

L'hydrogène

ça roule pour vous ?



Restitution de l'atelier
du Mercredi 15 déc. 2021
Labo Victor Hugo à Rouen

NORMA'D
Atelier de mobilité
autonome

NORMANDIE
HYDROGENE

en partenariat avec

LE
DŌME



RÉGION
NORMANDIE



transdev
NORMANDIE

avec le soutien financier de



PRÉAMBULE

--

Transdev, avec le soutien de la Région Normandie au sein d'un consortium de plusieurs structures partenaires est à l'initiative et acteur du projet **Nomad Car Hydrogène (NCH2)**. Il est à ce jour, le premier projet mondial de rétrofitage d'un autocar thermique diesel en autocar électrique hydrogène qui roulera sur la ligne Express Rouen-Evreux. Il s'agit d'une opération consistant à adapter des pièces pour un besoin nouveau, généralement en changeant la technologie sans modifier la fonction. Sur ce projet, **le moteur thermique diesel sera remplacé par un moteur électrique alimenté par une pile à combustible qui transforme l'hydrogène en électricité.**

Pour accompagner ce projet, le Dôme - centre de sciences de Normandie - a été sollicité pour accompagner et **mettre en oeuvre une démarche participative avec les usagers** et parties prenantes de cette ligne. Objectif : explorer l'acceptabilité d'un tel car et permettre à la population de s'exprimer ou d'orienter une recherche sur les modalités sociales de sa mise en oeuvre. Plusieurs ateliers sont ainsi programmés en 2021 et 2022 afin d'apporter éclairages et préconisations pour les futurs renouvellements et déploiements de transports en commun sur le territoire normand. Ce document est la restitution du premier atelier qui s'est tenu le 15 décembre 2021 à Rouen.

L'ensemble des données ci-après sont à observer au regard de leur caractère qualitatif. Aucune analyse quantitative ne peut être raisonnablement produite par manque de fondements empiriques. Des apports complémentaires pourront, par la suite, venir confirmer ou infirmer les différents propos.

Concernant la lecture du document, les termes en italiques renvoient à des concepts ou des expressions choisies pour l'exercice. Les termes entre parenthèses et en italiques se rapportent à des propos tenus oralement ou par écrit et sont donc considérés comme dynamiques. Ceux-ci sont exempts de tous débats de pertinence puisque le reflet des perceptions des participants, indépendamment des débats spécialisés.



SOMMAIRE

P.01 - Méthodologie

P.02 - Analyses des résultats

P.02 - Observations

P.03 - Fiches personnages : descriptions

P.08 - Fiches personnages : convergences

P.09 - Fiches personnages : éléments complémentaires

P.10 - 7 par 7 : constats

P.12 - Discussion des résultats

P.14 - Synthèse des résultats

P.16 - Evaluations par les participants

MÉTHODOLOGIE

Les propos ci-dessous se rapportent à l'atelier du 15 décembre 2021. Il s'agit du premier atelier participatif du projet *Nomad Car Hydrogène*. La méthodologie mise en place pour cet atelier a été co-construite entre François MILLET, Thimoté LEBRUN et Félix TURMEL.

L'atelier a pris la forme d'une dynamique par équipe représentée ici par **un Jeu de Rôle** (JdR). Chaque équipe était invitée à jouer l'un des trois rôles pré-construits, à savoir :

- Les *utilisateurs de la route* (voiture, vélo, piéton, ...)
- Les *usagers des transports en communs* (bus, car, train, ...).
- Les *riverains* (d'un arrêt ou d'une ligne de car ou de bus, d'une gare, ...).

Les participants ont été invités à **choisir le rôle le plus éloigné de leurs expériences** de vie et de mobilité afin d'optimiser l'intérêt du JdR et d'éviter que l'atelier se transforme en plaidoyer en faveur d'une pratique ou d'une idéologie au détriment des autres.

Compte tenu du nombre de participants, quatre groupes ont été constitués avec au moins un membre du CT par équipe. Ce dernier avait pour mission de centraliser la prise de note ainsi que les restitutions.

Chaque groupe a mis en forme trois sources de résultats analysables :

Les IceBreaker : visant à raconter le premier souvenir en car de chaque participant.

Les fiches personnages : pour donner de la substance aux personnages fictifs et favoriser la projection.

Les 7 par 7 : représentant 7 inquiétudes et 7 exigences que pourraient avoir leur personnage fictif à propos du car hydrogène.

ANALYSE DES RÉSULTATS

OBSERVATIONS

Compte tenu de la reprise de la Covid en Normandie, le contrôle des pass sanitaires a été effectué à l'entrée via *TAC VERIF*.

L'atelier a accueilli un total de **21 personnes** :

- 14 participants.

- 6 membres du *CT Acceptabilité*, à savoir : A. ALLARD (Transdev), A. MILLET (Transdev), M. ATINAULT (Plus2Climat), F. MILLET (Le DÔME), T. LEBRUN (Le DÔME), F. TURMEL & C. CORDELIER (Photographe Transdev).

Cet atelier a été marqué par une majorité de spécialistes de la mobilité ou des énergies. De même, la population présente était majoritairement composée d'hommes âgés de 30 à 50 ans.

On notera la participation de E. SCHILLEWAERT (Engie) à la session. Il est membre du projet Nomad Car Hydrogène mais pas du *CT Acceptabilité*.

Le retour de E. GRANGER (Directeur du Labo Victor Hugo) par échange de mail était très positif et permettra de futurs partenariats.

FICHES PERSONNAGES : DESCRIPTIONS

La séance a donné lieu à la création de quatre personnages succinctement décrits comme suit :

Gpe	Rôle	Nom	Âge	Référent CT
1	Usager des TC	HYSABELLE	18 ½	Marie & Emmanuelle
2	Usager des TC	BOB	40	Antoine
3	Utilisateur de la route	MICHEL	39	Thimoté & Amandine
4	Riverain	FERDINAND	50	François

En ce qui concerne la personnalité de chaque personnage fictif, les éléments cités ci-dessous sont issus de la rubrique « aime / n'aime pas » de la fiche personnage. Cette rubrique a trois objectifs que sont :

- donner de la profondeur aux différents personnages,
- créer une synergie et des discussions au sein des groupes,
- permettre l'interprétation des degrés de projections de chaque groupe.



Les participants découvrent les consignes du Jeu de Rôle

HYSABELLE est décrite comme étant une personne à la fois calme et sociable qui apprécie d'être bercée par « les ronrons du moteurs », de pouvoir « discuter avec son voisin » et qui apprécie tout particulièrement avoir un « conducteur aimable ». Elle aime également que le voyage soit confortable tant en termes de « place pour les bagages », que d'équipements (Wifi), de rapidité, de douceur de conduite, de qualité de l'air ou de civisme de la part des autres voyageurs.

**USAGER(S)
USAGÈRE(S)
DE LA ROUTE**

« Pas de voyage en car pour vous.
Que vous conduisiez un deux roues ou un char d'assaut, vous êtes cependant contraint.e-s de partager la route avec ce nouvel arrivant... »

> QUEL EST VOTRE MODE DE TRANSPORT ?

PRÉNOM : _____
ÂGE : _____

LORSQUE VOUS ÊTES SUR LA ROUTE...

VOUS AIMEZ	VOUS N'AIMEZ PAS

Fiche personnage : Hysabelle

REMARQUES

HYSABELLE a été pensé par ses créateurs comme **assez caricaturale**. Elle combine deux singularités :

- une assez forte considération de **sa relation aux autres**,
- une bonne projection de l'équipe dans l'état d'esprit du personnage lorsqu'il voyage.

BOB est dépeint quant à lui comme un personnage relativement casanier. Il aime également le «calme», le «confort», la présence d'équipements technologiques (« recharges USB »), que le voyage soit agréable (absence «d'odeurs» et de «bruits»). Il apprécie que les TC soient «ponctuels», qu'il n'y ait pas de «pannes» ou de «retards». Enfin il est particulièrement attaché au prix du voyage.

UTILISATEUR ICE-S

« Oh... les jours et les semaines... il faudrait probablement venir avec un bagage... et un kit maintenance pour la pluie... surtout... surtout... Enfin, je ne suis pas personnellement... je dirais pour tout le monde... »

PRÉNOM: Bob - PLUTÔT VITRE OU COULEUR ?
ÂGE: 40 DEVANT OU DERRIÈRE ?
Donnez vite

» LORSQUE VOUS ÊTES DANS LE CAR...

VOUS AIMEZ	VOUS N'AIMEZ PAS
Fiabilité	les pannes
Ponctualité	retards
Facile empreinte carbone	Bruits intérieurs
Recharge USB	odeurs
Calme & Sérénité	Stk top amos
Confort	Conduite buquée
Tourisme alternatif	Bille top dros
Bonne fréquence & amplitude	
Accessibilité PME/MSB	

Fiche personnage : Bob

REMARQUES

BOB est malheureusement **un personnage assez creux**. Il apparait évident que la position d'Antoine en tant que référent technique a attiré des participants souhaitant davantage parler technique que de se prêter à l'exercice. En ce qui concerne les résultats du personnage, ils font davantage penser à **une anticipation des besoins des clients par le concepteur**. Pour la suite, si l'on est confronté à un même type de population il faudra prévoir un dispositif méthodologique pour éviter ce genre de situation.

MICHEL est présenté comme un cycliste chevronné pour qui se déplacer rime avec santé, propreté, sécurité et liberté. On retrouve des éléments relatifs au confort de conduite incarnés par le souhait d'avoir des « pistes cyclables », une bonne « qualité de l'air », peu de pollution auditive, et du « matériel fiable ».

**USAGER(S)
USAGÈRE(S)
DE LA ROUTE**

« Plus de routes en car pour tous.
Une fois connecté en ville nous avons
été surpris par la pollution
qu'on a pu constater à la fois sur la route avec ce
matériel ancien... »

PRÉNOM : Michel

ÂGE : 39

QUEL EST VOTRE MODE DE TRANSPORT ?
VELO

LORSQUE VOUS ÊTES SUR LA ROUTE...

VOUS AIMEZ	VOUS N'AIMEZ PAS
<i>Raider me une piste cyclable libère d'achat Rajouter l'air me laisse une fraîcheur à la main Être au calme Prise du sport / bien-être Avoir un bon matériel Ne pas pleurer d'attente en marché de matériel perso</i>	<i>Être débranché Être la part d'attente Être débranché / débranché L'insécurité / pollution Ne pas entendre les véhicules Être dépend d'une charge les montées.</i>

Fiche personnage : Michel

REMARQUES

MICHEL est **un personnage très technique**. On ne sait finalement pas grand-chose à son sujet indépendamment de son mode de mobilité. Le personnage est une passerelle entre les différentes perceptions et vient renforcer les considérations des autres.

FERDINAND est raconté comme un homme curieux, dynamique et recherchant la simplicité. Il apprécie le « calme » et le confort olfactif / auditif cependant il s'inquiète de l'absence de bruit que pourrait générer un moteur électrique-H2 car il a un « chien fugueur ». Il se demande ce que des projets comme le car H2 vont entraîner en matière de coûts supplémentaires sur les billets ou ses impôts.

The image shows a questionnaire card titled "RIVERAIN·E·S" with a blue character illustration. The card has several sections with handwritten answers:

- PRÉNOM:** Ferdinand
- ÂGE:** 50
- VOUS ÊTES PLUTÔT...** (with icons for "maison" and "appartement"): "maison" is circled in blue.
- LORSQUE VOUS ÊTES CHEZ VOUS...** (with a "personne" icon): "personne"
- VOUS AIMEZ:**
 - calme / air pur
 - jardin / potager
 - balade à vélo
 - sortir sa belle voiture le dimanche
 - se savoir gérer sur le budget
 - avoir un chat ou un lapin et cuisiner son côté pot
- VOUS N'AIMEZ PAS:**
 - odeur des papiers brûlés et de nuit
 - poche à cimetière / chien sans poil
 - gagner pour je dirais pas de quoi le cotiser pour pas de bien
 - parler niches à côté
 - Je suis pas à quoi va servir le bus hydrogène et je suis pas à côté de la gare
 - laboratoire de piste cyclable

Fiche personnage : Ferdinand

REMARQUES

FERDINAND est certainement le personnage le plus poussé en termes de profondeur. L'**archétype du personnage grincheux** augmente la difficulté d'analyse par la singularité de la construction, mais les considérations pour des sujets en apparence hors-sujet sous formes de questionnements sont particulièrement intéressants.

FICHES PERSONNAGES : CONVERGENCES

De nombreux éléments ressortent des fiches personnages et nous apprennent davantage sur les perceptions qu'ont nos participants des différents types de populations étudiées :

■ Les pollutions auditives et olfactives

sont présentes chez les quatre groupes. On remarquera que la pollution auditive est incarnée par l'élément positif [être au] « calme » quand la pollution olfactive est décrite par la négative [les mauvaises] « odeurs ».

■ Le confort

est également un élément inhérent à l'ensemble des personnages et se caractérise de plusieurs manières :

■ Le **confort sensoriel** relatif à l'absence des précédentes pollutions.

■ Le **confort du voyage** incarné par les « ronrons du moteur », la délicatesse de la conduite, le souhait de ne pas « être éclaboussé », d'avoir des espaces dédiés, de la simplicité.

■ Le **confort de la sécurité** qui passe par l'absence « d'incivilités », la présence d'espaces dédiés, l'anticipation du danger (par le bruit du véhicule).

■ Le **confort financier ou tarifaire** via la prise en compte du diptyque innovation vs. coût (pour la société ou les voyageurs).

■ Le **confort technique** qui est désigné de façon égale par la négative et la positive. Il s'illustre par un champ lexical de la « fiabilité », de « l'absence de panne » ou de « retard ». On retrouve dans ce champ des risques techniques qui, parce qu'ils ne sont pas contrôlés et prévisibles par l'individu, font peser une charge mentale sur les personnages fictifs.

■ Le **goût pour la technologie** se retrouve dans les quatre profils et sous des formes positives. Il peut s'agir soit de la satisfaction d'avoir un dispositif à portée de main (« recharge USB », « WIFI »), soit d'avoir un objet technologique spécifique (« une belle voiture », du « bon matériel »).

FICHES PERSONNAGES : ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES



Les participants debriefent la création de personnages

Quelques éléments supplémentaires peuvent être notifiés concernant l'identité et les caractéristiques des différents personnages :

- **Les considérations environnementales ne sont pas déterminantes chez nos personnages.** On en retrouve la mention chez **MICHEL** en tant qu'élément de motivation du choix de mobilité (élément qui arrive tardivement) ainsi que chez **BOB** sous la forme de considérations pour « l'empreinte carbone » du moyen de transport. Bien que l'on puisse trouver des références aux « pots d'échappements » et à la pollution chez l'ensemble des personnages, ces mentions relèvent davantage du confort individuel.
- **L'accessibilité (notamment des PMR) est uniquement visible chez MICHEL** (et s'inscrit dans l'analyse des « remarques » du III.1).
- **Les considérations mises en avant par chaque groupes sont indivi-dualistes** et ne tiennent donc pas compte des considérations que pourraient avoir leur personnage concernant autrui.

7 PAR 7 : CONSTATS

Le 7 / 7 est un exercice de projection visant à imaginer quelles pourraient être les inquiétudes et exigences du personnage fictif. Chaque tablée produit son 7 / 7 et doit intégrer deux règles que sont (a) atteindre un total de 7 inquiétudes et 7 exigences tout en se limitant au nombre donné et (b) voter pour les résultats qui leur semblent les plus pertinents. A noter qu'après discussion avec François, le nombre et les modalités de votes ont été modifiées passant de trois votes par catégories à trois votes en tout et pour tout, afin de trancher pour les inquiétudes ou les exigences. Cette expérimentation semble être nettement plus efficace. Ci-dessous les principaux résultats des 7 / 7 de chaque équipe :

HYSABELLE est inquiète concernant le «bruit», le risque «d'explosion» et la «fiabilité» du véhicule. Elle souhaite des «temps de trajets identiques», des «tarifs identiques» et «des preuves» que ce véhicule est moins polluant.

BOB est inquiet concernant la «fiabilité» du véhicule, le risque «de retards» et que

ce véhicule soit le résultat «d'un effet de mode». Il souhaite qu'il n'y ait pas «d'émissions ou d'odeurs», que «l'hydrogène soit propre», que les «vélos puissent monter dans le car » et du « recyclage [du car et des batteries]».

MICHEL est inquiet que « la chaussée soit glissante après le passage du car H2 », « qu'il soit mouillé par les rejets d'eau du véhicule » et « des éventuels autres rejets du véhicule ». Il souhaite pouvoir « entendre le car pour sa sécurité » et que « le H2 soit français et le moins polluant possible ».

FERDINAND est inquiet de ne pas avoir assez d'informations sur le car et l'hydrogène, des «risques d'explosions» et de la « récurrence des passages [devant chez lui]». Il souhaite que ce projet n'ait pas de répercussion en termes de coûts (billets ou impôts), qu'un «contrôle de la qualité du véhicule soit produit et qu'il puisse savoir comment», et qu'un juste milieu soit trouvé pour le bruit (l'entendre mais pas trop).



La phase de 7 / 7

La majorité des éléments présentés dans le 7 / 7 sont identiques au « aime / n'aime pas ». On retrouve donc les mêmes critères que présentés dans les points 2 et 3 précédents. On notera cependant que deux consensus techniques sont présents et relativement nouveau dans le déroulement général :

- **La demande en hydrogène local** en tant que composante de réussite d'acceptation du projet.
- La volonté de **reconnaitre et comprendre le fonctionnement** de ce car.

DISCUSSION DES RÉSULTATS

La phase de discussion des résultats intervient pour compléter les éléments semblant manquants lors de la phase JdR et ainsi faciliter le changement de rôle chez les participants. La hiérarchisation des résultats suivants est organisée en fonction (a) du degré d'échange que la thématique a suscité ainsi que (b) le continuum de réflexion du groupe. On remarquera que les sujets abordés sont finalement peu technoscientifiques mais surtout d'ordre humains, dans la continuité du JdR avec de **fortes considérations pour ce que peuvent penser les citoyens**, les chauffeurs des bus, etc.

Communication vs information : On retrouve ici un phénomène déjà observé individuellement chez les participants de l'enquête ARTEMIS (2018 – 2020). On peut ici constater que les participants présents à cet atelier conçoivent les limites évidentes d'une communication aux allures marketing et souhaitent favoriser un modèle de communication visant à diffuser des savoirs, montrer ses propres limites et à assumer ses propres erreurs ou faiblesses.

Amélioration permanente : Cet élément est moins saillant que les précédents mais revient de façon permanente par petites touches. Il s'agit d'abord de considérer que l'expérimentation organisée dans le cadre du projet ne doit pas être une fin en soi mais une amorce pour favoriser de nouvelles méthodes d'amélioration continue.

Quelles informations : Ce questionnaire est l'un des éléments les plus saillants de cette phase et se traduit de nombreuses manières. On peut notamment y voir deux phases que sont (a) la continuité du point précédent (com vs info) et (b) une remise en question des méthodes de gestion des projets par les participants : lesquels sont des professionnels usant d'outils similaires dans la construction de leurs projets. De cette manière on peut considérer que cette thématique a constitué un moment réflexif fort.

Utilité de la participation : Bien qu'il s'agisse d'un questionnaire amené par un membre du projet (E. SCHILLEWAERT), la question de l'utilité du processus participatif était un point

intéressant des échanges. Par opposition aux pratiques conventionnelles visant à mettre au point un projet plus ou moins en silo puis à réagir après coup en fonction des résultats obtenus, la participation était alors présentée comme un risque pour le projet : « **Les gens pourraient se demander pourquoi nous faisons tout ça et se dire que ça cache quelque chose** ». Le propos est pertinent et fait écho à la défiance croissante des citoyens envers les grandes institutions publiques et privées. Le bon déploiement des éléments (ci-dessus) « Communication vs information » et « quelles informations » devraient sans nul doute montrer la profondeur de l'ambition du projet et pallier ce déficit à l'échelle du projet. A noter cependant que le contexte macro (ici national) aura toujours une incidence sur le contexte micro (ici le projet).



Les participants découvrent la méthodologie Living Lab

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

L'entre-soi résultant de cette première session a donné lieu à des résultats non représentatif de dynamiques citoyennes mais a cependant donné lieu à des résultats particulièrement intéressants pour la suite du projet Nomad Car Hydrogène ainsi que pour les projets qui suivront.

1 - COMMENT ?

La thématique est apparue comme extrêmement dominante dans les discours. Le format JdR a visiblement permis d'aboutir aux résultats escomptés en permettant à nos participants de s'extirper de leur rôle d'expert. De cette manière l'atelier s'est terminé sur plus de questionnements que de réponses. Si l'apport d'éléments de compréhension des besoins des citoyens est limité, un énorme travail de **considération pour les thématiques de l'amélioration continue et des perceptions individuelles** a été observé. Cette thématique du « comment ? » devra demeurer centrale pour la suite des ateliers.

2 - QUELS CHANGEMENTS ?

La question de la qualité du changement est un élément déterminant des résultats obtenus. Il apparaît que le changement ici incarné par la transformation d'un car diesel en car hydrogène **doit signifier la même qualité et le même coût des services**. C'est le résultat qui obtient le plus d'itérations dans les propos collectés et qui s'est traduit tout au long de l'exercice par le calcul suivant : le citoyen qui utilise ou cohabite avec le car n'a pas réclamé ce projet, ainsi il ne doit pas en faire les frais tant sur le plan de la fiabilité que du prix (des tickets ou des impôts).

3 - CONSIDÉRATIONS ÉCOLOGIQUES

Ce résultat est à considérer au regard des caractéristiques de nos participants (l'entre-soi). Il apparaît que les considérations pour l'origine de l'hydrogène, la consommation du véhicule et autres caractéristiques

technoscientifiques en lien avec les questions environnementalistes sont très présentes dans les discours. S'il est certain que cette dimension peut jouer un rôle important dans les considérations, il n'en demeure pas moins que **les itérations à ce propos sont très certainement sur-représentées**. Les questions d'ordre écologiques sont donc à observer sur le long terme.

On constate un décalage dans ce type de considération entre les aime / aime pas, les 7 / 7 et la phase de compléments. Ainsi nos participants le voient surtout comme un rajout nécessaire en fin de session quand, lors des phases de projections, ce sont des éléments secondaires. Durant la dernière phase de compléments, on perçoit que cette inquiétude naît de la peur de voir émerger des groupes citoyens d'oppositions (peur de l'inacceptabilité sociale du projet).



Une sur-représentation des profils technoscientifiques ?

ÉVALUATION PAR LES PARTICIPANTS

Le questionnaire d'évaluation des ateliers est un document développé par l'entreprise. Il contient trois questions visant à respectivement à déterminer (a) l'intérêt porté à l'atelier, (b) la difficulté à comprendre l'atelier et (c) l'utilité supposée de l'atelier. A ces trois questions s'ajoute une rubrique « commentaires » offrant la possibilité de porter à notre attention tout élément supplémentaire.

Chaque question laisse place à huit réponses allant de 0 à 7 pour forcer le participant à trancher en faveur de la moitié inférieure de 0 à 3 ou supérieure de 4 à 7. Les notes de 0 et de 7 sont annotées de manière à rendre leurs valeurs extrêmes et donc à limiter leur utilisation de façon abusive (ex : pour l'intérêt porté à l'atelier, 0 correspond à « Autant qu'une soirée diapo » et 7 correspond à « Vous êtes subjugué »). L'usage de ces catégories et des annotations décalées permet de favoriser des réponses honnêtes et non des notations de complaisance.

Sur les 19 participants à la session, 15 ont répondu au questionnaire. A noter que l'un des questionnaires n'était pas traitable. Un calcul médian a été appliqué aux 14 questionnaires restants pour obtenir une meilleure vision d'ensemble. Notons qu'il est assez rare qu'un participant très mécontent s'abstienne de remplir l'évaluation.

- **Intérêt porté à l'atelier** : 6/7 (le total optimal recherché est de 6/7).
- **Difficulté à comprendre l'atelier** : 2.5/7 (le total optimal recherché est de 3/7).
- **Sentiment d'avoir été utile lors de l'atelier** : 6/7 (le total optimal recherché est de 6/7).

Les évaluations sont excellentes à l'instar de la majorité des commentaires.

Concernant les propositions faites en commentaire on retrouve principalement deux idées (cf : fichier Excel Résultats Eval 15.12.21 :

- La nécessité d'**attirer un public plus large**.
- Donner **davantage d'éléments techniques**.

Cette session est le fruit du travail de tous les participants :

BINET Michel

BRASSART Cannelle

CAUBET Virginie

CORDELIER Chloé

DOURLENS Eric

FRAUDIN Gilles

GASCOIN Bertrand

HALLEY Julien

LEGRAS Arnaud

LEROY Julien

MARMIEYSSE Mathias

MILLET Antoine

MOISY Ludovic

MOUTON Frédéric

SCHILLEWAERT Emmanuel

VASSAL Elisabeth



La séance a été préparée et animée
par Félix Turmel, Thimoté Lebrun et François Millet
Les membres du comité de pilotage ont participé à l'animation
en pilotant leur sous groupe
La restitution a été réalisée par Felix Thurmel
La réalisation et mise en page du document ont été réalisées par Thimoté
Lebrun et François Millet

CONTACTS

--

Transdev - Amandine Allard - amandine.allard@transdev.com

Le Dôme - François MILLET - fmillet@ledome.info

Felix TURMEL - contact.felixturmel@gmail.com

Réalisation :

LE
DŌME
ICI, LES HABITATIONS ONT DES VERTS.