

Les Echos: Terrasses et trottoirs, le nouveau pactole commercial

La crise sanitaire a fait des trottoirs des espaces extrêmement sollicités. La Ville de Paris vient d'annoncer qu'elle les facturera aux restaurateurs à partir du 30 septembre prochain. Comment les autres municipalités comptent-elles les monétiser ? Enquête à Rennes et à Lyon.

Il est neuf heures, et les Rennais s'installent déjà sur les terrasses baignées de soleil. Pour compenser l'interdiction sanitaire de consommer dans les restaurants, le bar Ty Anna Tavarn a eu le droit d'agrandir sa terrasse de moitié... de l'autre côté de la route, près du centre des Congrès. « Mais il va bientôt accueillir une exposition, donc il faudra voir comment on se partage l'espace avec la file d'attente », signale une serveuse. On se faufile entre les arbres, le parking à vélos en libre-service, les travaux de réaménagement, les piétons qui tracent leur route, les flâneurs, les punks et leur sono, la joueuse d'accordéon.

Ce soir, les livreurs de repas Uber Eats ou Deliveroo viendront par dizaines faire la queue, à vélo, entre les restaurants et les terrasses bondées. « On est encerclés de vélos ! Certains passent même par ici, pour gagner quelques secondes sur leur course ! » s'exaspère Mathis Rocheteau, l'assistant manager du Comptoir, en montrant la bande d'un petit mètre qui sépare sa façade des premières chaises de la terrasse. Celle-ci s'étend sur 100 mètres carrés, divisée par une voie où circulent quelques véhicules. Difficile de s'étendre davantage : la terrasse voisine est à 5 mètres. « Si on commence par déborder, ça devient n'importe quoi, remarque Guy, le cuistot de Deiz Mat Burger. Parfois, des clients empruntent les chaises d'un autre resto... »

Invasion de nouveaux usages

La Ville de Paris veut y mettre un peu d'ordre : lundi, elle a annoncé son intention de les facturer aux restaurateurs qui y installent leurs tables. Ces terrasses étaient autorisées et gratuites depuis mars 2020, afin de limiter les effets des restrictions sanitaires sur la profession. Elles deviendront payantes à compter du 30 septembre prochain.

La Ville de Paris entend aussi encadrer leur usage, pour éviter le grand n'importe quoi observé dans certains quartiers de la capitale. Ces terrasses ne seront donc autorisées que sept mois par an, du 1er avril au 31 octobre, et devront nécessairement fermer à 22 heures. Mais ces annonces ne régleront pas le problème de la saturation des trottoirs, tant s'en faut.

A Rennes comme ailleurs, ils sont envahis par toutes sortes de nouveaux usages, des pistes cyclables aux bornes de recharge électrique (vélos, trottinettes, voitures), en passant par les boxes de stockage de vélos particuliers, les îlots de fraîcheur végétaux, les bacs de recyclage... sans oublier les files d'attente du click and collect. Pour gagner de la place, Rennes a donc fait le choix d'enterrer ses parkings du centre-ville et ses transports publics : avec la nouvelle ligne de métro, plus besoin de la ligne de bus qui traversait le centre. La voie sera donc remplacée par les piétons et les mobilités douces.

Facturer les sociétés de livraison

La ville achète également de plus en plus souvent un morceau d'immeuble ou un muret pour les détruire et agrandir le trottoir lorsqu'il ne peut être gagné sur la chaussée. Le plus cher reste la déviation du réseau d'eau, de gaz et d'électricité dans le sol, difficile à chiffrer. Le choix d'un revêtement coûteux du trottoir, du granit, est vu comme un « investissement à long terme : c'est cher, mais on veut que ça dure », résume Marc Hervé, l'adjoint à l'urbanisme de Rennes.

Il y aurait moyen de générer de nouvelles recettes du trottoir. En développant la publicité au sol, par exemple. A Rennes, elle reste interdite dans le centre historique. Certains proposent aussi de faire payer les sociétés de livraison (Uber Eats, Deliveroo, etc.), qui génèrent parfois des embouteillages, et pour qui le trottoir est une source de profit gratuite.

C'était du moins la proposition, dans une tribune du « Monde » de 2019, de Jean-Louis Missika, alors adjoint chargé de l'urbanisme de Paris, qui avait esquissé un système de réservation pour les places de livraison pendant le Black Friday, période pendant laquelle les livraisons explosent et créent des embouteillages dans le centre-ville. « Mais si vous mettez des charges sur les entreprises comme

Uber Eats ou Deliveroo, ça peut toucher le restaurateur en amont. Or, on veut que nos restaurants fonctionnent », écarte Marc Hervé.

Même raisonnement pour les terrasses qui empiètent sur les places de stationnement payant de voitures, privant la ville d'importantes recettes directes : « Il faut moins regarder la rentabilité au mètre carré que le fait de faire vivre un restaurant, qui paiera ensuite l'impôt », poursuit Marc Hervé. Sans parler du fait qu'il rend un quartier vivant et attractif, comme les espaces verts qui peuvent aider les habitants à être en meilleure santé - difficilement chiffrable en euros.

Rendre les trottoirs aux piétons

Le centre-ville de Lyon fait aussi le choix de remplacer des places de stationnement par du trottoir, des terrasses et de la végétation. « A l'échelle de la place de stationnement, une terrasse rapporte plus qu'une voiture », indique Valentin Lungenstrass, chargé de la mobilité et des occupations de l'espace public. Chaque année (hors Covid), les 750 terrasses sur stationnement rapportent 400.000 euros à la ville. La chaussée accueille, elle aussi, de plus en plus les silos à verre et les bornes de recharge, autrefois sur le trottoir.

Le credo « rendre le trottoir aux piétons » peut se révéler payant : « Si le piéton se déplace sur un trottoir suffisamment large et agréable, il se sent plus à l'aise et a du recul pour regarder les vitrines et faire du commerce », illustre Valentin Lungenstrass. C'était d'ailleurs la vocation du premier trottoir parisien apparu en 1781 rue de l'Odéon, afin de permettre la flânerie devant les vitrines, rapporte Bernard Landau dans son livre « La Fabrication des rues de Paris au XIXe siècle ».

Autre manière de rentabiliser le trottoir : diminuer la tolérance envers les motos qui stationnent dessus et les trois quarts d'automobilistes visiteurs qui ne paient pas leur place de stationnement - ce qui devrait largement compenser les pertes de recettes dues au remplacement du stationnement par du piétonnier. Pour faire encore de la place, Lyon diminue le nombre d'horodateurs, car près d'un tiers des automobilistes paient désormais leur place via une application mobile. « A terme, peut-être que nous les supprimerons tous, mais il faut prendre en compte les personnes qui n'utilisent pas l'application », note l' élu.

"Toute occupation commerciale de l'espace public doit faire l'objet d'une redevance" Valentin Lungenstrass

Chargé de la mobilité et des occupations de l'espace public à Lyon

Fini, aussi, les panneaux « non essentiels », qui indiquent par exemple la présence d'arceaux à vélo. Les coursiers qui patientent avec leur vélo sur les trottoirs pourraient, quant à eux, être prochainement encadrés, « si l'engouement pour la livraison à domicile continue, signale Valentin Lungenstrass. Les livreurs qui ne se garent pas, mais font un arrêt, sont actuellement dans une zone grise. On va réfléchir, mais, dans l'idéal, il faudrait faire payer ces arrêts éphémères, toujours situés au même endroit. Dans quelle mesure est-ce une privatisation de l'espace public ? Toute occupation commerciale de l'espace public doit faire l'objet d'une redevance. » Se poserait ensuite la question de la hiérarchie des tarifs : « Les commerces qui s'engagent contre le gaspillage alimentaire doivent-ils verser une redevance moins chère ? » s'interroge l' élu.

Faire payer Amazon ?

Sur cette question, Isabelle Braud-Serfaty, fondatrice d'Ibicity et spécialiste en économie urbaine, met en lumière la complexité d'une taxe sur les opérateurs du trottoir : « Si je considère qu'Amazon génère de la congestion, c'est une bonne idée de le faire payer. Mais s'il fait un partenariat avec le commerçant du coin qu'on a envie de favoriser ? Où placer la frontière entre la plateforme globale et un acteur local ? En fait, ce qu'il faut retenir, c'est que le trottoir est un levier de régulation des villes pour gouverner les entreprises d'e-commerce, de micromobilités ou de logistique. » Bref, les mairies tiennent les clés d'un trésor pour les géants du commerce.

Des entreprises privées ont bien flairé l'enjeu commercial. Fort de plus d'une décennie de cartographie des rues, Google Maps est devenu incontournable pour le commerçant qui veut avoir de la visibilité dans l'économie de la ville. En Amérique du Nord, Coord, spin-off de Sidewalk Labs (filiale

d'Alphabet, qui est également la maison mère de Google), vend aux chauffeurs de VTC des données en temps réel qui permettent de connaître le meilleur endroit pour déposer ou récupérer leur passager sur un trottoir.

"Le trottoir, l'objet urbain qui incarne le mieux la nouvelle économie de la rue, et par extension les mutations de la ville" Isabelle Baraud-Serfaty Fondatrice d'Ibicity

En 2015, une autre entreprise, Monkey Parking, proposait aux automobilistes de Los Angeles garés sur une place de parking de mettre aux enchères l'information indiquant qu'ils s'apprêtaient à libérer leur place. « La municipalité de San Francisco a interdit cette activité, estimant qu'il est illégal de vendre une partie de l'espace public, explique Isabelle Baraud-Serfaty. La société avait répondu en arguant ne pas vendre des places de parking, mais « seulement une information exclusive pour savoir où un emplacement va se libérer ». La frontière peut d'ailleurs être ténue entre la vente d'informations et la marchandisation de l'espace public !

Une ressource rare

Cette histoire montre aussi que, lorsque l'espace public est rare, chaque espace sous-utilisé devient potentiellement une ressource. Les collectivités n'en ont pas assez conscience. Aujourd'hui, le trottoir est moins une bande linéaire qu'un espace pixélisé, une somme de micro-espaces qui peuvent être numérisés, cartographiés en temps réel », développe l'économiste urbaine. De quoi compliquer sa gouvernance.

Le trottoir, « l'objet urbain qui incarne le mieux la nouvelle économie de la rue, et par extension les mutations de la ville », mériterait un élu municipal en soi, dit-elle. En attendant, une ville comme Rennes table plutôt sur de longues concertations entre les habitants, les commerçants, les logisticiens et les usagers d'un quartier. A l'automne 2020, des heures d'entretiens collectifs et individuels entre riverains et skateurs rennais ont abouti à un calendrier et des horaires pendant lesquels ces derniers peuvent faire claquer leurs roulettes, place Hoche. Ca fait du bruit, mais ça a le mérite de rendre le coin branché.

Fanny Guyomard