

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE MÉRIGNAC

RAPPORT 2^e ÉTAPE

9 OCTOBRE 2017

Présentation aux élus
du Conseil Municipal

PRÉAMBULE

Le Conseil de Développement de la Ville de Mérignac installé le 15 mars 2015 a terminé ses travaux.

Un rapport d'étape a été présenté le 17 juin 2016 au Conseil Municipal. Un échange complémentaire sur ce rapport a eu lieu avec des élus et des représentants des services le 10 avril 2017. Ce document présentait l'état de la réflexion du groupe n°1 « Déplacements et Mobilités », celui du groupe n°2 sur les « Solidarités et le vivre ensemble » et celui du groupe n°3 sur « l'Identité de la Ville ».

Les travaux se sont poursuivis lors d'une deuxième étape, de Septembre 2016 à Avril 2017, dans deux groupes, « Déplacements et mobilités » et « Participation Citoyenne ».

Le résultat de ces réflexions, mis en forme par un Comité de Rédaction, a été présenté en Assemblée Plénière le mardi 16 mai 2017.

Il a été adopté à l'unanimité des membres présents.

C'est ce document qui est présenté au Conseil Municipal en octobre 2017.

SOMMAIRE

3	Déplacements et mobilités 2015 · 2017	16	Quelques chiffres
4	Introduction	17	Réunions
5	Mobilités actives	17	Effectifs
8	Mobilités motorisées	20	Conseil de développement
10	Conclusion	21	Activités complémentaires
		22	Propositions du CDV
11	Participation citoyenne	24	Groupes de travail
12	Situation actuelle	25	CDV 2 ^e étape · liste des membres inscrits
12	Expériences extérieures	26	Pour conclure
14	Développement		

DÉPLACEMENTS & MOBILITÉS

2015•2017

CONCLUSION DU GROUPE DÉPLACEMENTS & MOBILITÉS

2015•2017

EN GUISE D'INTRODUCTION

Depuis avril 2015, le groupe mobilités/déplacements du Conseil de Développement s'est attaché à comprendre, puis, à penser à 30 ans les nouvelles dynamiques que la commune de Mérignac serait amenée à accompagner dans les domaines de la mobilité et des déplacements. Ce travail n'a pas été simple. De nombreux errements concernant des problématiques de quartiers ou d'entreprises, et la difficulté à appréhender de façon globale la question des mobilités au sein d'une Métropole et d'un département en pleine évolution en sont la cause.

Le bilan des travaux présenté ici, est le fruit de 2 ans de réflexions, alimentées par quatre rencontres avec les services de Bordeaux Métropole, la commune de Mérignac, l'agence A'URBA et Vélos-cité. Ces rencontres ont été profitables, tant pour leurs capacités à déconstruire nos représentations, liées à la mobilité, que pour nous permettre de comprendre les dynamiques à l'œuvre aujourd'hui et les projets d'aménagement urbain en cours.

Ainsi, nous avons pu nous en détacher, penser nos scénarios dans un temps plus lointain et nous approcher de la notion de prospective, propre au Conseil de Développement.

À l'issue de ce travail, deux dynamiques ont fait l'objet d'un travail de synthétisation sous forme de tableaux. Ces tableaux, sans prétendre à l'exhaustivité, nous permettent de communiquer nos résultats et pourront être réutilisés pour les travaux futurs du Conseil de Développement ou de n'importe quelle autre instance.

Un premier tableau s'attache à la question des infrastructures, liées aux nouveaux usages des mobilités dites actives. Celles-ci, en perpétuelle augmentation, et de plus en plus encouragées dans les discours politiques, sont amenées à redessiner nos villes, comme la voiture a redessiné le tissu urbain lors de son avènement.

Un deuxième tableau s'attache à la question des transports intelligents ou autonomes. Ceux-ci, en cours de création, n'ont pas encore développé leur potentiel, ni trouvé de cadre d'usage définitif. Pourtant, leur place deviendra incontournable d'ici à 30 ans, et il sera alors du ressort de la collectivité de trouver les balises nécessaires, les aménagements urbains et le cadre politique permettant leur usage en Ville.

MOBILITÉS ACTIVES

Nouvelles infrastructures pour de nouveaux usages

L'usage des mobilités actives est en plein essor. Pourtant, nous n'observons que des tentatives partielles d'amélioration et d'accompagnement de cette dynamique. Nous pensons pourtant qu'il devient fondamental d'envisager la place de ces mobilités et notamment leur impact en termes d'aménagement urbain et d'urbanisme.

Accompagner ces mobilités ne permet pas seulement à plus de personnes de se déplacer à vélo. Elles ont en réalité un triple atout pour un territoire urbain. Le premier atout et de loin le plus évident, réside dans l'aspect environnemental. Il est évidemment question de la diminution des pollutions liées aux transports, et par voie de conséquence de Santé Publique. C'est une question aujourd'hui primordiale à laquelle répondent ces nouvelles mobilités actives.

Un deuxième atout, réside dans un réaménagement d'un urbanisme souvent dominé par les questions posées par l'essor de l'automobile et du « tout voiture ». En donnant une place plus importante aux mobilités actives, une réserve foncière sans précédent se dégage, permettant la création de nouveaux espaces publics d'une part, et d'autre part l'aménagement d'une ville durable, où il fait bon vivre.

Enfin un troisième atout, réside dans les retombées économiques directes et indirectes. De façon directe, il s'agit bien évidemment de l'essor d'une nouvelle économie basée sur ces mobilités. Mais plus globalement, c'est par la création d'une ville où il fait bon vivre, cultivant une aménité sans précédent pour attirer entreprises et habitants au sein d'une métropole très urbanisée n'offrant pas autant d'espaces de vie entre les murs de ses immeubles.

La forme d'un tel projet nous a questionnée et mériterait d'être retravaillée lors d'un prochain Conseil de Développement avec les services de la commune et de la Métropole. Nous pourrions envisager un nouveau maillage fin de voirie, entre 1,5 et 4 m dédié exclusivement aux mobilités actives. Les nœuds d'un tel maillage permettrait d'une part une multi modalité avec le réseau traditionnel, et d'autre part le développement d'une offre d'accueil et de service de qualité (banc, fontaine à eau, jeux d'extérieur, kiosque, vélo en libre-service et recharge vélo...).

Finalement, en travaillant la question des mobilités actives, nous nous sommes aperçus qu'il s'agissait moins de promouvoir un usage (cycliste, piéton...) que de penser une nouvelle ville qui se construirait au sein de la métropole. C'est une ville à la fois apaisée, attractive et durable que nous avons souhaité penser. Une ville à même, au sein d'une grande métropole en évolution, d'offrir une meilleure qualité de vie à ses habitants, des déplacements toujours plus rapides et agréables et un niveau de risques toujours plus réduit.

CONTEXTE

PROPOSITIONS

Mobilités en développement mais avec des freins.

Discontinuité des itinéraires
(cyclables, piétonniers).

Intempéries
(pluie, neige, vent, froid).

Manque d'aires de repos.

Coûts des équipements
(vélos électriques...).

Sécurité des itinéraires.

Prévoir les réserves foncières nécessaires dans chaque projet d'aménagement urbain et de construction permettant la création d'un maillage de mobilités douces (en périphérie des nouvelles constructions, des traversantes de parcelles ouvertes...).

Créer des réseaux spécifiques et sécurisés avec une signalisation adaptée pour les mobilités actives, feux prioritaires, cyclistes et piétons.

Créer des réseaux spécifiques et adaptés à chaque type de mobilité active (loisir, déplacement personnel, déplacement professionnel ou à visée économique...).

Créer des aires de repos aménagées : bancs, ombrage, eau potable, sanitaires, recharge vélo-électrique, jeux d'extérieur, kiosque...

Installer des systèmes d'information type panneaux en temps réel : temps de déplacement, horaires...

Créer des applications pour téléphones mobiles : cartes, trajets, informations, location...

Mise en place de points services relais : prise de repas, ravitaillement, dépannage / maintenance, rechargement des vélos à assistance électrique. (Possible notamment en connexion avec les parkings relais).

Mise en place de bornes électriques pour recharge rapide : vélos électriques...

Promouvoir la création de structures de location à la demande : vélos, cargo...

Mettre en place des incitations financières : investissements, location, consommation électrique, fiscalité, indemnisation au kilomètre pour les entreprises ou les salariés, prime à l'achat...

Favoriser l'émergence de flottes de véhicules taxis : vélos, cargo...

BÉNÉFICES

BÉNÉFICES URBAINS

Diminution du nombre de voitures.
Réduction des emprises foncières dédiées aux véhicules motorisés.
Favorise les commerces de proximité.
Création d'aménagements paysagers.
Favorise une circulation et des quartiers apaisés,
notamment entre les parcs publics.

BÉNÉFICES FONCTIONNELS

Limitation du temps de parcours domicile/travail.
Réduction de l'embouteillage de la voirie.

BÉNÉFICES ENVIRON- NEMENTAUX

Réduction des nuisances sonores.
Réduction de la pollution atmosphérique.
Economie de ressources naturelles.

BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES

Amélioration de l'attractivité du territoire.
Amélioration de coût de déplacement des acteurs économiques.

BÉNÉFICES SOCIAUX

Impact positif sur la santé des usagers.
Favorise les liens sociaux.
Réduction du nombre et de la gravité des accidents.

RÔLE DE LA VILLE DE MÉRIGNAC

Montrer une réelle volonté d'adhésion à ces principes.
Favoriser l'intégration de ces propositions dans les règlements d'urbanisme.
Prendre en charge la formation et l'information.
Mettre en place des outils de suivi et de mesure des résultats.

MOBILITÉS MOTORISÉES

Vers l'usage, de nouvelles technologies et normes culturelles

Si le groupe s'est attaché à traiter des questions liées aux mobilités actives, les mobilités motorisées ont également alimenté de nombreux débats. Dans notre précédent rapport, nous constatons déjà la baisse de la part modale des déplacements motorisés individuels. Nous pensions alors qu'il nous fallait traiter la question des transports en commun et du partage de véhicule. Pourtant, ce sont aujourd'hui des solutions qui trouvent de plus en plus grâce aux yeux des pouvoirs publics, tant leur potentiel semble être grand.

Nous avons donc cherché les nouvelles tendances à la fois culturelles et technologiques. De cette recherche deux axes sont apparus primordiaux à nos yeux. Le premier concerne **le passage d'une économie de la propriété et du partage, à une économie de l'usage**. Le deuxième, concerne l'avènement d'un système de mobilités liées à **l'essor de nouvelles technologies**.

Depuis l'avènement de la voiture, la mobilité est surtout basée sur la propriété individuelle du moyen de locomotion motorisé. Les dynamiques sociales et économiques que nous connaissons aujourd'hui, augurent d'un futur, où cette propriété ne sera plus nécessaire. De nouveaux services, permettant l'usage de ces moyens de transports individuels motorisés existent. Pourtant, malgré une attente sociale forte, ces solutions ne décollent pas, souvent sur fond de rentabilité et de politique tarifaire. Nous pensons, que ces solutions peuvent connaître un avenir si, et seulement si, la puissance publique s'empare du sujet afin de créer les conditions nécessaires à cette réussite. Les conditions passent autant par **des questions d'infrastructures**, que par la mise en place **d'un cadre d'action porté par la puissance publique**.

Nous pensons, que ces solutions ne peuvent advenir qu'en prenant également en compte l'avènement des voitures dites intelligentes ou autonome. Ces voitures, ainsi que l'ensemble des équipements technologiques, à commencer par nos smartphones, permettent de réinventer une mobilité sans propriété. Peut-être verrons-nous bientôt des flottes de véhicules autonomes et individuels, circuler dans la ville pour permettre à chacun de nos concitoyens de se déplacer en ville comme bon lui semble.

CONTEXTE

PROPOSITIONS

Beaucoup de voitures en circulation avec une seule personne à bord.

Mise en place d'un monde hyper connecté et de nouvelles formes de mobilité connectée (voiture intelligente, balise NFC, information en temps réel...).

Besoin de plus en plus présent de maîtrise des mobilités et de sa mobilité.

Il s'agit donc de limiter le nombre de voitures en ville.

Sauvegarder les déplacements motorisés individuels.

Expérimentations des nouvelles mobilités individuelles motorisées.

Réflexion anticipation des réaménagements urbains et des voies de circulation.

BÉNÉFICES

BÉNÉFICES ENVIRONNEMENTAUX

Moins de voitures, et donc moins de pollution. A noter l'utilisation de plus en plus massive de la voiture électrique, à hydrogène...

BÉNÉFICES SOCIAUX

Pour les habitants du territoire, la possibilité de ne pas être tributaires ni de la propriété d'une voiture privée, ni des transports en commun. Nous pensons que c'est là l'occasion de favoriser l'égalité entre tous dans la mobilité.

BÉNÉFICES PAYSAGERS

Utilisation moindre des infrastructures routières d'une part et possibilité par ailleurs de réinvestir ces infrastructures et d'en modifier le paysage urbain.

BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES

Ne payer que l'usage et non la propriété.

Améliorer la profitabilité du territoire pour les acteurs économiques. Mise en place d'outils numériques et d'un réseau fonctionnel en ville permettant à chacun de maîtriser sa mobilité.

RÔLE DE LA VILLE DE MÉRIGNAC

D'une part investir ce champ d'idée et en faire la promotion, d'autre part en se plaçant comme ville pilote d'expérimentation au sein de la métropole.

EN GUISE DE CONCLUSION

Nous avons travaillé durant deux années à nous détacher des seules problématiques d'aujourd'hui, des représentations erronées, et d'une mauvaise appréciation de ce que sont les mobilités les plus innovantes. En nous efforçant de chercher toujours plus loin les innovations qui permettront à notre commune de rester au niveau des grands territoires attractifs, nous avons pu dégager deux axes de travail.

Dans le premier nous envisageons désormais les **mobilités actives**, non seulement comme un usage en augmentation, mais comme une aspiration générale à un réaménagement urbain, à une amélioration du cadre de vie et de santé des habitants, et à une amélioration de l'attractivité économique du territoire. C'est un avantage que nous avons à tirer dans un monde changeant et dans une compétition entre les métropoles toujours plus importante.

Dans le deuxième, nous tenions compte des effets **des nouvelles technologies** d'une part et d'autre part, **des nouvelles aspirations culturelles** des habitants urbains. L'ère des voitures intelligentes et autonomes n'a jamais été aussi proche et ses conséquences dans nos habitudes sont encore floues. Nous pensons néanmoins, qu'une des hypothèses les plus probables est la création et la mise en place de flottes importantes de véhicules individuels communs. Ces véhicules, dont la collectivité ou un acteur économique pourra être le propriétaire, offrira un niveau de service supérieur aux voitures individuelles possédées par la plupart des ménages. Une forme de partage du futur, où les voitures pourront se rendre d'elles même à destination et croiseront ainsi les services qu'offrent les transports en commun et les taxis.

En fin de compte, nous avons tenté d'imaginer l'évolution de deux types de réseaux qui coexisteront. D'une part, le réseau motorisé par son usage individualisé, d'autre part un réseau de mobilité active. L'accompagnement de l'évolution de ces deux réseaux nous permettra sans doute de repenser notre urbanisme. Les projets d'aujourd'hui peuvent d'ores et déjà nous permettre d'expérimenter ces orientations.

Un chantier reste à ouvrir, celui des transports en commun du futur. Mais pour ce chantier, comme pour l'approfondissement de nos conclusions, il devient nécessaire d'effectuer un travail rapproché avec les services de la Métropole et de la commune, ainsi qu'une ingénierie de la prospective de la puissance publique. Alors nous aurons la capacité de créer le Mérignac de demain et par la même, de nourrir l'évolution de notre Métropole.

PARTICIPATION CITOYENNE

PARTICIPATION CITOYENNE

1. SITUATION ACTUELLE • ÉTAT DE LA QUESTION

La représentativité est en crise : les citoyens désinvestissent les échéances électorales. Or, actuellement, le vote est la principale modalité pour les citoyens de participer à la vie publique.

D'autres modes de participation émergent, telle que la participation citoyenne. Elle peut prendre différentes formes : Conseils de développement, Conseils de quartiers, jurys citoyens, Conseils de jeunes, budgets participatifs... Constat : ces modalités sont la plupart du temps instaurées par les élus.

Cela se traduit par la mise en œuvre progressive d'une ingénierie de la participation citoyenne, accompagnée d'un double processus de normalisation et de professionnalisation.

INTÉRÊTS DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

- Évolution de la **prise en compte des citoyens** par les élus : ils sont amenés à **anticiper** dans le processus décisionnel, les effets de la participation de citoyens plus informés, actifs et réactifs.
- Évolution de la **prise de conscience citoyenne**, de la **responsabilité collective**, dans la mise en œuvre des politiques publiques.
- Amélioration de la **légitimité** des décisions par le **processus délibératif** associant élus, experts et citoyens.

LIMITES ACTUELLES DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

- Des citoyens se détournent de modes de participation qui restent le plus souvent simplement consultatifs.
- Instrumentalisation possible de certains modes de participation citoyenne cherchant à légitimer a posteriori des décisions.

2. EXPÉRIENCES EXTÉRIEURES

À titre de comparaison et d'enseignements il a paru intéressant de rechercher le fruit d'expériences extérieures. C'est tout naturellement qu'une recherche a été faite au sein des communes de la métropole.

Dans cet objectif, mi- janvier 2017, un message été transmis aux 28 communes, à savoir :

- Avez-vous des instances participatives dans votre commune ?
- Si oui, lesquelles ?
- Avez-vous des documents de fonctionnement (chartes, conventions, règlements, commissions...) ?
- Si oui, êtes-vous prêts à nous les communiquer ?

11 communes ont répondu à notre sollicitation, par mail ou au cours d'un entretien téléphonique.

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

Seul Mérignac a mis en place un conseil avec cette appellation.

CONSEILS DE QUARTIERS

C'est le mode de participation qui est le plus exercé. Des conseils de quartiers composés de volontaires ou de personnes tirées au sort, qui se réunissent pour traiter de sujets libres ou proposés par la mairie. Un essoufflement de ces conseils est parfois ressenti. Pour les redynamiser, des formes différentes sont testées ou mises en œuvre. Par exemple :

- Réunions d'information menées par des élus et des techniciens,
- Rencontres par quartier avec parole libre sans ordre du jour les participants étant tirés au sort sur les listes électorales,
- Petits déjeuners avec le Maire.

AUTRES STRUCTURES

À noter (toujours à titre d'exemple) dans d'autres communes l'existence de :

- **Conseils consultatifs.**
- **Conseils citoyens**, dans les quartiers prioritaires.
- **Assemblée citoyenne** : 40 habitants volontaires ou tirés au sort. Cette assemblée est saisie par le Maire d'environ 3 questions par an et doit apporter un éclairage dans la prise de décision.
- **Laboratoire citoyen** : citoyens tirés au sort et représentants locaux consultés sur sujets proposés par la ville. Les élus sollicitent le laboratoire citoyen pour réflexion : ce sont les élus qui ont le dernier mot.
- **Une fabrique citoyenne** : un petit groupe d'une vingtaine de personnes volontaires (la majorité étant des ex-membres des Conseils de quartier souhaitant poursuivre leur participation). Il s'agit d'un atelier invitant les membres à travailler sur les projets de la ville.

La participation citoyenne dans ces communes de la Métropole prend donc des formes diverses, plus ou moins développées, parfois à cause d'expériences lancées dans le but d'augmenter la participation aux rencontres.

Peu d'éléments ont été reçus concernant le mode de recrutement ou de composition des groupes de travail. De même, sur les voies utilisées pour informer les citoyens et faire la publicité de la vie des instances citoyennes.

Mais il est sûr que dans toutes ces communes, qui ont pris le soin de nous répondre, la volonté de proposer ou d'inciter les habitants à participer à la vie et aux projets municipaux est réelle.

Pour information, quelques termes relevés dans les réponses : conseil de la diversité, conseil culturel, conseil local de la santé, conseil municipal des jeunes, conseil des jeunes, assemblée citoyenne, conseils citoyens, conseils de quartier, laboratoire citoyen, comité de suivi et d'évaluation de la démocratie locale, registre citoyen, ateliers habitants, groupes de paroles, conseil municipal des enfants, conseil des acteurs éducatifs, conseil culturel, comité de réflexion et d'initiative par quartier.

3. DÉVELOPPER LA PARTICIPATION CITOYENNE À MÉRIGNAC

- Composition du CDV
- Recrutement des membres du CDV
- Fonctionnement du CDV
- Les moyens du CDV

COMPOSITION DU CDV

Si l'on considère la participation des 3 collèges composant le CDV, on constate une faible participation des membres du collège des personnes qualifiées. Certaines d'entre elles, de par leur expertise ou leur fonction, devraient pouvoir constituer un *groupe de consultants* susceptible d'apporter leur concours aux travaux du CDV, de façon ponctuelle et en fonction des thèmes de travail. Ainsi, elles pourraient constituer un 4ème collège, celui des consultants. Le collège des personnes qualifiées pourrait continuer à regrouper des personnes acceptant de s'impliquer pour leur part dans une dynamique plus régulière de travail collectif.

L'articulation avec les Conseils de quartiers, avec la présence au sein du CDV de deux de leurs représentants, semble positive. Néanmoins, il est nécessaire de préciser la spécificité du rôle de chacune de ces instances. Il serait nécessaire d'harmoniser les dates de désignation dans l'une et l'autre de celles-ci.

RECRUTEMENT DES MEMBRES DU CDV

Une campagne d'information très active sur l'existence et les missions du CDV est un préalable essentiel pour un recrutement efficace.

- Cela permettrait d'étoffer le groupe ressources, composé de volontaires motivés, ayant pris une part importante aux travaux des différents groupes de travail.

- Cela pourrait constituer un préalable à un processus de tirage au sort, ambitieux et présentant des difficultés particulières, mais permettant d'élargir la représentativité de la diversité de la population. Ce principe de tirage au sort pourrait être réalisé à partir de l'annuaire des familles d'enfants inscrits dans les écoles de Mérignac, membres d'association, Mission Locale... permettant de toucher une population plus large et moins discriminée que celle de la liste électorale (jeunes dans les lieux d'enseignement, de formation, clubs sportifs, personnes d'origines culturelles minoritaires...).

FONCTIONNEMENT DU CDV

- En préambule, il peut être utile qu'il y ait une **présentation** des différents services de la Ville et de leurs missions ainsi qu'une **information** sur les projets en préparation et en cours. Cela pourrait constituer un socle commun d'informations pour tous les membres du CDV. Le CDV a fonctionné jusqu'à présent sur le mode de l'**auto saisine**. La **saisine par des élus** sur des thèmes précis pourrait être complémentaire de celle-ci.
- La poursuite des Mardis du CDV est essentielle : ces interventions contribuent à l'information et la formation de tous.
- Le travail collectif gagnerait à être accompagné par une animation par un professionnel pour certains travaux. Cela faciliterait la prise de parole de chacun, la circulation des idées, l'émergence de propositions, le travail dans le sens de la prospective.
- Les réunions régulières permettent une progression de la réflexion collective par une accoutumance au travail en commun. On peut concevoir également d'autres modes de fonctionnement : des **réunions ponctuelles** sur un thème précis, d'autres formes de contributions, avec notamment l'**outil numérique**.

Pour autant, ces différents modes de fonctionnement devraient veiller à ne pas renforcer les inégalités dans l'accès à la participation et avoir le souci constant de l'élargissement qualitatif et quantitatif de celui-ci.

LES MOYENS DU CDV

L'ingénierie qui accompagnerait cette instance devrait se décliner selon plusieurs axes :

- Un secrétariat prenant en charge les courriers, les comptes-rendu des réunions, leur diffusion et archivage...
- Une gestion informatique pour toutes les contributions adressées au CDV par ses membres ou par des correspondants extérieurs.
- Une veille d'informations sur l'activité participative de la Ville, de la Métropole...
- L'organisation de sessions de formation, en complément des Mardis du CDV.

Pour réaliser ces tâches, le CDV doit disposer d'un budget propre, destiné à accompagner ses travaux et à financer les dispositifs de formation nécessaires à leur réalisation.

QUELQUES CHIFFRES

LES RÉUNIONS

1^{re} PHASE : MARS 2015 • JUIN 2016

4 Assemblées Plénières,
28 réunions pour les groupes de travail 1, 2, 3,
3 Mardis du CDV,
2 réunions pour le comité de rédaction,
7 réunions du Bureau.

► Soit un peu plus de 60 heures de réunions

2^e PHASE : JUILLET 2016 • MAI 2017

4 Assemblées Plénières,
16 réunions pour les groupes de travail 1 et 2,
1 Mardi du CDV,
2 réunions pour le Comité de Rédaction,
4 réunions du Bureau,
3 participations à des réunions extérieures.

► Soit un peu plus de 50 heures de réunions.

LES EFFECTIFS

Collège personnes qualifiées : 28

Collège Conseils de quartiers : 18

Groupes ressources : 21

La composition du Conseil est restée stable si l'on excepte 3 démissions enregistrées sur les deux années : une dans le collège des personnes qualifiées et deux dans le collège Conseil de quartier.

► L'effectif actuel est de 67 personnes.

La participation est un autre indicateur utile et donne les résultats suivants :

Inscriptions dans un groupe de travail

29% du Collège des personnes qualifiées sont inscrites dans un groupe de travail.

56% du Collège des Conseils de quartiers.

90% des personnes inscrites dans les groupes ressources.

Participation à au moins 2 des 4 Assemblées Plénières

18% du Collège des personnes qualifiées.

56% du Collège des Conseils de quartiers.

90% des membres des groupes ressources.

Participation régulière (présence à plus de 50 % des réunions du groupe de travail)

27% du Collège des personnes qualifiées.

61% du Collège des Conseils de quartiers.

90% des membres des groupes ressources.

La tendance constatée lors de la **1^{re} étape, (44 %)** se trouve ainsi confortée avec une participation moyenne de l'ordre de **plus de 50 %**.

Elle confirme cependant un écart très net entre les 3 groupes de participants avec un déficit du Collège des personnes qualifiées et un investissement fort des participants aux groupes ressources.

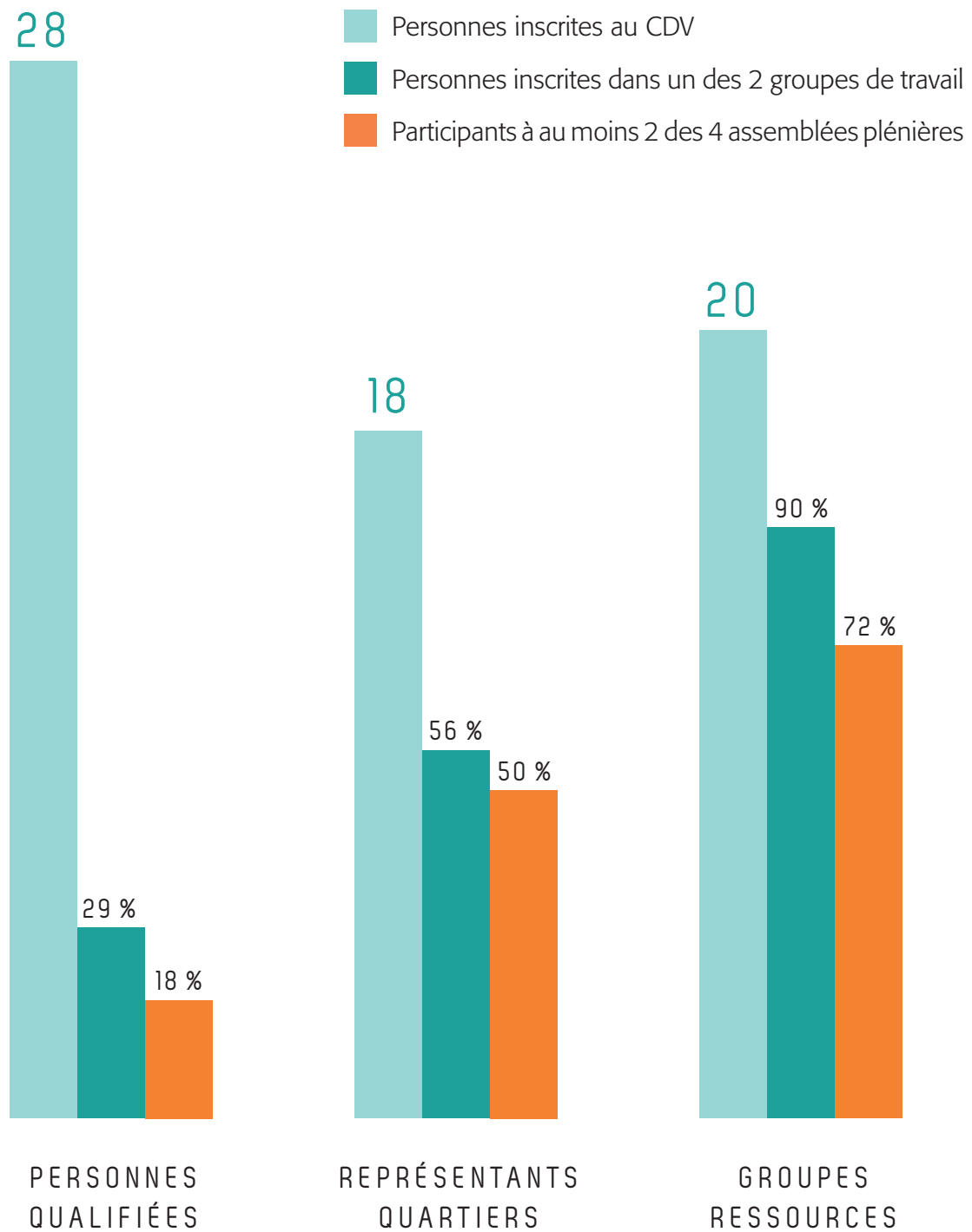
Plusieurs facteurs sont vraisemblablement à l'origine de ces constats : adhésion à la démarche participation du CDV, intérêt pour les thèmes, disponibilité, déceptions diverses à l'égard des animations, écarts dans les motivations à la participation...

Il serait nécessaire d'éclairer l'origine de ces écarts et de s'en inspirer pour procéder aux ajustements susceptibles d'apporter une nouvelle dynamique à l'activité.

On peut cependant d'ores et déjà penser, que la démarche d'inscription volontaire qui a été celle du recrutement des groupes ressources et pour partie dans le Collège des Conseils de quartiers, est sans doute un facteur déterminant dans la régularité de l'investissement des groupes de travail et dans la production de la réflexion et des propositions qui sont l'objet du Conseil de développement.

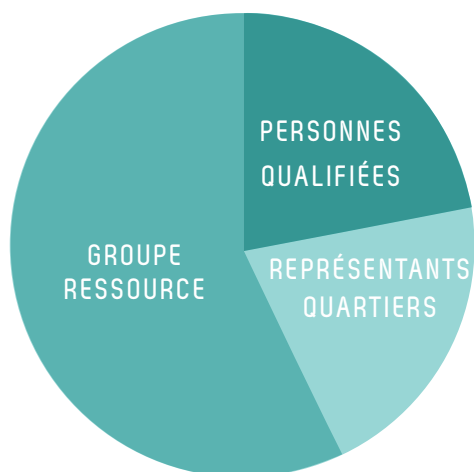
CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT • 2^e ÉTAPE

PARTICIPATION

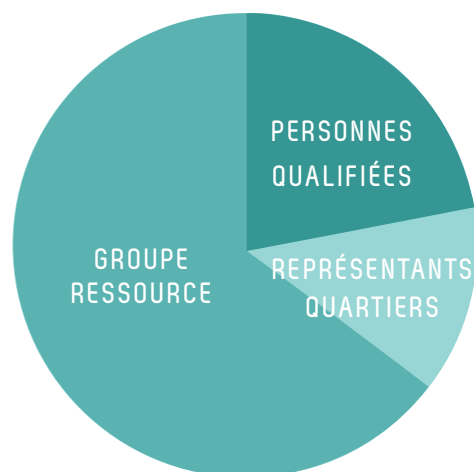


GRUPE PARTICIPATION CITOYENNE

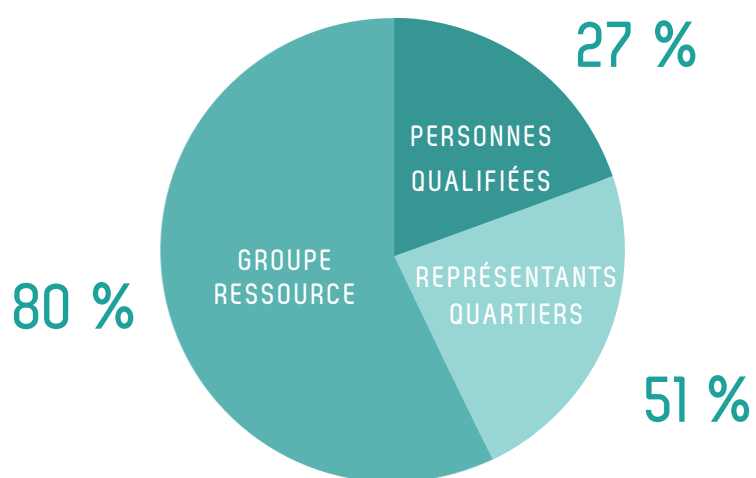
COMPOSITION



PRÉSENCE



PARTICIPATION « RÉGULIÈRE »
(Plus de 50% de présence en réunion)



LES ACTIVITÉS COMPLEMENTAIRES DU CDV

LES MARDIS DU CDV

Ils ont été mis en place pour permettre une harmonisation des niveaux d'information et d'échanges en préalable au travail en commun. Par ailleurs ils ont été progressivement ouverts aux responsables (Président et Directeur) des Centres Sociaux et Maison de la Culture de la Ville, puis aux Bureaux des Conseils de quartiers et enfin aux habitants de MERIGNAC.

Analyse des besoins sociaux : diagnostic territorial de MERIGNAC

Rapport COMPASS

« L' Identité Urbaine, entre Métropole et quartiers. »

Maurice GOZE, Directeur de l'Institut de l'Aménagement, du Tourisme et de l'Urbanisme, Bordeaux III Montaigne – Université

« La démocratie participative, réponse appropriée au désenchantement politique ? »

Pierre SADRAN, professeur émérite des Universités et Directeur Honoraire de l'Institut d'Etudes Politiques de Bordeaux

« Prospective, débat public et participation citoyenne : un trio indissociable ? »

Retour sur l'évolution au sein du Grand Lyon...

Pierre HOUSSAIS, Directeur de la Prospective et du dialogue Public du Grand Lyon

Avec des intervenants de cette qualité, les Mardis du CDV ont tout à fait permis d'atteindre les objectifs fixés. Cette activité devrait pouvoir se poursuivre et s'amplifier. On peut cependant regretter que le temps et les moyens aient manqué pour diffuser plus largement les enregistrements de ces conférences.

- Organisation d'une **table ronde avec des élus de Mérignac et de Talence** de sensibilités différentes sur la participation citoyenne et notamment le budget participatif
- Participation de plusieurs membres du CDV à une **réunion de l'Agence A'URBA** sur le thème des déplacements dans la Métropole et la présentation de l'historique et du devenir de la rocade.
- Participation de plusieurs membres du CDV aux **ateliers du développement durable** de la Ville.
- Participation à deux **réunions de travail du C2D** de Bordeaux Métropole.

LES PROPOSITIONS DU CDV

RAPPORT D'ÉTAPE N°1

Solidarités et vivre ensemble

- Créer un guichet unique solidarités.
- Renforcer les campagnes de prévention des accidents domestiques.
- Adapter les logements existants individuels et collectifs pour le maintien à domicile de population vieillissante en risque de dépendance.
- Adaptation de logements surdimensionnés pour permettre une cohabitation intergénérationnelle.
- Mise en place d'un cahier des charges dans les appels d'offres de constructions, au même titre que le pourcentage des logements sociaux.
- Stimulation des innovations architecturales.
- Penser l'évolutivité des logements.
- Prévoir les accessibilités tant physiques que financières.
- Création de conditions de facilitation du vivre-ensemble intergénérationnel (mise en place d'espaces collectifs, pièces à destination d'activités collectives, jardins partagés...).
- Accompagnement de ce partage par des professionnels veillant à la mise en œuvre d'activités collectives, assurant le suivi de ces activités et soutenant les initiatives.

Quelle identité pour Mérignac ?

- Faire une enquête/un sondage sur l'image perçue de la ville par ses habitants, par les villes de la Métropole et au-delà.
- Lancer un concours pour donner un slogan à Mérignac.
- Créer un / des événements et lieux grand public pour l'aéronautique.
- Créer des lieux et activités populaires pour la photo.
- Aménager les espaces verts pour des rencontres familiales et intergénérationnelles.
- Créer des espaces verts, aménagés pour des rencontres conviviales et intergénérationnelles.
- Organiser à moyen terme le grand événement dans les parcs.

RAPPORT D'ÉTAPE N°2

Synthèse des propositions du CDV mars 2015 – mai 2017

Participation citoyenne

- Modification de la charte de fonctionnement du CDV.

- Composition du CDV : création d'un collège de consultants.
- Recrutement des membres : élargir la participation et améliorer la représentativité.
- Fonctionnement : renforcer l'information et la formation préalables.
- Moyens : renforcer les moyens en terme d'ingénierie, animation et logistique.

RAPPORT D'ÉTAPE N°1 ET 2

Déplacements et mobilités

Mobilités actives

- Prévoir les réserves foncières nécessaires dans chaque projet d'aménagement urbain et de construction permettant la création d'un maillage de mobilités douces (en périphérie des nouvelles constructions, des traversantes de parcelles ouvertes...).
- Créer des réseaux spécifiques et sécurisés avec une signalisation adaptée pour les mobilités actives, feux prioritaires, cyclistes et piétons.
- Créer des réseaux spécifiques et adaptés à chaque type de mobilité active (loisir, déplacement personnel, déplacement professionnel ou à visée économique...).
- Créer des aires de repos aménagées : bancs, ombrage, eau potable, sanitaires, recharge vélo-électrique, jeux d'extérieur, kiosque...
- Installer des systèmes d'information type panneaux en temps réel : temps de déplacement, horaires...
- Créer des applications pour téléphones mobiles : cartes, trajets, informations, location...
- Mise en place de points services relais : prise de repas, ravitaillement, dépannage/maintenance, rechargement des vélos à assistance électrique. (Possible notamment en connexion avec les parkings relais).
- Mise en place de bornes électriques pour recharge rapide : vélos électriques...
- Promouvoir la création de structures de location à la demande : vélos, cargo...
- Mettre en place des incitations financières : investissements, location, consommation électrique, fiscalité, indemnisation au kilomètre pour les entreprises ou les salariés, prime à l'achat...
- Favoriser l'émergence de flottes de véhicules taxis : vélos, cargo...

Mobilités motorisées

- Limiter le nombre de voitures en ville.
- Sauvegarder les déplacements motorisés individuels.
- Expérimenter de nouvelles mobilités individuelles motorisées.
- Anticiper les réaménagements urbains et les voies de circulation.

GROUPES DE TRAVAIL

PREMIÈRE ÉTAPE

Déplacements et Mobilités

Animateurs : D. PEREGO, E. JEANNE-ROSE

Solidarités et vivre ensemble

Animateur : JJ .FROUTE

Identité de la Ville

Animateur : D. CABANEL

Comité de rédaction

M^{mes} AUDOIT, CARDOUAT, CAPDEVILLE-DARRE,
MM. CABANEL, DOUSSET, FROUTE, LACROUX, PEREGO, PIQUET

Bureau du CDV

Vice-Président : JJ. FROUTE

Secrétaire : D. PEREGO

Membres : D. CABANEL, E. JEANNE-ROSE

DEUXIÈME ÉTAPE

Déplacements et Mobilités

Animateur : E. JEANNE-ROSE

Rapporteur : JL.COURONNEAU

Participation Citoyenne

Animateur : JJ. FROUTE

Secrétaire : D.CABANEL

Rapporteur : A. AUDOIT

Comité de rédaction : M^{me} AUDOIT, LACOMBE,
MM. CABANEL, JEANNE-ROSE, FROUTE

Bureau du CDV

Vice-Président : JJ. FROUTE

Secrétaire : D. CABANEL

Membres : E. JEANNE-ROSE

CDV • 2^e ÉTAPE

Liste des membres inscrits

PERSONNES QUALIFIÉES

28 personnes

M^{me} ALIMI
M. AMALRIC
M^{me} ARHZER
M^{me} AUDOIT
M^{me} BAUDRY
M^{me} BENEZECH
M. BILLES
M. BOISSEAU
M. BRES
M. BURLE
M. CADILHON
M. CAMBAY
Gal. CAVAILLE
M. CHERONNET
M. CORDIER
M^{me} COULIBALY
M. COURONNEAU
M. DIALLO
M. FROUTÉ
M^{me} GARRAUD
M. GILI
M. GOGUET
M. JEANNE-ROSE
M. MIGAYRON
M. OLAYA
M. PERSONNE
M. PETUAUD-LETANG
M^{me} PHAM

REPRÉSENTANTS DES QUARTIERS

18 personnes

M. BARBE
M. BOISSON
M. CABANEL
M. DOUSSET
M^{me} FARAMAZ
M. FORY
M. FOSSE
M. GALLERIU
M^{me} GHAMEL
M. LACHEZE
M. LACROUX
M. MASSE
M^{me} PINTO
M. PREEL
M. RULLAUD
M. TESTU
M^{me} THIAM
M. TIXIER

GROUPES RESSOURCES

21 personnes

M. BRUNET
M. CALEY
M^{me} CAPDEVIELLE
M^{me} CARDOUAT
M^{me} CHAUSSOY M
M. CHAUSSOY T
M^{me} CHAUVIERE
M. DE MALLET
M. DELSART
M^{me} FERNANDEZ
M. FOULON
M^{me} GERMAIN
M^{me} GUILLET
M^{me} LACOMBE
M^{me} LAVEISSIERE
M^{me} PAPIN
M. PIQUET
M. SENENT
M. SOULETTE
M^{me} SUC
M. VALLET

67 TOTAL
personnes

POUR CONCLURE...

Le CDV dans sa forme actuelle, a tenté de répondre à la tâche qui lui était assignée par la charte de fonctionnement, « être une **force de proposition** dans tous les domaines de la vie quotidienne mérognacaise, **enrichir le contenu des projets municipaux** et contribuer à la **dynamisation** de la vie citoyenne à Mérognac. »

Ces rapports successifs, formulent des propositions dont l'avenir mesurera éventuellement, l'intérêt et la pertinence. Ils témoignent pour autant, dès maintenant, d'une réelle contribution d'habitants de Mérognac, à la réflexion collective permettant d'élaborer des politiques publiques. Ils témoignent également de leur capacité à débattre et à proposer, dans un esprit de partage constructif dépassant les clivages idéologiques et partisans.

La persévérance et la qualité de l'engagement de la majorité d'entre eux, signent bien la pertinence de cette instance participative. A côté d'autres, déjà en place, elle ne manque pas de contribuer efficacement au mouvement des citoyens vers une plus grande participation à la mise en œuvre des politiques publiques et à leur évaluation, pour de meilleures formulations.

Pour autant rien n'est acquis, des ajustements s'avèrent nécessaires pour élargir l'assise de la participation des habitants, pour les informer et pour les former. Cela prendra du temps mais les bases sont posées, l'élan est donné.

Mes remerciements s'adresseront en premier lieu à tous les membres du CDV qui ont pris part à ces travaux, aux membres du Bureau pour leur soutien, aux intervenants extérieurs qui ont contribué à l'harmonisation de nos références et à l'enrichissement de nos débats.

Mes remerciements également aux services de la Ville, Démocratie Locale, Communication, Imprimerie et personnel de la MDA.

Merci aux élus, qui ont répondu favorablement à nos sollicitations et qui nous ont accompagnés.

Et merci enfin à Monsieur le Maire, Président du CDV auprès de qui j'ai toujours trouvé l'écoute et le soutien nécessaires.

Mérognac, le 26/07/2017

Jean-Jacques Frouté
VICE-PRÉSIDENT CDV

