

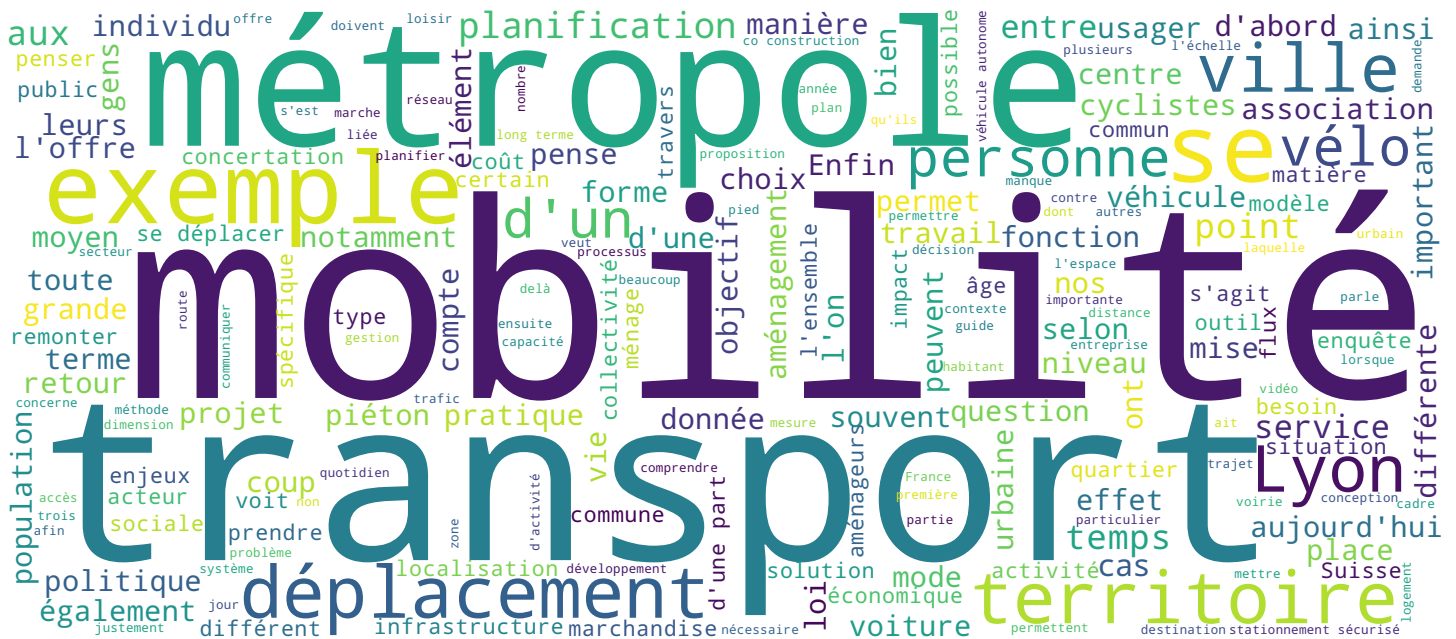


Interview acteurs

Planification des mobilités

Delphine Dépraz

Chargée de mission mobilités actives - Pignon sur Rue



Search MOOC



Video





Pourriez-vous
vous présenter?

[AUDIO_VIDE] Je suis Delphine Dépraz, salariée de l'association Pignon sur rue. Pignon sur rue, c'est une association qui a une douzaine d'années et qui fait la promotion du vélo comme mode de déplacement, principalement sur le territoire de la métropole de Lyon.

Notes

Summary



0m 02s



Pouzzriez-vous nous
dire ce qu'est pour
vous la mobilité

Pour nous, la mobilité, s'il est besoin de préciser, on parle principalement de la mobilité spatiale. Et donc, c'est la capacité à se déplacer dans l'espace, et pour nous principalement du coup avec un vélo. C'est vraiment l'objectif de l'association. C'est-à-dire faciliter le déplacement pour les cyclistes, et puis le deuxième enjeu, c'est de donner envie à de futurs cyclistes, des gens qui n'auraient pas encore cet usage, d'utiliser leur vélo au quotidien.

Notes

Summary



0m 22s



En tant qu'association, quels sont les 3 enjeux principaux qu'il est nécessaire d'intégrer lorsque l'on cherche à planifier la mobilité?

Un des objectifs de notre association, c'est de faire remonter les retours des usagers, des cyclistes, qui sont nos adhérents aux collectivités pour que cette expertise d'usage puisse servir justement à planifier la mobilité, et que les personnes qui en sont responsables à la métropole de Lyon ou même au sein des communes, les adjoints à la voirie, etc. aient connaissance de retours d'usagers avant même, sur les phases vraiment amont de conception ou d'aménagement, voire des retours même quand on distingue, on met le doigt sur un point noir, en termes de déplacements cyclistes. Une deuxième chose sur laquelle on est aussi vigilant, c'est un accès pour toutes et tous au déplacement à vélo. On parle de vélo pour tous, ou alors de mobilité inclusive, mais du coup c'est vraiment un des enjeux aussi de notre association. Que selon son secteur géographique, son sexe, son âge, on ait tous accès au déplacement à vélo, parfois qui nécessite certaines adaptations ou un déploiement de services au-delà de ce qui est proposé actuellement. Je pense par exemple, pour ne citer qu'un exemple, il y en a d'autres, mais par exemple le Vélo'v qui aujourd'hui n'est présent que sur Lyon et Villeurbanne, même si on sait qu'avec le nouveau marché, normalement, il y a d'autres communes qui devraient être couvertes par ce service de vélos en libre service.

Notes

Summary





En tant qu'association, quels sont les 3 enjeux principaux qu'il est nécessaire d'intégrer lorsque l'on cherche à planifier la mobilité?

On ne sait pas encore exactement lesquelles, mais en tout cas, ça devrait s'élargir à la première couronne. C'est une chose sur laquelle les associations travaillent depuis longtemps auprès de la métropole pour offrir ce service plus largement que uniquement aux Lyonnais et aux Villeurbannais. Et puis, en termes d'accès aussi pour les personnes de tout âge, on peut penser par exemple à l'aide à l'achat, au VAE, l'aide de l'État s'arrête là, s'est arrêtée hier, au 31 janvier 2018. Du coup, l'un de nos objectifs aussi, c'est que la métropole propose que cette aide continue sous peut-être une autre forme à trouver, mais en tout cas que les gens qui, soit ont un problème physique ou qui avancent en âge, et qui ont du coup besoin d'une assistance électrique, continuent à pratiquer le vélo, et puissent être aidés.

Notes

Summary

2m 51s





Comment vous positionnez-vous par rapport aux autres acteurs impliqués dans le champ de la mobilité?



Alors, depuis quelques années, les associations cyclistes, mais aussi piétons, de la métropole de Lyon sont régulièrement consultées par la métropole. On a deux types de réunions régulières qui sont les comités techniques où là, du coup, on est consulté sur des points et des aménagements très précis. Et on peut faire justement ce retour, cette expertise d'usage. Donc, on a le temps d'aller voir sur place, d'étudier un peu le projet et de faire nos retours à la métropole de Lyon, et puis, il y a des points un peu plus généraux sur la politique cyclable globale, et puis la métropole en profite aussi pour nous faire des points d'étapes sur le PAMA notamment, et où en est la métropole. Après, sur des points plus spécifiques, on va plus aller solliciter un rendez-vous pour faire entendre la voix des cyclistes auprès des communes, de concepteurs, d'aménageurs, de maîtres d'oeuvre ou d'ouvrage quand il y a un aménagement qui nous pose question.

Notes

Summary



3m 53s



En tant qu'association,
peut-on dire que vous
faites de la planification
des mobilités?

Inscrivez-vous les décisions
que vous prenez dans un
cadre de long terme
et dans ce cas comment
le définissez-vous?



Alors, je dirais plutôt qu'on essaie d'accompagner avec nos moyens la planification de la mobilité. Tout ça, d'une part ce retour des usagers, et d'autre part en essayant aussi de communiquer sur les décisions aussi des aménageurs. C'est un point qui n'est pas forcément évident pour les collectivités. Nous, c'est vraiment l'idée d'être le relais aussi pour communiquer notamment sur le PAMA, mais là, on voit toutes les nouvelles évolutions réglementaires qui ont ramené au fait qu'il y a eu généralisation des double sens cyclables dans la presque île, le déploiement des Céder le passage cyclistes, et c'est un pas en avant très bénéfique pour la métropole de Lyon, mais qui ne s'est pas toujours accompagné d'une communication grand public suffisante. Donc, nous, on essaie avec nos moyens d'accompagner là-dessus aussi pour communiquer. Et sur la planification à long terme, j'ai envie de dire, on se cale aussi au calendrier de la métropole de Lyon. Je pense par exemple aux gros enjeux pour l'association, gros enjeu qui arrive, c'est la révision du PAMA en 2020.

Notes

Summary



5m 12s



En tant qu'association,
peut-on dire que vous
faites de la planification
des mobilités?

Inscrivez-vous les décisions
que vous prenez dans un
cadre de long terme
et dans ce cas comment
le définissez-vous?



Là aussi, tout notre objectif, c'est de faire que la métropole décide d'une part modale du vélo un peu plus ambitieuse que dans le PDU par exemple, essaye de proposer plus de choses autour du stationnement sécurisé, des problèmes de continuité, de jalonnement, donc sur des points qu'on estime encore être des points noirs, et faire remonter ça auprès de la métropole, et donc de se caler sur le calendrier, par exemple cette échéance de 2020 pour le PAMA.

Notes

Summary



6m 45s



Pourriez-vous nous donner un exemple d'une politique qui n'a pas atteint son objectif et expliquer ce qui a posé problème selon vous?



[AUDIO_VIDE] On constate plusieurs choses. Par exemple, je pense, et c'est notamment le cheval de bataille de La Ville à Vélo, c'est le respect de la loi LAUR, et donc le fait que sur toute réhabilitation ou travaux sur une voirie, il faut penser à faire un aménagement pour les cyclistes. Donc, on constate qu'il y a encore quelques manquements sur la métropole de Lyon. C'est un travail de longue haleine, mais c'est une loi qui commence à dater, et donc aujourd'hui, on souhaiterait que tous les aménageurs, maîtres d'oeuvre et d'ouvrage en tiennent compte. Et c'est pour ça qu'on est vigilant aussi lorsque tout nouveau projet sort, à ce qu'elle soit bien prise en compte. Et sinon, concernant les objectifs plus locaux, je pense que là où on constate vraiment un manque, et où toutes les associations cyclistes sont assez d'accord, c'est vraiment sur le stationnement sécurisé. Le vélo, il y a quelques parkings sécurisés dans les consignes TER et les parcs autos et Lyon Parc Auto, dans les parkings LPA, mais on manque cruellement d'autres solutions de stationnement sécurisé. Donc, à l'image d'autres communes qui ont mis ça en place, d'autres agglos type Grenoble, Valence, peut-être des box vélos ou imaginer d'autres solutions.

Notes

Summary



7m 21s



Pourriez-vous nous donner un exemple d'une politique qui n'a pas atteint son objectif et expliquer ce qui a posé problème selon vous?



Nous, on a plein d'exemples à faire remonter à la métropole de Lyon si elle le souhaite. Donc, on espère que d'ici 2020, il y aura quelque chose qui sera proposé, même si on est bien conscient que ça mettra du temps à se mettre en place, mais en tout cas qu'il y ait une proposition de faite.

Notes

Summary



8m 58s

Merci pour votre attention

Planification des mobilités

[AUDIO_VIDE] La concertation entre les associations et la métropole de Lyon a abouti à un guide pour la conception des aménagements cyclables. Donc, c'est un guide qui est vraiment technique, qui est à destination là aussi des aménageurs, des concepteurs, et qui a été vraiment conçu et co-construit avec justement des retours d'usagers et de cyclistes et par les techniciens de la métropole de Lyon, et des différentes communes aussi de la métropole, la ville de Lyon notamment. Donc là, c'est un outil qui permet de garantir une certaine cohérence aussi dans les aménagements cyclables sur tout le territoire, et qui a été conçu aussi comme un véritable outil de communication auprès des aménageurs. Donc, ça, c'était un gros travail et un beau travail de co-construction avec la collectivité. Maintenant, il faut qu'il soit encore plus diffusé, mais du coup, comme l'idée, c'était de ne pas avoir une position dogmatique, on veut uniquement que des pistes cyclables ou que des bandes, mais vraiment de réfléchir en fonction du contexte du trafic, du secteur dans lequel on se trouve, des usages déjà des cyclistes sur ce territoire, pour faire des propositions d'aménagement qui soient vraiment adaptées. Donc, ça, je pense que c'est un gros travail et un beau travail qui a été fait en concertation et en co-construction.

Notes

Summary



9m 14s