

Compte-rendu de l'atelier de travail « mobilités » (21 novembre 2017 – session 1)

Participants :

- SDIS - Charles LAFOURCADE
- A2DBA - BERILLON Pascal
- PALCF - Dominique Bodin
- Interclub / C2Ba - Joël Confoulan
- BASSIN D'ARCACHON ECOLOGIE - Françoise BRANGER
- COMMUNE DE MARCHEPRIME - Emile VIALARET
- Association des Paralysés de France - Philippe Lefebvre
- Association des Paralysés de France - Patrick PARROT
- Association INSERCYCLES - FIQUET Alain
- COBARTEC - Guy ETCHESSAHAR
- COBARTEC - LAVALLEE
- FNAUT - Alain ROUX
- SEPANSO GIRONDE - Michel Daverat
- PALCF - Joël Mellet
- C.C.I. de la Gironde - Jean-Louis CONFOLENT
- DDTM - Pierre Morin
- SYBARVAL - Anthony DOUET
- COMMUNE DE BIGANOS - Patrick BELLIARD,
- Pays BARVAL - DEPREISSAT Sylvain
- Collège Jean Zay (BIGANOS) - DUPUY Corinne

- CEREMA Sud Ouest - Frédéric Lescommères
- Département de la Gironde - Alain Leduc, Philippe Guignard, Christophe Lesueur, Eric Jupin,
- Bureau Neorama - Camille Hollebecque, Grégoire Noetinger
- CNDP – Hélène Sarriquet (Garante de la concertation)

En introduction, Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama, a rappelé le cadre de la concertation sur le projet de déplacements durables du Nord Bassin. Celle-ci s'organisera en deux temps : une phase préparatoire de co-construction des scénarios et de hiérarchisation des enjeux avec les acteurs du territoire, une phase de concertation préalable qui permettra d'informer et de consulter le public sur les différents scénarios afin

de les hiérarchiser. La concertation bénéficie d'un triple encadrement : la garante de la concertation nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), la charte de la concertation signée par les participants à la concertation et précisant les engagements de chacun, le Comité consultatif mixte et paritaire représentant les acteurs du territoire en vue du suivi et de l'amélioration continue du processus de concertation.

Au terme de cette première session de quatre ateliers thématiques, une synthèse sera réalisée et diffusée à l'ensemble des participants. Une seconde session d'ateliers thématiques se tiendra en décembre 2017 et sera l'occasion pour les participants d'échanger sur les solutions qu'ils envisagent pour le territoire.

Frédéric LESCOMMÈRES, directeur d'études au CEREMA, a ensuite présenté les premiers éléments de contexte des mobilités sur le territoire. Le territoire du Nord Bassin s'inscrit un système des mobilités à plusieurs échelles (nationale et régionale, départementale, locale). Avec près de 70% de part modale, l'usage de la voiture sur le territoire est important mais correspond aux moyennes nationales. Si le vélo apparaît quant à lui comme un moyen relativement utilisé du fait de l'existence d'un réseau cyclable fonctionnel, la part modale consacrée aux transports en commun est très faible. Ceux-ci répondent cependant, au moins en partie, aux besoins des personnes ne pouvant se déplacer en voiture.

Au regard de l'offre existante, l'intermodalité des modes de déplacements apparaît comme insuffisamment développée et adaptée. Le trafic routier sur le Nord Bassin a été marqué par une importante progression entre 2005 et 2015 (+ 27% sur les routes départementales du territoire, contre + 2,8% sur le réseau secondaire (Voiries communales + Routes départementales) au niveau national). Ce territoire se démarque également, du reste du Département de la Gironde, par son caractère particulièrement accidentogène. La multiplicité des usages sur la RD3 crée les conditions de son insécurité et des taux élevés d'accidents graves.

Au vu de cet état des lieux, plusieurs enjeux se dégagent :

- favoriser l'attractivité des transports collectifs et des pôles d'échanges ;
- améliorer l'attractivité des transports collectifs (ligne 610, TAD, ...) le long de la RD3 ;
- favoriser les modes actifs ;
- redonner à la RD3 sa vocation de desserte locale et favoriser le développement des « zones apaisées » ;
- améliorer la sécurité sur l'aire d'étude ;
- participer au développement apaisé des territoires du Nord Bassin.

(Voir le support de présentation transmis en annexe)

[Échanges et avis des participants sur la présentation](#)

Michel DAVERAT, SEPANSO Gironde – Je souhaiterais savoir quelle est la différence entre la première série et deuxième série de réunions ?

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – Il y a une progression dans la discussion. Aujourd'hui, dans cette première série, on s'inscrit dans une phase d'échange et de partage sur l'état des lieux. C'est pour cela qu'aujourd'hui, dans cet atelier « mobilités », nous disposons d'une intervention du CEREMA pour présenter des éléments d'études puis, nous accorder sur les enjeux du projet. Pour la prochaine session, il s'agira d'une phase de recherches de solutions, au sein des quatre thématiques identifiées. Vous pourrez à ce

moment-là échanger et vous exprimer sur ce qui vous paraît souhaitable ou inacceptable pour le territoire.

Michel DAVERAT, SEPANSO Gironde – Donc puisqu’il s’agit d’une progression, il est préférable que ce soient les mêmes personnes qui participent aux deux sessions d’ateliers ?

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – Oui, tout à fait. On réalisera de toute façon une synthèse de la première session d’ateliers et elle vous sera partagée. Mais pour le suivi et la continuité des échanges, il est préférable, dans la mesure du possible, que ce soient les mêmes personnes qui participent aux deux sessions d’ateliers.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – Cela fait des années qu’on fait de la concertation. Mais rien ne sort jamais. Il est temps de faire des choix : on prend les décisions ou on ne les prend pas. Cela fait je ne sais combien de fois que j’assiste à ce type de réunions. Alors c’est pour nous faire perdre notre temps ou véritablement pour avancer ?

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – Nous avons tout à fait conscience que beaucoup de travaux ont déjà été faits et que certains parmi vous ont déjà étudié des solutions possibles. C’est un projet sur lequel il n’y a pas eu tant que de concertation que ça avec l’ensemble des acteurs du territoire et du public. Bien entendu, l’idée de ces rencontres n’est pas de vous faire perdre votre temps, mais bien de prendre en compte vos avis, des organismes que vous représentez, et du public sur ce projet.

Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – J’ajouterais, pour compléter, qu’il s’agit d’une opération importante et complexe. Si nous en sommes là aujourd’hui, c’est que les solutions ne sont pas évidentes. Le Département de la Gironde propose d’adopter une démarche qui permette de mettre tout le monde autour de la table. Au fil des échanges, il apparaît que tous les acteurs ont des idées mais, que ces idées sont parfois contradictoires. Nous allons donc essayer de trouver un chemin qui réponde aux intérêts du plus grand nombre.

Françoise BRANGER, Présidente de Bassin d’Arcachon Écologie – Cela aurait été intéressant de pouvoir échanger tous ensemble autour de la même table. Au dernier atelier et aujourd’hui encore, on se retrouve en petit groupe et l’on ne peut pas vraiment dialoguer tous ensemble.

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – Le format d’atelier adopté pour ce premier temps d’échange vise à permettre au plus grand nombre de contribuer et de s’exprimer. Mais il y aura d’autres temps par la suite où vous pourrez être tous ensemble pour échanger.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – En ce qui nous concerne, au COBARTEC, nous présentons un projet alternatif depuis 20 ans. Il a été chiffré et les élus le connaissent. Tout le monde nous a dit que nous avons le meilleur projet, mais jamais rien ne s’est fait. Il y a eu l’étude de Transamo qui n’a pas étudié le projet que nous avons monté. Il ne faudrait pas que l’on continue à s’amuser. Ces échanges doivent servir à quelque chose. Je pense que notre projet peut être partagé et présenté à tout le monde ici.

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – Vous aurez naturellement un moment pour présenter votre étude, et c’est votre droit de contribuer, y compris par une

présentation ou une communication, à la démarche. Ce ne sera pas aujourd'hui, mais une prochaine fois.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – J'insiste vraiment sur le fait que notre étude a été chiffrée. On a vu ce qui a été fait sur Nantes-Chateaubriand. On nous a dit que nos prix et nos projections étaient réalistes. Mais pour vraiment étudier ce projet, il faudrait qu'un bureau d'étude soit missionné, l'étudie sérieusement et en confirme la faisabilité.

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – L'objectif, c'est justement que toutes les solutions et propositions puissent être présentées. On ne vous dit pas que toutes les idées seront prises en compte. De toute façon, il reviendra au Département de la Gironde et à ses partenaires de se positionner et de faire des choix.

Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – Concernant les contributions, vous pouvez tous en faire. Lors de la prochaine phase d'atelier, vous pourrez présenter votre projet. Si cela vous intéresse, vous m'adressez un mail (contact-pddnb@gironde.fr) pour vous inscrire à un atelier de décembre. Vous préparez un support à projeter (présentation de 10 minutes maximum) et vous nous l'adressez au moins 3 jours avant l'atelier retenu.

Dominique BODIN, Protection et aménagement de Lège Cap Ferret – Je souhaiterais simplement me faire confirmer ma compréhension de la démarche car elle n'a pas l'air comprise par tout le monde. Ce que l'on a vu, jusqu'à présent, c'est bien l'expertise des données actuelles. Aucune solution n'est présentée à ce jour. Les solutions, nous les étudierons ensuite, dans un second temps. Si c'est un transport en site propre, ce sera un transport en site propre. Si c'est un contournement routier, ce sera un contournement. On part sans a priori. Enfin, c'est ce qu'il me semble. Dites-moi si je me trompe.

Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – Vous avez tout à fait raison. C'est bien la démarche qui est proposée.

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – Tout à fait. L'accord sur l'état des lieux, c'est bien cela l'objet de l'atelier d'aujourd'hui.

Michel DAVERAT, SEPANSO Gironde – Dans votre présentation, il n'y a pas de comptabilisation de ce que représentent les transports scolaires.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – Vous n'avez pas du tout évoqué le nombre d'accidents mortels sur la zone. C'est pourtant une donnée importante.

Joël MELLET, Bétey Environnement – Au-delà des pourcentages présentés sur l'aire d'étude, quels sont les secteurs les plus accidentogènes du territoire ? Depuis que je vis sur Andernos, je trouve qu'il y a une évolution des comportements citoyens.

Ivan LAVALLÉE, COBARTEC – En ce qui me concerne, je vis à Lanton. Le problème qui se pose c'est que beaucoup de gens sont aujourd'hui obligés d'utiliser la RD3 au quotidien. Cela engendre nécessairement ces problèmes d'accidents. On voit bien sur certaines zones qu'il y a un nombre impressionnant de bouquets de fleurs.

Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – Une diapositive de la présentation (Slide n°23) fait effectivement ressortir que le

territoire est particulièrement accidentogène. On essaiera de vous proposer une carte précisant le positionnement des accidents mortels.

Guy ETCHESSAHAR, COBARTEC – Vous parlez de mobilité sur le Nord Bassin. Mais ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que 20% des ménages sur le Bassin n'ont aujourd'hui pas de voiture.

Joël CONFOULAN, Président du Club Business Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (C2BA) – Ce que je regrette, c'est le principe du vase clos de l'étude qui ne semble s'intéresser qu'à la COBAN, isolément du reste du territoire. Par exemple, il y a des aires de covoiturage situées sur le territoire de la COBAN, mais qui sont très proches du Val de l'Eyre et donc utilisées par ses habitants. Pourquoi ne pas intégrer le Val de l'Eyre dans l'étude ? Il n'y a malheureusement pas de cohérence, alors qu'elle existe au niveau du SCoT.

Anthony DOUET, Directeur du SYBARVAL – Je voudrais souligner plusieurs éléments qu'il me semble falloir prendre en compte. On constate aujourd'hui que la saisonnalité est de plus en plus large sur l'année. Elle s'étire de mars à fin octobre. Au-delà des 150 000 habitants, il faut assurer la gestion des touristes qui viennent en grande majorité en voiture car il n'y a pas ou trop peu d'alternatives. La deuxième chose, c'est qu'il y a aujourd'hui tout un réseau d'acteurs de la mobilité, avec des changements de compétences récents. On l'a vu : la Région, les communes, et même des acteurs privés. Il faut avoir en tête tout ce réseau d'acteurs avec leurs compétences respectives dans notre réflexion. Les différents acteurs devront être coordonnés quand il s'agira de proposer des solutions.

Frédéric LESCOMMÈRES, directeur d'études au CEREMA – Par rapport à ça, je souhaiterais apporter quelques éléments de réponse. Le premier élément, c'est que l'offre de transports collectifs actuelle sur le territoire, même si elle n'est pas performante, est aussi tournée vers ceux qui en sont très dépendants (ne disposant pas de voiture). Donc, malgré ses manques, il faut quand même signaler que cette offre répond en partie déjà aux besoins des populations non motorisées. Il faut améliorer les services, et notamment le rabattement vers les transports de proximité. Deuxième élément de réponse : je participe avec le CEREMA à l'élaboration des schémas de déplacements et de mobilité de la COBAN et du Val de l'Eyre. Ces schémas vont dans le sens d'une vision plus large du territoire. Vous avez raison de souligner qu'il faut appréhender le problème de façon globale, et c'est ce que j'ai fait en préambule en rappelant les différentes échelles de la mobilité.

Joël CONFOULAN, Président du Club Business Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (C2BA) – Je souhaiterais connaître les déplacements de la population du Val de l'Eyre vers la COBAN et l'inverse. Cela me semble être une donnée essentielle.

Frédéric LESCOMMÈRES, directeur d'études au CEREMA – Pour cet atelier, j'ai dû limiter ma présentation. Dans le cadre de l'étude, il faut identifier aussi le transit. Le Département pourra vous diffuser notre étude qui sera plus complète. Je souscris à l'idée. Pour les différentes échelles de la mobilité, on ne s'inscrit plus dans un contexte où les actions sont portées exclusivement par l'Etat. On parle bien d'un bouquet de solutions. Il nous faut faire en sorte que ce bouquet de solutions de mobilités soit interconnecté. Un nouveau mode de gouvernance de la mobilité est en train de se dessiner aujourd'hui. Se tiennent actuellement les assises nationales de la mobilité. J'y participe. Et l'un des fils conducteurs de ces assises, c'est justement de réfléchir à une meilleure gouvernance pour mettre en œuvre les solutions de mobilité. Le discours de clôture de la Ministre insiste sur la nécessité de créer des solutions utiles et identifiées sur les territoires.

Alain LEDUC, Chef du projet de déplacements durables du Nord Bassin, Département de la Gironde – L'implication de tous les acteurs de la mobilité constitue une question importante. On est dans l'obligation de la prendre en considération. Depuis un an ou deux, il y a des connexions établies avec les différents acteurs. Il y a des liens importants entre le Département et la COBAN, le SYBARVAL ou la Région. Le Département de la Gironde associe tous ces acteurs dans sa démarche. Par exemple aujourd'hui nous bénéficions de la présence de la COBAN et du SYBARVAL. Le Département est quant à lui également associé à leurs réflexions. Concernant vos demandes complémentaires, nous adopterons deux formes de réponses. S'il s'agit d'une question technique particulière nous établirons une fiche technique. S'il s'agit d'une question plus large, nous mettrons à disposition les études réalisées via la page dédiée à l'opération sur le site « gironde.fr ».

Joël CONFOULAN, Président du Club Business Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (C2BA) – Dans ce cas, je souhaite connaître la part de population du Val de l'Eyre aux gares de Marcheprime et Biganos, ainsi qu'aux aires de covoiturage de la COBAN.

Dominique BODIN, Protection et aménagement de Lège Cap Ferret – Aujourd'hui, nous avons eu une présentation de l'offre, mais pas de présentation de la demande. Or, si nous n'avons pas de présentation de la demande, on va dans un mur.

Joël MELLET, Bétey Environnement – Première remarque : concernant l'offre TransGironde, vous n'avez pas précisé, la problématique de la ponctualité. Les horaires indiqués sont des horaires qui ne prennent pas en compte les arrêts et la montée des personnes. Ils n'indiquent que l'horaire théorique de passage. Deuxième point problématique : c'est la dimension urbaine du territoire. Le troisième point, c'est qu'il faut relier le projet de déplacements aux projections, démographiques notamment. Le SCoT a été recalé en partie car il faisait des projections très importantes en termes démographiques. Il faut bien avoir conscience que vouloir accompagner cela par la création de routes, c'est extrêmement sensible. Ramener de la population, ce n'est pas rendre service au territoire. Aujourd'hui, les actifs vont s'installer au Porge ou au Val de l'Eyre car les prix y sont encore abordables.

Camille HOLLEBECQUE, Cheffe de projet de Neorama – Cela fait partie du débat que vous allez maintenant poursuivre en table ronde.

Travail en tables rondes

Suite au temps d'échanges et d'avis sur la présentation, les participants se sont répartis en quatre groupes et ont travaillé en tables rondes pendant environ quarante-cinq minutes, suivant le format d'animation « café du monde », sur la thématique « mobilités » en lien avec le projet.

Dans un premier temps, les quatre groupes ont identifié les points de vigilance associés au projet. Dans un second temps, les participants se sont re-répartis autour des quatre tables rondes pour identifier les bénéfices potentiels associés au projet.

Quatre rapporteurs, désignés sur chaque table en début d'atelier, ont fait la synthèse, pour chaque table ronde, des points de vigilance d'une part, et des bénéfices potentiels d'autre part, et ont restitué ces travaux en fin d'atelier à l'ensemble des participants. La synthèse de leurs travaux figure ci-dessous.

Synthèse des échanges en tables rondes

➤ **Table n°1**

1) Points de vigilance

- Risques naturels liés aux zones sensibles du territoire et au tourisme : il est nécessaire de mener une sensibilisation des acteurs professionnels du tourisme pour éduquer les touristes avec une philosophie de déplacements durables qu'ils n'ont pas forcément tous aujourd'hui
- Freins à l'intermodalité : si les solutions envisagées fonctionnent, elles seront victimes de leur succès et créeront de nouveaux problèmes. C'est le cas par exemple avec la gare de Biganos où l'on constate une saturation. Il y a donc une nécessité d'anticiper : pour les parkings et les garages à vélos notamment.
- Acter dans les documents d'urbanisme des contraintes pour que l'utilisation de la voiture soit plus difficile
- Prise en compte des déplacements obligatoires domicile travail et envisager des solutions par zones pour diminuer le nombre de personnes qui prennent leur voiture.

2) Bénéfices potentiels / opportunités

- La contrainte liée à l'abandon de la voiture permettra le développement du partage de véhicule (covoiturage, etc.)
- Diminution du trafic
- Gain de temps
- Baisse de la pollution
- Baisse du stress

➤ **Table n°2**

1) Points de vigilance

- Performance des différents modes de déplacements (congestion, saturation)
- Faible niveau de sûreté et manque d'adaptation de la RD3 aux besoins, mais il s'agit pourtant d'un axe historique et obligé (notamment pour les secours)
- Menace sur la vie des centre bourgs avec des nuisances (bruit, pollution, occupation)
- Contrainte : empreinte de la voiture forte sur le territoire. La voiture reste un outil indispensable qui fait partie de la culture et bénéficie d'une empreinte forte dans les habitudes : cela pose la question de savoir comment faire avec moins de voiture. On ne peut pas faire sans. Il faut trouver la juste place à lui accorder
- Faiblesse : attractivité des pôles d'échange et des autres modes de déplacements qui reste à renforcer (le pôle d'échange de Marcheprime n'est accessible qu'aux piétons et aux automobilistes pour le moment).
- Maîtrise de l'accroissement urbain pour limiter/maîtriser l'étalement ou la continuité urbaine
- Pression démographique déjà à l'œuvre et réelle dans de fortes proportions qui pose la question de la planification urbaine.

2) Bénéfices potentiels / opportunités

- Atout de base : existence de connexions fortes avec la métropole bordelaise (106, voie ferrée, etc.) avec les infrastructures en place

- Développement et amélioration nécessaire des différentes formes de mobilité sur le territoire pour améliorer le système global des mobilités
- Autre avantage : la présence sur le territoire des conditions préexistantes de l'intermodalité au travers des pôles d'échanges. Il faut les faire vivre.
- Lier le projet à l'urbanisme de demain et voir comment il peut agir sur la demande de mobilité. Voir en quoi il peut être un outil de maîtrise de la demande de mobilité.
- Développer l'information pour optimiser ses différents trajets.
- Identifier les demandes sur les pôles générateurs de trafic
- Potentiel d'une pratique du vélo utilitaire (vélo assistance électrique ?) et possibilité de captage d'une part de déplacements sur ce mode.

➤ **Table n°3**

1) Points de vigilance

- Accessibilité aux personnes à mobilité réduite : quel que soit le mode de transport défini, il faudra qu'il soit accessible aux personnes à mobilité réduite. Dans la situation actuelle, les problèmes de mobilité des personnes à mobilité réduite ne sont pas assez pris en compte, et n'ont pas été abordés lors de la présentation du diaporama.
- Manque de connaissance de la demande : les besoins de mobilité ne sont pas fournis aux groupes de travail. Il faut s'interroger sur la demande de la population, avec, pourquoi pas, un questionnaire pour cerner ses besoins selon une approche client.

2) Bénéfices potentiels / opportunités

- Tout est à créer et à inventer
- Il faut faire les bons choix pour les générations à venir
- Comblent le retard en matière de transports en commun
- Développer des moyens de transport alternatifs à l'automobile pour améliorer l'image du Bassin d'Arcachon et réduire les impacts écologiques sur un milieu fragile
- Éviter le tout automobile : proposer aux touristes citadins un cadre alternatif au tout automobile. Cela permettrait de faire venir les touristes davantage par le train → réduction de l'émission de HAP et évitement de nuisances sur l'ostréiculture.
- Mise en place d'une culture écotouristique durable.

➤ **Table n°4**

1) Points de vigilance

- Démographie en forte hausse.
- Environ 30% de la population a plus de 60 ans
- Un ménage sur 5 sans voiture
- Travaux routiers en centre-ville
- Rupture de connectivité TER / transports en commun
- Saturation des réseaux anciens et nouveaux
- Urbanisation de la RD3 : risque de nouvelle urbanisation en cas de nouvelle voie routière qui serait un aspirateur à trafic

- Sécurisation nécessaire : route extrêmement accidentogène (128 carrefours, 15 passages piétons, 17 km en agglomération)
- longueur des trajets l'été et délais d'attente
- Déficit de transports en commun sur le Nord Bassin

2) Bénéfices potentiels / opportunités

- Gain de temps en cas de voie nouvelle et amélioration des délais d'intervention au niveau des secours, pompiers etc.
- Création d'un transport collectif en site propre
- Optimisation de l'affichage et de l'information : travail de signalétique et affichage du temps estimatifs des trajets sur des panneaux le long de la RD3. Renforcer la communication et la culture de l'utilisation de cette route.
- Promotion de nouveaux services
- Amélioration de l'intermodalité
- Amélioration des connections TER/TC
- Préservation des ruptures d'urbanisation comme rempart contre une urbanisation rampante
- Prise en compte du secteur avec beaucoup d'urbanisation et velléités d'urbanisation le long de voies nouvelles.
- Développement des transports doux (pistes cyclables, covoiturage, etc.)
- Développement de véhicules électriques

Remarque finale

Camille HOLLEBECQUE (Cheffe de projet de Neorama) – Je vous rappelle qu'il est possible pour l'ensemble des participants à la concertation ayant signé la charte d'adresser une communication et une contribution au début du prochain atelier et de faire, s'ils le souhaitent, une présentation. Si vous souhaitez prendre la parole ou communiquer une contribution lors d'un prochain atelier, adressez-vous à Monsieur Leduc et nous pourrons le faire.

Réaliser une contribution lors d'un prochain atelier comprend :

- La préparation d'une intervention de 10 minutes maximum ;
- La préparation d'un document support de type PowerPoint pour cette intervention ;
- L'envoi de ce document à Monsieur Leduc 3 jours avant l'atelier pour en permettre la reprographie et la mise à disposition des acteurs présents.