



Vers une montée en charge(s) des piétons et cyclistes ?

par [Cédric Calvignac, Roland Canu et Franck Cochoy](#) · Publié 06/03/2023 · Mis à jour 24/02/2023



Le nombre des charges portées par les piétons et les cyclistes au cours de leurs déplacements en centre-ville a notablement augmenté au fil des XX^e et XXI^e siècles. Ces charges – qu’il s’agisse de sacs ou d’accessoires – permettent de mieux organiser sa journée, d’être plus autonome, de favoriser l’enchaînement des déplacements sans repasser par son domicile. En contrepartie, elles sont susceptibles d’entraver leurs porteurs, de contraindre leurs déplacements, de créer un inconfort physique et social en situation de mobilité et d’ainsi les chances d’une adoption plus large des modes de transports doux et intermodaux.

- **Calvignac C., Canu R., Cochoy F.**, 2021, *L'ordinaire des mobilités douces. Un siècle de logistique piétonne et cycliste à Toulouse*, Presses Universitaires du Midi, Toulouse.

Cédric Calvignac est membre du CERTOP (UMR 5044), Institut National Universitaire Champollion : cedric.calvignac@univ-tlse2.fr

Roland Canu est membre du CERTOP (UMR 5044), Université Toulouse Jean Jaurès : roland.canu@univ-tlse2.fr

Franck Cochoy est membre du LISST-CERS (UMR 5193), Université Toulouse Jean Jaurès : franck.cochoy@univ-tlse2.fr

- La publication de cet article s’inscrit dans le cadre d’un partenariat avec les [Presses Universitaires du Midi \(PUM\)](#). **PUM**

Les usagers de la ville sont fréquemment confondus avec les modes de transport qu'ils emploient : piétons, cyclistes, motards, automobilistes, passagers de bus, de métro, de tramway ou plus récemment encore les amateurs de trottinettes électriques. Chacune de ces catégories se voit attribuer des emplacements, des couloirs et priorités de circulation, des droits et des obligations. Ainsi, la conception et le développement des politiques urbaines renvoient le plus souvent à des individus véhiculés ou, pour reprendre une expression d'Erving Goffman, à des « unités véhiculaires » (le premier des véhicules étant son propre corps).



Dans cette perspective, les politiques d'aménagement urbain se sont appliquées à concevoir un partage des espaces favorisant une cohabitation harmonieuse des flux de véhicules, à circonscrire des bouts de territoire réservés aux unités les plus fragiles (pistes cyclables en site propre, espaces piétonniers) mais aussi à créer des zones de transition intermodale (ou *hubs*) qui permettent d'utiles jonctions entre centre-ville et périphérie urbaine. Les politiques publiques ont ainsi apporté des réponses infrastructurelles, règlementaires et tarifaires au défi des densités urbaines en mouvement. Bien que ces réponses aient porté leurs fruits, il convient d'élargir le périmètre des entités à considérer, d'enrichir les modèles urbanistiques les plus courants via la prise en compte des auxiliaires de transport que sont les équipements et effets personnels des individus (soit les « charges » qu'ils transportent). Selon nous, réintroduire ces objets dans l'examen des circulations urbaines permet d'une part de fournir une représentation plus fidèle de la réalité — les piétons et cyclistes usent de technologies mobiles et s'équipent d'accessoires, de sacs et autres conteneurs leur permettant d'organiser et de déployer leurs activités — et, d'autre part, d'identifier d'éventuels éléments qui font obstacle à l'adoption de modes de transport doux — l'inertie des pratiques en termes de mobilité mériterait en effet d'être davantage ramenée aux contraintes logistiques, aux efforts physiques et aux entraves matérielles éprouvées par piétons et cyclistes.

Jamais piétons et cyclistes n'avaient transporté autant de charges

Nous avons conduit une des agencements composés de différents sacs, objets et accessoires qui se nouent autour d'un individu en mobilité. Cette observation a porté sur une série d'archives photographiques représentant le centre-ville de Toulouse à différentes périodes. Ce procédé a permis d'établir un constat : les cyclistes comme les piétons ont, au fil du XX^e siècle, déplacé avec eux un nombre toujours plus important d'items, d'objets, d'équipements. D'une part, l'équipement des vélos s'est enrichi d'accessoires facilitant le transport de charges tels le panier frontal, le porte-bagage, les sacoques latérales. Ces derniers ont fait leur apparition dans la période de l'entre-deux-guerres et s'installent définitivement dans le paysage urbain au cours des années 1950-1970. Par exemple, aucun des vélos observés avant la première guerre mondiale ne disposait d'un panier frontal alors que ce même accessoire équipait 6 % des vélos observés durant l'entre-deux-guerres et 40 % de ceux circulant au cours des années 1950-1970.

D'autre part, on observe un triplement du nombre d'objets transportés par les piétons entre le début des années 1910 et le début des années 2010, passant d'une moyenne de 0,3 objets portés par personne avant la première guerre mondiale à une moyenne de 0,9 objets portés en 2011.



L'entrée progressive dans la société de consommation, l'élargissement des fonctions de la ville et l'accroissement de la population qui la fréquente (féminisation notamment) jouent bien sûr un rôle dans cette évolution. Mais plutôt que de développer ces différents points par ailleurs très bien documentés, nous insisterons plus volontiers sur le fait que cet accroissement des charges a suscité une adaptation remarquable des agencements concernés. Ainsi, les sacs employés par les piétons ont non seulement été plus nombreux mais aussi choisis de façon à conserver la liberté de mouvement des bras et des mains (voir figure 2). Car, et c'est un fait notable, bien que les passants soient de plus en plus chargés, ces derniers conservent néanmoins leurs mains libres. En effet, le taux de mains libres relevé est stable sur toute la période étudiée fluctuant entre 75 et 79 % (ce dernier étiage correspondant aux relevés de 2011). Si les charges ajoutées n'ont pas mobilisé davantage les mains (et les membres supérieurs) c'est en partie grâce à l'introduction de nouveaux types de sacs tels les sacs en bandoulière et les sacs à dos qui ont été plus largement mobilisés à la fin du XX^e siècle.

Au même moment, et par conséquent, on constate une évolution notable de la façon de porter les sacs avec un report massif de la charge sur le buste des individus. En effet, le buste n'accueille que très peu de sacs jusque dans les années 1950-1970 (respectivement 8 % des sacs portés avant la première guerre mondiale, 7 % pendant l'entre-deux-guerres, 3 % entre 1950 et 1970) mais il est ensuite plus fréquemment sollicité pour finir par concerner 58 % des sacs portés. Ces nouveaux agencements ont permis de garder les mains libres et de préserver ainsi l'expression de civilités urbaines — tels la poignée de main, le salut lointain ou le geste de remerciement — et de faciliter l'interaction des piétons et cyclistes avec leur environnement immédiat (mobilier urbain).

Adaptation des sacs, des façons de porter, évolution des temps et objectifs de déplacement (accroissement des pratiques de chaînage, objectifs plus diversifiés) ont conduit à introduire un important cortège d'objets divers dans les centres urbains. Une enquête complémentaire fondée sur l'observation quantitative d'un matériau vidéographique recueilli en 2011 — dispositif qui a consisté à filmer un lieu de passage de l'hypercentre toulousain sur deux journées entières — a permis de dénombrer pas moins de 910 sacs pour 1000 piétons observés. Précisons que 72 % des piétons observés étaient équipés d'un ou de plusieurs sacs. Nous avons donc affaire à un grand nombre d'individus en mobilité dont le périmètre s'élargit et peut ainsi entraîner frottements, inconfort et pénibilité.

Fréquentation urbaine des populations d'hommes et de sacs

L'évolution comparée des flux d'individus et des flux de sacs transportés par ces derniers enseigne que les taux de fréquentation de l'hypercentre toulousain peuvent être corrigés par le niveau d'équipement des piétons, selon les moments de la journée.

En milieu de semaine, il est ainsi possible d'identifier des périodes durant lesquelles l'encombrement généré par le transport des sacs individuels est majoré compte tenu du fait que la population de sacs dépasse en proportion celle des passants. C'est notamment le cas entre 7 et 11 heures du matin, créneau horaire durant lequel on peut observer une consommation individuelle d'espace plus importante et à des risques d'empiètement accrus. Au cours de la journée du samedi, le même phénomène est identifié entre 13 et 14 heures lorsque les piétons, achevant leurs sorties d'achat, encombrent davantage les trottoirs de la ville et empiètent donc plus fréquemment sur l'espace d'autrui. Selon nous, le calibrage des transports en commun — jusque-là pondéré en fonction des seuls flux de personnes — mériterait peut-être quelques ajustements pour répondre aux gênes ou difficultés éprouvées par les piétons lors de ces périodes d'encombrement majoré.



Venir soulager l'inconfort des charges à transporter

Les charges transportées ont une incidence sur l'encombrement des centres urbains et deviennent d'autant plus embarrassantes pour leur porteur que la densité de la population augmente. Ainsi, des conventions de circulation tacites voient le jour avec des piétons en binôme qui, marchant côte à côte tout en portant leurs sacs, auront tendance à placer lesdits sacs à l'opposé de leur partenaire au cours des heures pleines et à relâcher cette contrainte lorsque le trafic se fluidifie. On observe qu'en période de forte affluence, ces piétons équipés de sacs se rapprochent et réduisent au maximum leur voilure. Ils limitent ainsi leurs prises aux accrochages et frottements. Cette reconfiguration en situation prend les devants d'un inconfort à la fois physique, social et symbolique.

	Sacs à l'opposé du partenaire	Sacs contre le partenaire	Autres positions
Affluence inférieure à la moyenne	37,3 %	51 %	11,8 %
Affluence supérieure à la moyenne	56,4 %	35,6 %	7,9 %

Tableau 1. Position des sacs au sein d'un binôme et densité du flux de passants

Partiellement levé grâce à de telles reconfigurations, l'inconfort persiste néanmoins dans de nombreuses situations. C'est notamment le cas lorsque les piétons (ou cyclistes) intègrent des transports en commun au sein desquels ils peinent parfois à trouver leur place sans risquer de contrevenir au respect de l'espace personnel, des « territoires » et « réserves » des autres passagers.

Les obstacles à l'adoption de transports doux ont partie liée avec les inconforts relatifs aux déplacements d'objets, toujours plus nombreux, que nous transportons. Leur prise en charge via la mise en place de consignes, la conception de sacs plus ergonomiques, de systèmes d'accroche ou de compartiments accueillant plus efficacement les effets personnels des passagers, l'offre de services d'assistance adaptés (coursiers et transporteurs écologiques), l'aménagement de trottoirs plus larges... constituent une série de premiers pas encourageants. Ils témoignent d'une attention renouvelée aux conditions ordinaires, prosaïques, discrètes, sinon invisibles du moins inaperçues mais pour autant décisives, qui contribuent à asseoir un changement de pratiques vertueux.

-
- **Calvignac C., Canu R., Cochoy F.**, 2021, *L'ordinaire des mobilités douces. Un siècle de logistique piétonne et cycliste à Toulouse*, Toulouse : PUM.
 - **Cochoy F., Calvignac C.**, 2013, « Mort de l'acteur, vie des clusters ? Leçons d'une pratique sociale très ordinaire », *Réseaux*, 2013/6, n° 182.
 - **Goffman E.**, 1973, *La Mise en scène de la vie quotidienne*, tome 2, Paris : Minuit.

Illustration d'Adèle Huguet pour Mondes Sociaux : licence CC BY-NC-ND.

Pour découvrir ses dessins, <https://adelehuguet.wordpress.com/>

Crédits images en CC : Flaticon, Freepik, Ultimatearm, Justicon – Tableau de Cédric Calvignac, Roland Canu et Franck Cochoy