

Faire dialoguer mobilité et espaces publics pour une mobilité urbaine durable et désirable

Marie DOLS

Quentin LEFEVRE

Recherche



Les villes d'Afrique étant en forte croissance, le temps et les distances de déplacements vont énormément augmenter, impactant fortement la vie quotidienne des habitants. Ainsi, on assiste actuellement à une révolution de l'offre de transport, avec des investissements massifs en matière d'infrastructures et de services. De nombreuses villes du continent adoptent des stratégies de mobilité urbaine qui font le pari du transport collectif capacitaire et des modes doux. L'objectif étant d'éviter l'explosion du nombre de véhicules sur la voirie et l'augmentation exponentielle de la congestion du trafic. En se basant sur la réalité des expériences de transports contemporaines dans certaines villes ouest africaines, nous remarquons qu'il existe de nouveaux enjeux à adresser. Dans cet article nous souhaitons examiner le lien nécessaire entre politique de mobilité urbaine et prise en compte du design urbain au sens d'une mise au centre des usages et de l'expérience vie quotidienne des usagers des systèmes de transports urbains.

Penser l'aménagement de l'espace public

Au-delà des questions de renforcement institutionnel, de tarification ou d'exploitation des offres de transport collectif (sujets absolument incontournables), une politique de mobilité urbaine durable nécessite de renouveler considérablement la manière de concevoir, d'aménager et de gérer les espaces publics. On ne peut que constater qu'il s'agit souvent d'un angle mort dans la plupart des projets. Pourtant, en Afrique peut-être plus qu'ailleurs, flux, marchands ambulants et stationnements de véhicules se disputent l'espace (Steck, 2010).

De nouvelles questions doivent devenir centrales pour les acteurs de l'urbain : les déplacements alternatifs à la voiture particulière sont-ils bien au cœur des projets ? Pense-t-on suffisamment aux plus vulnérables : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite ? Le confort et la sécurité des citoyens sont-ils assurés pour accéder à une station de bus ? Les conditions d'information et d'orientation des usagers sont-elles prises en compte, pour passer d'un taxi à un bus, pour attendre son mode de transport ou pour passer un moment de convivialité agréable ?

Ces enjeux se posent en particulier autour des « Pôles d'Échange Multimodaux », nœuds de transport et points d'interconnexion de flux (Cerema, 2023).

En Afrique ces pôles peuvent être de grandes gares routière, mais aussi de petites stations de transport artisanal. S'y concentrent des offres de transport institutionnel ou non régulé, commerces modernes et marchands ambulants informels. Cette densité et diversité d'usages constitue une richesse de la vie urbaine et une grande singularité des villes africaines.

Cette caractéristique est pourtant trop peu considérée dans les projets d'infrastructures et politiques de transport axés sur les nécessaires exigences fonctionnelles, qui oublient la qualité de vie dans ces lieux urbains.



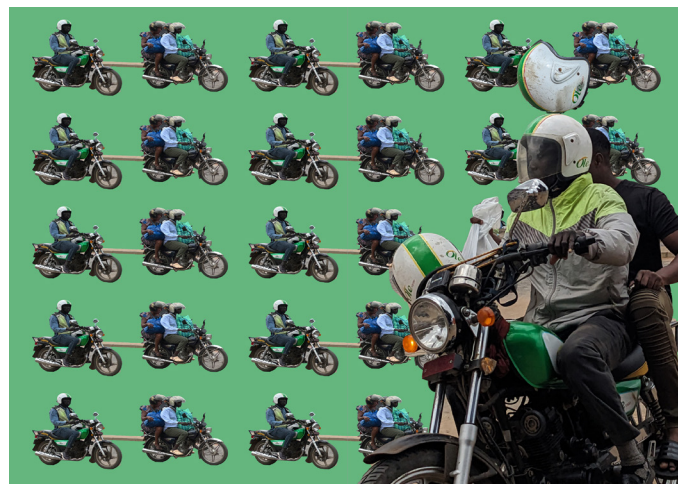
Flux motorisés, clients de taxis en attente et petits commerces devant la gare de Tampouy à Ouagadougou. Marie Dols, 2023.

Les espaces dédiés à la mobilité sont aussi des lieux de vie

Les rues africaines ne sont pas simplement des lieux de transit, mais aussi des lieux d'activité économique et de sociabilité. Ici plus qu'ailleurs, le souci du plus faible et l'importance du lien social doivent pouvoir se refléter dans la manière d'aménager les rues, par un dialogue entre systèmes de mobilité et dessin de l'espace public.

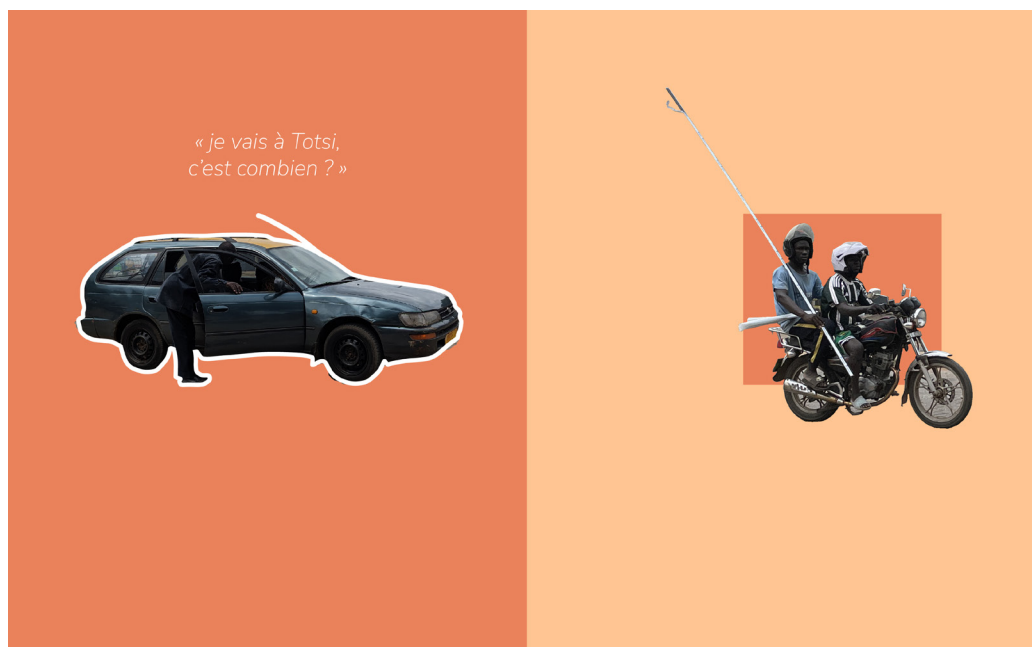
En matière de mobilité notamment, le succès d'un aménagement urbain ne dépend pas uniquement de facteurs techniques, mais aussi socio-culturels, de compréhension et d'appropriation habitante. Au-delà de l'approche ingénieure qui caractérise les cultures professionnelles du secteur de l'urbanisme et des transports, il reste fondamental de prendre en compte l'expérience vécue par les habitant.e.s et usager.e.s.

C'est pourquoi, en complément de l'analyse fonctionnelle des usages (étude des flux motorisés et piétons), il est intéressant de se pencher plus en profondeur sur le ressenti, le confort, les perceptions, les envies et les motivations des usager.e.s actuel.le.s ou potentiel.le.s.



Les Zémidjans (moto-taxis) de Lomé, extrait du magazine "Balade dans les rues de Lomé". Parmenas Awudza et Quentin Lefèvre, 2024.

Quelles sont les expériences de transport en Afrique de l'Ouest en 2025 ?



Taxi et moto-taxi de Lomé, extrait du magazine "Balade dans les rues de Lomé". Parmenas Awudza et Quentin Lefèvre, 2024.

La prise en compte de l'expérience urbaine et notamment des personnes les plus vulnérables est une question de justice sociale et plus largement de "droit à la ville". Il est ainsi important de prendre le temps d'observer la "vie urbaine". C'est ce que nous allons faire maintenant.

A Lomé, au carrefour d'Attikoumé, point d'entrée vers le centre-ville, convergent plusieurs axes urbains importants, mais aussi 2 lignes de bus. Ce site est le lieu d'une intense activité urbaine (Dols, 2020). Les usagers des transports y passent d'un mode à l'autre et partagent l'espace avec les importants flux motorisés et les nombreux commerçants. Une station de Zémidjan informelle s'est positionnée au droit d'un arrêt de bus. Les taxis-ville déposent à cet endroit des clients. Les étals des commerçants se positionnent au plus près de la chaussée. Ce point est situé à un endroit où la voie observe une courbe et gêne toute visibilité.

Il est facile de constater qu'aucun aménagement de l'espace ni aucune organisation des usages n'ont été pensés. Piétons, usagers et acteurs des transports collectifs sont les grands oubliés. Les conducteurs et passagers de voitures individuels bloqués dans la congestion ne sont pas mieux lotis.

Partons maintenant à Accra dans la capitale économique du Ghana. Ici c'est le transport collectif par minibus ou « Tro Tro » qui est bon marché et adapté au budget des classes sociales.



Extrait de « Comment améliorer la multimodalité dans les villes africaines ? Le cas de Lomé ». Marie Dols et étudiants de l'EAMAU (Master 2 Transport et mobilité durable dans les villes africaines), 2019.

Il faut marcher pour atteindre la ligne de bus désirée. Le client peut monter à n'importe quel point de la ligne et descendre à la demande là où il veut, pourvu que ce soit sur la ligne. Des stations, le plus souvent peu aménagées, sont visibles aux principales intersections, soit par leur mobilier (quelques chaises et des abris couverts de publicités), soit par la quantité de gens qui manifestement attendent au bord de la route.

En termes de signalétique, les plans de ligne ne sont pas affichés, seuls les usagers ont l'information en tête.



A l'approche de la gare de Kaneshie, Accra. Quentin Lefèvre, 2025.



Au Ghana, achat de pain par la fenêtre du minibus allant vers Peki. Quentin Lefèvre, 2025.



Vue depuis la passerelle de la gare de Kaneshie, Accra. Quentin Lefèvre, 2025.

Le véhicule est identifié de manière sonore grâce à la destination qui est proposée par un homme penché à la fenêtre, ou souvent debout dans l'encadrement de la porte coulissante ouverte. Concernant les services, il est possible d'acheter de l'eau aux vendeuses ambulantes lors d'une transaction rapide par la fenêtre du véhicule, lorsque le véhicule est arrêté ou ralenti près du feu rouge des grands axes (E. F. Amankwaa, 2017).

Dans la capitale Ghanéenne, certains pôles multimodaux permettant de passer du bus à un autre mode (taxis, marche...) se caractérisent par un niveau d'inconfort, et parfois d'insécurité, certain.

A Kaneshie, un pôle multimodal très important à Accra (S. Saddier, A. Johnson, 2018), notamment pour prendre les bus qui vont sur la côte Ouest, les rangées de bus se garent parfois sur 5 files (sur les 6 possibles) et créent de gros embouteillages à toute heure du jour. Le mobilier urbain y est quasiment inexistant. Rien ne semble fait pour l'efficacité du service ni pour le confort des clients. Les marchand.e.s sont extrêmement présent.e.s, que ce soit sur le trottoir, autour, sous et sur la passerelle piétonne et jusqu'à la porte des bus régionaux. Ils/elles dérangent la circulation mais en même temps offrent des services indispensables comme la vente d'eau.

Ainsi l'expérience de mobilité à Accra est très "sportive", même pour des personnes en situation de validité optimale, que ce soit à l'intérieur, pour monter dans le bus et dans les stations. L'accès pour des personnes à mobilité réduite, âgées ou des enfants est très réduit voir impossible.

Grâce à l'analyse de ces configurations et expériences urbaines, nous voyons que la relation entre mobilité et design urbain est soit relativement impensée, soit organisée de manière organique/spontanée avec ses avantages et inconvénients. Ceci est accentué par une moindre coordination entre les autorités de transport et celles liées à l'aménagement en tant que tel, comme c'est le cas à Accra (OCDE, 2024).

Nous remarquons aussi que si les services ne sont pas pensés avec la mobilité, ils peuvent rapidement nuire à l'efficacité du transport (encombrement de la voie, empêchement des flux piétons, nuisances...).

Cependant, certaines villes prennent conscience de nouveaux enjeux associés aux programmes de mobilité urbaine, comme celui de l'intermodalité et du confort piéton.

●● Une volonté de faire dialoguer mobilité et espace public

Dakar a été une ville avant-gardiste en termes de développement de transports publics capacitaires : Bus Rapid Transit (BRT) et Train Express Régional (TER). Le rabattement vers les stations principales assuré par les autres lignes de bus et le transport artisanal constitue 60% de la fréquentation du BRT et 90% de celle du TER. La question de l'intermodalité est donc un élément clé pour le succès de l'ensemble du système.

De même dans le Grand Abidjan où une offre de transport de masse est en cours d'opérationnalisation. Ligne de métro, bus en sites propres et transport lagunaire vont se déployer. L'aménagement de gares et de stations est en cours avec 32 Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et 150 points d'arrêts-minutes identifiés.

À Nouakchott un programme ministériel de 5 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est en cours. Deux premières lignes viennent d'être mises en service. La Région de Nouakchott explore aujourd'hui, à son échelle, la manière d'aménager des pôles d'intermodalité qualitatifs. Une opération pilote sur un terminal de bus connecté à une station du BHNS est en cours. Le projet

est ici pensé autour du confort des itinéraires piétons entre les stations, de la végétalisation et la création d'espaces ombragés pour l'attente des bus et pour relier les différents arrêts, ainsi que des bâtiments pour l'accueil de boutiques.

L'objectif est de tester des solutions peu coûteuses, des végétaux adaptés au climat, et d'identifier comment les Nouakchottois s'approprient cet espace et si il favorise la fréquentation de cette offre de transport nouvelle. L'objectif de la collectivité est de capitaliser sur cette expérience pour la répliquer plus largement dans la ville.



Une rue du quartier de Toujounine à Nouakchott. Marie Dols, 2024.

●● Au-delà des infrastructures : placer les déplacements, le confort et le quotidien des personnes au cœur des projets de mobilité urbaine

Les chantiers de projets contemporains menés dans le cadre de politiques de mobilité urbaine sont nombreux : investissements en infrastructures, modernisation de flottes de véhicules, mise en place de modes de gestion et d'exploitation des services de transport ou encore professionnalisation du transport artisanal.

En parallèle des investissements nécessaires "en dur", de nouveaux outils seraient intéressants à déployer au niveau de la méthode de conception de projets afin de mettre au centre et légitimer l'expérience vécue dans les transports urbains. Tout d'abord, la co-crédation avec les parties prenantes (N. Chidyaonga, I. Steenkamp, 2025) est une approche qui serait intéressante à systématiser.

L'analyse de la perception et du vécu des personnes (notamment des personnes âgées, chargées, vulnérables, en situation de mobilité réduite...) serait aussi précieuse afin de concevoir et proposer aux habitant.e.s des espaces publics liés à la mobilité qui soient qualitatifs

et confortables. Dans ce sens, voir l'article publié dans l'édition précédente du magazine sur la cartographie sensible (Q. Lefèvre, 2024). Certains projets de mobilité se fondent également sur l'analyse des lignes de désir, c'est-à-dire l'observation des trajectoires réelles et souvent optimales des usagers entre deux points.

Ainsi, la conception et la gestion des futurs espaces multimodaux dans les villes africaines gagneraient à être pensées à la fois dans leurs aspects fonctionnels, mais aussi "à hauteur humaine", comme des expériences positives, avec des services adaptés, proportionnés et optimalement implantés.

Idéalement, la mobilité pourrait être mieux articulée avec un design urbain générant plus de confort lors de l'attente et des continuités facilitées avec les voies et équipements aux alentours des stations. Ceci au service d'une meilleure qualité de vie quotidienne.

