Comment mieux intégrer les usages dans la conception des espaces publics et des systèmes de mobilité ?

Quentin Lefèvre Urbaniste - designer

Propos recueillis par Marie Dols

À partir de ses expériences au Ghana, au Bénin et au Togo, Quentin Lefèvre défend une approche centrée sur l'expérience vécue des habitants, sur la richesse des sociabilités urbaines, le rôle des commerces de rue, les limites des aménagements pensés sans les usagers et l'intérêt de la cartographie sensible pour concevoir des villes plus inclusives et

Pouvez-vous vous présenter et vous situer par rapport au sujet ?

Je suis designer et urbaniste français basé à Paris. Mon travail porte sur le design urbain centré sur les usagers, leurs pratiques, leurs perceptions et leurs imaginaires. Depuis plusieurs années, je séjourne régulièrement en Afrique de l'Ouest, notamment au Ghana, au Bénin et au Togo, où je collabore avec des architectes, des urbanistes et des artistes. Ensemble, nous développons des démarches de cartographie sensible visant à mieux comprendre le vécu des habitants, leur confort dans l'espace public et leurs représentations de la ville.

À partir de vos expériences de terrain dans les villes africaines, qu'avez-vous observé sur la manière dont les usagers vivent dans l'espace public ?

Ce qui me frappe avant tout, c'est la vitalité et la diversité des usages. Les espaces publics sont très animés et accueillent une multitude d'activités qui se superposent et interagissent entre elles.

Je suis aussi marqué par la forte connexion entre espaces privés et publics. Dans de nombreuses situations, l'activité commerciale se déploie en continuité des habitations. Les commerces apparaissent comme un prolongement de la sphère domestique, instaurant de fait une porosité entre l'intime et le collectif.

Enfin, la force du lien social me semble caractéristique. Les conversations spontanées et les interactions quotidiennes occupent une place importante dans la vie urbaine. L'espace public joue un rôle majeur comme vecteur de sociabilité et contribue directement à la qualité de vie. Cette capacité à favoriser les rencontres constitue une qualité urbaine précieuse et vitale.



© Quentin Lefèvre

Les chauffeurs de taxi-moto attendent les passagers au CEG Godomey à leur descente de bus entre Ouidah et Cotonou (Bénin)

Que peut-on dire plus spécifiquement sur les usages informels (micro-commerces, sociabilités, pratiques spontanées) ?

Je m'interroge sur le terme « informel », car il désigne des activités qui représentent souvent la majorité des commerces urbains. Plutôt que de les considérer comme marginales, il me paraît plus pertinent de s'intéresser aux services qu'elles rendent aux habitants.

Les petits commerces de rue jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement quotidien des villes. Ils contribuent directement au confort des usagers. Ils permettent d'acheter de l'eau ou de la nourriture, de trouver de l'ombre, mais aussi de se rencontrer et d'échanger.

En supprimant ces activités par simple déguerpissement, on retire de fait une bonne partie de ce qui rend l'espace public vivant. Il semble plus intéressant de travailler avec les acteurs concernés pour rechercher des solutions qui sont le fruit d'une délibération collective. Même si c'est un processus qui peut sembler plus long et complexe, le résultat sera beaucoup plus efficace en termes de qualité urbaine produite.

D'après vos observations, comment les usagers vivent-ils les transitions entre différents modes de déplacement ?



© Quentin Lefèvre

Atelier de cartographie sensible avec les enfants du quartier Tokpota, Porto Novo (Bénin)

Dans ma pratique professionnelle, j'accorde beaucoup d'importance au vécu des usagers. C'est pourquoi il me semble important de faire moi-même l'expérience des différents modes de transport : bus collectifs, taxis, motos-taxis et marche à pied. J'oberve souvent un criant manque de prise en compte des transitions entre les modes de déplacement. Les espaces intermodaux où les voyageurs changent de moyen de transport sont souvent peu aménagés, voire négligés.

J'ai par exemple observé récemment au Bénin que certains points de correspondance majeurs ne sont pas aménagés, malgré de gros investissements infrastructurels routiers. Ces situations montrent que les interfaces de mobilité constituent souvent un impensé, un maillon faible des systèmes de transport, alors qu'elles jouent un rôle déterminant dans l'expérience globale de déplacement.

Concernant la cartographie sensible, quels outils et méthodes développez-vous pour identifier, analyser et transmettre cette connaissance ?

La cartographie sensible peut se mettre en œuvre de différentes manières. La première consiste à observer directement les usages. Il s'agit de repérer les comportements, les zones d'attente, les lignes de désir ou encore les lieux où se produisent les changements de mode de transport. Cette observation permet de comprendre comment les lieux fonctionnent réellement. Pour approfondir la compréhension, les entretiens avec les usagers sont déterminants. Ils permettent de recueillir des informations sur les perceptions du confort, de la sécurité ou du bien-être dans les lieux, mais aussi sur les représentations et les attentes des habitants concernant le futur de leur ville ou de leur quartier.

Enfin, des ateliers collectifs peuvent réunir usagers, associations et acteurs institutionnels afin de confronter les points de vue et construire une compréhension partagée des enjeux urbains.

La restitution constitue également une étape importante. Les résultats ont tout intérêt à être partagés à tous, dans un format classique ou original comme une exposition, un podcast ou un magazine.



© Quentin Lefèvre

Carte de localisation des vendeur/euse.s de rue à la passerelle de Madina, Accra (Ghana). Projet « Let Me Give A Hand », sur les conditions de travail des femmes vendeuses de rue, réalisé avec Fawzia Dorson

Comment les projets de transports urbains peuvent-ils intégrer davantage cette dimension des usages ?

Je pense qu'il est intéressant d'adopter une approche plus transversale de l'expérience urbaine. Les déplacements doivent être envisagés comme des trajectoires de vie larges qui relient le domicile, les commerces, l'espace public et les transports.

Pour comprendre les besoins réels des usagers, il faut s'intéresser aux contextes dans lesquels s'inscrivent les déplacements : la durée de transport, les charges transportées, les besoins de repos ou de restauration, ou encore les contraintes horaires.

Cette prise en compte de l'expérience vécue devrait être intégrée lors des diagnostics et études préalables. J'estime qu'on aurait intérêt à développer des démarches plus itératives et davantage ouvertes à la participation des usagers. C'est à ainsi que l'on pourra concevoir des espaces publics et des systèmes de mobilité à la fois plus agréables, plus inclusifs et plus efficaces.



© Quentin Lefèvre

Vente d'articles aux passagers à la gare de Ségakope (Ghana)