets-a-revoir-de-la-pleine-terre-sur-nos-trottoirs/

comme donnée d'entrée, en lien avec les enjeux concernant le réseau d'assainissement (dont les tuyaux se trouvent sous le trottoir), a fortiori dans des communes exposées à des risques d'inondation majorés sous l'effet du réchauffement climatique. Ainsi, le trottoir est emblématique que, sous l'effet de la transition écologique, les interdépendances entre secteurs se recomposent. Ceci appelle de nouvelles réflexions sur l'esthétique urbaine et nécessite des modes de gestion beaucoup moins silotés au sein des collectivités locales.

oooOooo

« Entre chaussée et façades », « entre marchand et non marchand », « entre public et privé », et « entre minéral et naturel », ces quatre entre-deux du trottoir sont autant d'espaces d'ajustement qui évoluent sous l'effet des mutations des villes, et sur lesquels les villes peuvent agir pour adapter les villes et les rendre « désirables ».

Mais puisque nous avons commencé par Kundera, poursuivons sa lecture. La citation de l'introduction se poursuit ainsi : *« Aussi révélatrice que la phrase de Cioran est l'incompréhension sincère qui lui répondait : elle signifie que non seulement nous ne sommes plus capables de voir les trottoirs tels qu'ils sont mais pas même capables de nous rendre compte de cette incapacité ».*

Au risque de trahir son propos, nous terminerons en reprenant exactement ses termes : nous ne sommes pas capables de voir les trottoirs tels qu'ils sont, à savoir l'entre-deux avec le plus de valeur dans la ville.

Eléments chronologiques

-80	Trottoirs à Pompéi
1607	Trottoirs (banquettes) sur le Pont-Neuf à Paris
1666	Apparition des trottoirs à Londres après le Grand Incendie
1781	Trottoirs rue de l'Odéon à Paris
1845	En France, loi sur le financement des trottoirs actant de fait leur généralisation
1882	L'architecte belge Jules Brunfaut dénonce l'occupation des trottoirs par des "voitures renfermant des enfants" (poussettes !)
2011	Débat sur la « taxe kebab » mise en place à Avignon
2016	Création de Sidwalk Labs (Les Laboratoires du trottoir), filiale de Alphabet, maison-mère de Google
Décembre 2017	Décret autorisant l'expérimentation de publicité sur le trottoir à Bordeaux, Lyon, Bordeaux
17 mars 2020	Premier jour du confinement en France. Les trottoirs deviennent l'espace ouvert en bas de chez soi et la "salle d'attente des commerces"
30 octobre 2020	Début du deuxième confinement en France. Les commerces multiplient le "click and collect" sur le trottoir
Printemps 2021	« Bataille des terrasses » à Paris